

# MET EEN CORRIDOR VALT NIET TE LACHEN



De 'corridor' die de Franstaligen voorstellen om het Brussels en Waals Gewest te verbinden wordt op schamper gelach onthaald. De Vlamingen zouden echter beter ook hun huiswerk maken.

Een corridor tussen Wallonië en Brussel? Zes vierkante kilometer (maagdelijk bos - 'forêt vierge' in het Frans - met enkele huizen op de weg naar Waterloo? Te gek om los te lopen. De Vlaamse media maken er bijna een ludiek evenement van.

Niet zo de Franstaligen? Waarom? Voor hen is het een mijlpaal, niet zoals Napoleon op weg naar Waterloo maar naar Wallo-Brux, dat wil zeggen één Franstalig gebied 'Wallonie-Bruxelles' naast Vlaanderen. Een groep Franstalige topeconomen en internationale juristen werd ervoor gemobiliseerd. Zij maken allerlei berekeningen en ontwerpen staatsrechtelijke scenario's. Daartegenover is het opvallend stil in Vlaanderen: economen en juristen voelen zich nauwelijks aangesproken.

#### AANSLUITING

Laten we even Franstalige studies voor zover bekend - erop naslaan. Dertig jaar economische autonomie, een Waalse eis die mee aan de oorsprong ligt van het Belgische federale bestel, heeft de economische achteruitgang van Wallonië niet kunnen keren, integendeel. Dan maar aansluiting zoeken bij Brussel. Ligt in een globaliserende wereld de economische toekomst in Europa niet in de kenniseconomie? Dat is dan een hoogwaardige diensteneconomie die zich meer en meer zal centraliseren in grote metropolitane centra, waaronder Brussel. Lees er maar de internationaal gereputeerde regio-econoom Jacques-François Thisse (UCL) op na, die het team Franstalige economen aanvoert.

Bovendien zullen bij een oplevend en alsmaar duurder stadscentrum Brussel de sociaal-financiële problemen wel automatisch emigreren naar de Vlaamse rand rond Brussel. Naar het voorbeeld van de Parijse banlieues?

#### WERKPLAATS

'Wallo-Brux' opent ook nieuwe financiële perspectieven voor het zogenaamd armzalige Brussels Gewest. Op dit ogenblik wordt een gedeelte van de personenbelasting toebedeeld aan de gewesten en gemeenschappen op basis van het woonplaatsprincipe. Dat is niet on-

logisch, omdat de personenbelasting een zeer wel lokaliseerbare belasting is in functie van de woonplaats. Die belastingen dienen overwegend om de publieke goederenverzekering te financieren, en de belastingplichtige geniet grosso-modo 80 procent van zijn publieke uitgaven waar hij woont en 20 procent waar hij werkt.

In vele studies en stellingnamen ijvert Brussel nochtans reeds lang voor toepassing van het werkplaatsprincipe. Dat zou betekenen dat de 229.705 Vlaamse pendelaars, netto 193.552 pendelaars als we de Brusselse pendelaars naar Vlaanderen in mindering brengen, in Brussel zouden belast worden. Een vluchtige berekening leert dat het hier netto gaat om 1.350 miljoen euro belastinggeld dat uiteindelijk van Vlaanderen naar Brussel zou kunnen verhuizen.

#### FINANCIERINGSWET

De onmiddellijke impact die zich binnen de huidige financieringswet laat gevoelen, zou dan reeds een 350 miljoen euro minder inkomsten voor Vlaanderen betekenen. Naargelang men in de toekomst de gewesten meer en meer fiscaal wil responsabiliseren en dotaties vervangen door personenbelasting - een terechte Vlaamse eis overigens - kan bij overdracht van 50 procent van de personenbelasting het verlies voor Vlaanderen oplopen tot 700 miljoen euro.

Tot nog toe was het werkplaatsbeginsel niet aan de orde, omdat Wallonië (met 126.387 pendelaars naar Brussel (netto 105.598) er ook substantieel bij te verliezen had. Binnen 'Wallo-Brux' geldt dit bezwaar niet langer. Het wordt een vestzak-broekzakoperatie, zodat beide met vereende krachten kunnen poken voor toepassing van het werkplaatsprincipe



Koen Algoed



Wallo-Brux annex corridor maakt de hypothese van de onafhankelijkheid van Vlaanderen voor de Franstaligen heel wat minder afschrikwekkend.

en de eventuele opbrengst uit Vlaanderen verdelen.

De inning van de personenbelasting volgens werkplaats is overigens een internationale regel die van toepassing is tussen soevereine landen. Ironisch genoeg wordt dat beginsel automatisch van toepassing bij een onafhankelijk Vlaanderen, respectievelijk Wallonië-Brussel. Vlaanderen kan dan wel reageren door enkele tienduizenden Vlaamse ambtenaren uit Brussel weg te trekken en Brussel als hoofdstad op te geven. Maar dat kan de factuur van 1.350 miljoen euro hoogstens met enkele honderden miljoenen verlichten.

#### SOCIALE ZEKERHEID

Logischerwijze worden in die hypothese ook de socialezekerheidsbijdragen voor de pendelaars - ten belope van ongeveer anderhalf miljard euro in Brussel geïnd.

Voorts is er nog het grote aandeel van Brussel in de vennootschapsbelasting. Het is hier niet aan de orde een volledige kosten-batenaftreking te maken. Hoe dan ook zou een dubbelbelastingsverdrag moeten worden onderhandeld om de burger geen tweemaal te belasten. In elk geval maakt Wallo-Brux annex corridor de hypothese van de onafhankelijkheid van Vlaanderen minder afschrikwekkend voor de Franstaligen.

Bovenstaande ruwe cijfers zijn uiteraard tentatief. Hoe dan ook brengt de corridor 'Wallo-Brux' het geschetste scenario meer nabij. De gewijzigde geopolitieke situatie zal de onderhandelings situatie en financiële aspiraties van de Franstaligen bij de verdere staatshervorming heel wat aanscherpen. Zouden ook de Vlamingen niet best hun huiswerk nauwkeurig maken, vooraleer de bazuinen te laten schallen over de splitsing van Brussel-Halle-Vilvoorde. Mogen we wel zo luchthartig omgaan met corridorscenario's in het licht van de toekomstige welvaart in Vlaanderen?

☞ Koen Algoed is docent aan de Hogeschool-Universiteit Brussel. Hij schreef deze bijdrage samen met Dirk Heremans, Theo Peeters en Paul Van Orshoven. Zij zijn hoogleraar aan de KU Leuven.