



Vlaams
Parlement

vergadering **C116 – OPE8**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 januari 2014

INHOUD

Tweede voortgangsrapport van de Vlaamse Regering met betrekking tot de invoering van rekeningrijden en wegeenvignet

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Hedwig Van der Borgh, voorzitter van het Regionaal Ambtelijk Comité - Duurzame Mobiliteit

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rekeningrijden en wegeenvignet - 2229 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Tweede voortgangsrapport van de Vlaamse Regering met betrekking tot de invoering van rekeningrijden en wegvignet

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Hedwig Van der Borght, voorzitter van het Regionaal Ambtelijk Comité - Duurzame Mobiliteit

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rekeningrijden en wegvignet - 2229 (2012-2013)

De voorzitter: Dames en heren, omdat het vandaag Gedichtendag is, heb ik mevrouw Bastiaens, als jongste van de club, gevraagd om een gedicht voor te lezen, namelijk 'Er zijn uren' van Toon Tellegen.

Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Er zijn uren...

Er zijn uren

zonder jou. Soms. Misschien. Het is denkbaar.

Er zijn rivieren met oevers vol boterbloemen

zonder jou. Boten met hakkende motoren, stroomopwaarts,

zonder jou.

Er zijn wegen zonder jou. Zijwegen, ongelukken,

greppels.

Vlinders zonder jou zijn er, en distels. Ontelbare.

Er is misnoedigheid zonder jou. Laksheid. Angstvalligheid.

En er gaat geen uur voorbij,

er is nog geen uur voorbijgegaan.

De voorzitter: Het gedicht is opgedragen aan minister Crevits, zoals u duidelijk hebt gemerkt omdat het gaat over distels, die vaak staan langs autowegen.

Minister Hilde Crevits: "Er is misnoedigheid zonder jou. Laksheid. Angstvalligheid."

Dat vind ik wel een compliment.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers treedt op als verslaggever.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, op 29 november 2013 werd er een uitgebreide toelichting gegeven over de hervorming van de verkeersfiscaliteit. Vandaag is het de bedoeling dat de heer Hedwig Van Der Borght, zoals afgesproken, gedetailleerd toelicht waar we staan. Ik breng in herinnering dat de basis voor wat we vandaag bespreken in het politiek akkoord van 21 januari 2011 ligt, dat het hele toepassingsdomein afbakt. Dat is van belang. Het is een akkoord tussen de drie gewesten, zowel Brussel als Wallonië als Vlaanderen.

Het project Viapass ging op 21 januari 2011 van start met de ondertekening van dat politiek akkoord tussen de gewesten. Er waren vier kerndoelstellingen aan verbonden: één, de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton; twee, de invoering van een wegvignet voor lichte voertuigen; drie, de uitvoering van een proefproject kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone (Gewestelijk Expres Net) en vier, een gecoördineerde hervorming van de verkeersbelastingen in de gewesten.

Op dit moment zijn het Viapass-tolsysteem voor vrachtwagens en het proefproject met een kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone het verst gevorderd. Voor het tolsysteem voor vrachtwagens is een aanbestedingsprocedure gestart op 23 mei 2013, die moet leiden tot de aanstelling van een ‘single service provider’, een bedrijf dat het systeem zal ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en beheren. Er zijn vijf kandidaat-consortia geselecteerd voor het indienen van een offerte.

De gewesten hebben op 2 december 2013 een uitgebreid samenwerkingsakkoord gesloten voor de kilometerheffing, waarin afspraken gemaakt zijn over de verdeling van kosten en opbrengsten van het systeem, en de praktische aspecten van een langdurige samenwerking tussen de gewesten op het gebied van wegbeprijzing. Deze overeenkomst kreeg het advies van de Mobiliteitsraad (MORA) op 18 oktober 2013 en van de Raad van State op 21 januari 2014. De bedoeling is dat de drie gewestregeringen dit samenwerkingsakkoord vandaag en, in het geval van de Vlaamse Regering, morgen bekrachtigen op regeringsniveau, waarna het voor decretale validatie naar de parlementen kan.

Het proefproject met een kilometerheffing voor lichte voertuigen wordt door een consortium uitgevoerd. De rekrutering van proefpersonen was een succes, en een duizendtal deelnemers zal straks met een On-Board Unit (OBU) rondrijden in de GEN-zone en de test uitvoeren. Zoals afgesproken moeten de eerste resultaten binnen enkele maanden bekend zijn, zodat de volgende Vlaamse Regering een keuze kan maken om al dan niet in het systeem van een kilometerheffing voor personenwagens te stappen.

De heer Hedwig Van der Borgh, voorzitter van het Regionaal Ambtelijk Comité – Duurzame Mobiliteit: Ik kan mijn presentatie zeer kort houden, door te zeggen dat wat vorig jaar is gepresenteerd, vooruitgang heeft gemaakt conform aan hoe het toen is voorgesteld. Ik kan vergelijken met mijn presentatie van vorig jaar en dan zullen we vaststellen dat het inderdaad gerealiseerd is. We staan waar we dachten te staan. (*Opmerkingen. Gelach*)

Op 23 mei 2013 is de aanbestedingsprocedure gelanceerd via een marktconsultatie. Planningen worden opgemaakt, maar moeten af en toe worden bijgestuurd. Er waren zeven consortia die een dossier hebben ingediend. Het was de bedoeling om de vijf beste te selecteren, de vijf die het best aan de selectiecriteria voldeden. Die vijf zijn gekozen voor een contract met een waarde van ruwweg 1 miljard euro.

Het is logisch dat de verliezers zich trachten te verweren. Bijgevolg was er dus een procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN) voor de Raad van State, die we gewonnen hebben. De beslissing van de regering was volgens de Raad van State dus rechtsgeldig. Dit is een interregionaal project en binnen de tweetalige setting van de Raad van State betekent dit dat de twee kamers van de Raad van State moeten vergaderen in een Verenigd College. Dat gaat iets trager dan men zou verwachten. Normaal is een UDN-procedure op zes weken afgehandeld. Wij hebben bijna twaalf weken moeten wachten vooraleer de Raad van State oordeelde dat de Vlaamse Regering, de Waalse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering rechtsgeldig hebben beslist.

Overigens is er ook een semi-privaat bedrijf bij betrokken: Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures) uit Wallonië neemt mee deel aan de aanbestedingsprocedure. Er waren dus meteen twaalf weken verloren. We hadden op zes weken gerekend, maar hebben er dus zes extra verloren omdat de Raad van State niet zo snel reageert.

De procedure was als het ware een tweestapsprocedure. Eerst gaan we na welke de beste offertes zijn binnen de geselecteerden, daarna doen we opnieuw een best and final offer (BAFO) en kiezen we de best aangewezen.

De bedoeling is nog altijd, zoals ook vorige keer is aangegeven, dat de regeringen samen met Sofico rond Pasen een voorkeursaanbieder kunnen aanduiden. Als we met de tweestaps-procedure waren blijven voortwerken zoals gepland, dan zouden we ergens net na de

verkiezingen geëindigd zijn. Dat is een vervelende tijd om beslissingen te treffen. We hebben dus de procedures moeten aanpassen.

Op 11 oktober 2013 hebben we de procedure pas kunnen afsluiten – na de uitspraak van de Raad van State – en officieel de vijf geselecteerden kunnen aanduiden. De Vlaamse Regering, de Waalse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering hebben toen ook onmiddellijk beslist om de biedingsprocedure te herzien zodat men de verloren tijd kon inhalen. Dat is gebeurd.

De vijf geselecteerde consortia zijn vijf grote, internationale groepen. Er is geen enkel Belgisch bedrijf in staat om dit te realiseren omdat het een combinatie is van services, van toestellen, van ICT-apparatuur. Er staan wel Belgische firma's bij. Er staan ook federale overheidsbedrijven bij, onder meer omdat de gsm een belangrijke tool is. De OBU's sturen via een gsm-sigitaal informatie door naar de single service provider. Het is dus logisch dat er een gsm-operator bij is. De vijf consortia hebben allemaal een bestek gekregen.

Het samenwerkingsakkoord zal zeer binnenkort op de agenda van deze commissie staan. Het is trouwens de eerste keer dat de drie gewesten samen zo'n gedetailleerd samenwerkingsakkoord voorleggen.

Het samenwerkingsakkoord bevat eigenlijk twee grote onderdelen. De methodologie en alles wat gemeenschappelijk inzake de kilometerheffing moet worden bepaald, is daarin bepaald. Is dat alles wat de kilometerheffing betreft? Neen. Iedere regering, maar voornamelijk de Vlaamse Regering, heeft gestaan op de eigenheid en heeft zo weinig mogelijk gewestelijke bevoegdheden willen overdragen naar het interregionaal niveau. Wat niet interregionaal hoeft beslist te worden, zal uitsluitend door het Vlaamse Gewest, door het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden beslist.

Het samenwerkingsakkoord bevat bijvoorbeeld een aantal wezenskenmerken van de kilometerheffing die gemeenschappelijk zijn. Wat is bijvoorbeeld noodzakelijk gemeenschappelijk? Het is nogal logisch dat een vrachtwagen die vanuit Frankrijk naar Duitsland rijdt en een deel over Limburgse wegen rijdt en een deel over Waalse wegen rijdt, weet of hij al dan niet is vrijgesteld. De vrachtwagen zal niet vrijgesteld zijn, maar een ambulance zou in principe moeten zijn vrijgesteld.

In het samenwerkingsakkoord is bepaald welke voertuigen door de drie gewesten zullen worden vrijgesteld. Dat is een wezenskenmerk van de belasting. Dit wordt in Vlaanderen ingevoerd als een belasting. Een belasting heeft vier wezenskenmerken: belastbare materie, heffingsgrondslag – dat is het aantal kilometers –, vrijstellingen en tarieven. De vrijstellingen worden gemeenschappelijk bepaald. Tarieven worden niet gemeenschappelijk bepaald. Ieder gewest voert zijn eigen tariefpolitiek. Er zijn ook richtlijnen van de Europese Gemeenschap. Binnen Europa wordt de kilometerheffing beschouwd als een soort van tol. Het kan met andere woorden enkel slaan op de kosten van de infrastructuur waarover de vrachtwagen rijdt. Aangezien de bestuurskosten in Wallonië anders zijn dan in Vlaanderen en Brussel, heeft ieder gewest de mogelijkheid om het tarief aan te passen, weliswaar niet hoger dan de infrastructuurkosten binnen dat gewest. Men heeft wel een gemeenschappelijke tariefmethodologie afgesproken, maar u zult de tarieven niet terugvinden in dat samenwerkingsakkoord omdat het een pure gewestelijke bevoegdheid is waar u zelf als gewestparlement over zult moeten stemmen.

Het akkoord bevat ook de verdeling van de kosten en baten van het kilometerheffings-systeem. Ik was aanwezig bij de onderhandelingen met het Vlaamse Gewest, maar ik heb zelf niet onderhandeld. Wat men nu verkregen heeft, sluit beter aan bij de regionale visie die men heeft over inkomsten en uitgaven. De kilometerheffing zal het eurovignet vervangen. Het eurovignet is een belangrijke bron van inkomsten. In Brussel rijden er niet zoveel vrachtwagens, en toch krijgt Brussel een tamelijk grote opbrengst vanuit het eurovignet. Hier is het anders. De kilometerheffing wordt verdeeld volgens de plaats waar de vrachtwagen

rijdt. Dat is een belangrijke toegift vanuit Brussel. In het eurovignetsysteem werden die inkomsten als het ware gesolidariseerd. Hier wil men het zuiver houden: waar de vrachtwagen rijdt, ontstaan de ontvangsten. Het gewest waarin de vrachtwagen rijdt, zal de ontvangsten krijgen.

Men heeft wel aanvaard dat de kosten, die belangrijk zijn, maar normaal gezien veel lager liggen dan de ontvangsten, voor een stuk gesolidariseerd worden. Het is moeilijk om vanuit één ICT-platform te bepalen dat die bepaalde kosten naar Brussel gaan, dat andere kosten naar Wallonië gaan enzovoort. Men heeft gezegd: het is een gemeenschappelijk opzet, dus zullen we de kosten gemeenschappelijk dragen. Aangezien Vlaanderen daarin een belangrijk deel heeft, zal Vlaanderen iets meer van die gemeenschappelijke kosten dragen. Opnieuw: de inkomsten zijn uitsluitend voor Vlaanderen. Dat is een belangrijk punt dat vanuit het Vlaamse Gewest verkregen werd.

Het samenwerkingsakkoord bevat een tweede deel, met Viapass als roepnaam. Die naam werd gedeponereerd na ruzie met Italianen die dezelfde naam wilden deponeren. Ook daar hebben we gewonnen. De Italiaanse firma had geen gebruik gemaakt van zijn roepnaam. Wij hebben kunnen aantonen dat, zelfs indien zij het eerst hadden gedeponereerd, wij het gebruiken en zij niet. De steunkleur werd interregionaal gekozen en vast en zeker niet door een fan van Club Brugge.

Waarom is Viapass belangrijk? Het opzet van de gewesten was de kilometerheffing niet rechtstreeks te innen, maar door een single service provider. Waarom? Men zou kunnen zeggen dat de eigen belastingadministraties dat ook kunnen. Het antwoord is nee. Het zou kunnen, maar het zou wel bijzonder moeilijk zijn. Europa wil Europese operatoren laten ontstaan die deze kilometerheffing innen, net zoals bij de gsm-operatoren. Zij willen de concurrentie vanuit derde landen stimuleren en bevoordelen. Het kan perfect zijn dat, zelfs al hebben wij een provider aangeduid, die overmorgen beconcurrereerd wordt door een Slovaakse provider die Italiaanse vrachtwagens bij zich heeft. Er is geen monopolie van de inning, maar uiteraard wel van de opbrengsten, die naar de gewesten zelf komen.

Er is dus gekozen voor de Europese aanpak. Wij laten het doen door een privébedrijf. Wij gaan die weliswaar voor de drie gewesten aanduiden. Er zijn op dit moment nog geen providers. De commissie regelt wel veel, maar er zijn op dit moment nog geen Europese EETS-providers (European Electronic Toll Service). Indien we in 2016 operationeel willen zijn, moeten we zo'n service provider aanduiden, zij het dat die overmorgen, vanaf 2 februari, zou kunnen worden beconcurrereerd door derden. De gewesten hebben dus een duidelijke keuze gemaakt: het wordt geprivatiseerd. Het is namelijk niet aangenaam om de belastingadministratie rechtstreeks te laten beconcurreren.

Het moet dus door een derde gebeuren. Die derde is een privébedrijf en heeft natuurlijk liever één contractant, één partner tegenover zich dan drie gewesten die af en toe bakkeleien. Er is toen gesteld dat er wel intern wordt gebakkeleid. Ten aanzien van de single service provider zal er echter één contractpartij zijn, meer bepaald Viapass. Viapass is de contractpartij die 1 miljard euro zal moeten beheren voor rekening van de gewesten. Dat lijkt een onmogelijke taak. De controle gebeurt door Viapass, maar de gewesten doen rechtstreeks de betaling aan Viapass.

Een aantal taken zijn interregionaal afgegeven. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest was voorstander om zo veel mogelijk interregionaal te regelen. Het Vlaamse Gewest wilde zo veel mogelijk gewestelijk houden. Enkel de punten die alleen op interregionaal vlak kunnen worden geregeld, moeten volgens Vlaanderen naar Viapass gaan.

Er is één contractant, namelijk Viapass. Viapass gaat na of de single service provider correcte prestaties levert. Indien Viapass vaststelt dat die prestaties niet correct worden geleverd, dan worden er strafpunten en boetes toegekend en dan zullen de drie gewesten afzonderlijk op die basis de single service provider betalen.

De pure handhaving blijft een taak van de gewesten. De single service provider of Viapass zal geen vrachtwagen tegenhouden. Het zijn de gewesten die dat doen. Zij moeten wel informatie krijgen van Viapass, want het is Viapass dat de controlepalen plaatst. De single service provider detecteert bijvoorbeeld een vrachtwagen die aan zijn on-board unit heeft geprutst. Een OBU is het toestel dat weet op welk traject de vrachtwagen zich bevindt en of dat traject al dan niet getarifeerd is. Wanneer een vrachtwagen daarmee prutst, dan zal dat op bepaalde vaste en flexibele punten worden gedetecteerd. Dat toestel zal zelf aangeven dat er aan hem is geprutst en dat melden aan de single service provider, die dat op zijn beurt doorgeeft aan de gewesten. Enkel de gewesten zijn immers bevoegd om die vrachtwagen tegen te houden.

Viapass is een heel belangrijk knooppunt en vervult enkel de taken die niet anders dan interregionaal kunnen worden georganiseerd. U vindt meer over de organisatie van Viapass in het samenwerkingsakkoord dat vanaf morgen op de website beschikbaar is. Dat bevat twee grote onderdelen. Het eerste gaat over alle gemeenschappelijke kenmerken van de kilometerheffing. Het tweede gaat over Viapass.

In Vlaanderen wordt de kilometerheffing ingevoerd als belasting, behalve op de stukken wegen die geconcedeerd zijn. Dat is belangrijk voor Wallonië omdat zij nagenoeg alles concederen aan een maatschappij, Sofico. In Vlaanderen zijn er minder geconcedeerde stukken zoals de zone Liefkenshoektunnel.

Wat de aanbestedingsprocedure betreft, heeft de minister aangegeven waar we nu staan. Op 7 januari heeft een van de vijf consortia afgehaakt. De vier andere hebben een technische offerte ingediend die momenteel wordt ontleed. Het was de bedoeling een functioneel bestek te beschrijven. De vier offertes lijken te verschillen. Doel is nu daaruit het beste te kiezen.

Zij moeten ongeveer 200 miljoen euro voorfinancieren aan investeringen. Banken moeten ook toezeggingen doen. Wij willen geen offertes krijgen waarvan achteraf blijkt dat de bank niet in staat is ze te financieren. Banken, kredietcomités en riskauditcomités vragen daarvoor wat tijd. De Vlaamse Regering had al bij de eentrapprocedure vooropgesteld dat het niet mogelijk was om begin januari een volledig financiële offerte klaar te hebben, vandaar de splitsing in twee. De technische offerte moest op 7 januari binnen zijn. De financiële offerte moet pas op 31 januari binnen zijn.

Ik geloof dat deze week nog een aantal kredietcomités er zich over uitspreken of ze al dan niet toestemming geven aan hun bank om mee te doen aan de financiering. We wisten dat het een uiterst krappe termijn was die we toegekend hebben, maar hij is haalbaar. Voor consortia die er echt voor gaan, moet het haalbaar zijn, maar ik denk wel dat er tussen Kerst en Nieuwjaar veel gewerkt zal zijn.

Morgen is de grote dag wat dat betreft. Wij hopen, als alles goed gaat, rond Pasen de voorkeursbieder te hebben. Het zou moeten lukken om op achttien maanden de implementatie te doen, aangezien dat ook in Oost-Europese landen al gelukt is. Dan zijn we klaar op 1 januari 2016.

De Vlaamse Regering heeft wel voorbehouden ingebouwd. Negen maanden voor de opstart moet zij immers het eurovignet opschorten en komen er dus geen eurovignetinkomsten meer binnen. Ze wil natuurlijk zeker zijn dat negen maanden later de implementatie zal lukken. Negen maanden voor 1 januari 2016 zullen de regeringen dus oordelen of het consortium ver genoeg staat met de implementatie en of de testen die men uitvoert, voldoende bevredigend zijn.

Dat is maar één traject. Er lopen veel trajecten gemeenschappelijk. Er is ook met de Federale Regering heel wat werk verricht. Wij mogen bijzonder tevreden zijn over wat de federale overheid heeft willen doen. Wij waren op ernstige problemen gestoten, omdat de belastbare materie van de verkeersbelasting en de kilometerheffing potentieel wat door elkaar loopt. Helaas hebben de gewesten iets minder fiscale bevoegdheden dan het federale niveau. Dat is

verboden voor ons – non bis in idem. De federale overheid heeft dat voor ons mogelijk moeten maken en heeft dat ook gedaan.

Wij zouden het eurovignet als oneigenlijke gewestbelasting met aftrekbaarheid vervangen hebben door een eigenlijke belasting, maar de aftrekbaarheid is nu gegarandeerd, want de federale overheid heeft toegestemd om de aftrekbaarheid in de federale vennootschapsbelasting mogelijk te maken.

De architectuur is gelijklopend met die die vorig jaar is gepresenteerd. Tegen april zal de voorkeursbieder aan de minister kunnen aangeven hoe die elke component technisch wil invullen. Op dit moment is er geen verschil met de stand van zaken van vorig jaar.

Het wegvignet voor lichte voertuigen, dat is het tweede grote domein van het protocol dat destijds was afgesloten tussen de regeringen. Daar is vooruitgang geboekt, zij het iets minder dan verwacht, doordat de Commissie ten aanzien van het kleine België en de gewesten vrij stringent was, en iets toegeeflijker lijkt te zijn voor Duitsland. Ik zeg 'lijkt', want we weten dat niet.

Wij hebben in ieder geval de architectuur die door de Commissie niet aanvaard kon worden, omdat het de bedoeling was het wegvignet op alle wegen in te voeren, wat voor de Commissie niet kon, intussen aangepast. Er zijn nog wat kleine verfijningen, die maken dat het nog niet aan de regeringen is voorgelegd. Ik neem aan dat dat in de eerstkomende weken zal gebeuren – als architectuur dan, want het kan uiteraard niet meer geïmplementeerd worden door deze regering.

Zoals de vorige keer door de minister is toegezegd in het parlement, hebben wij een zeer ruime belanghebbendenbevraging doorgevoerd. Die is trouwens gepubliceerd en te raadplegen op Viapass.

De definitieve architectuur van het wegvignet zal zeer eerlang gefinetuned zijn met een aantal punten, die vooral door onze confraters van het Waalse Gewest waren gevraagd, en kan dan voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering. Dat leidt echter niet tot enige beslissing of implementatie. Het zou nogal gek zijn dat deze regering beslist tot implementatie, die dan volledig uitgevoerd moet worden door de volgende regering.

Over het proefproject rond kilometerheffing kan ik enkel herhalen wat ik daarnet al gezegd heb. We zitten daar trouwens exact volgens de planning. Er is enthousiast gereageerd, zoals de minister al gezegd heeft. In Vlaanderen was er zeer veel belangstelling, in Wallonië en Brussel was de belangstelling om deel te nemen aan het proefproject iets minder. Blijkbaar zijn die mensen iets minder filegevoelig, of wat dan ook.

In elk geval moesten er duizend proefpersonen geselecteerd worden. Die mochten niet zichzelf opgeven, want anders doet men aan zelfselectie. Zelfselectie is belachelijk. Het kan dan gebeuren dat er een groep voorstanders komt, of een groep tegenstanders. Daarom heeft men die zelfselectie moeten vermijden. Die 1000 mensen hebben allemaal een OBU gekregen. Nu rijden er zo'n 920 auto's rond in de nultest die loopt tot 15 februari. Die nultest dient om het gedrag van die mensen te kennen, om na te gaan of ze hun mobiliteitsgedrag veranderen als men een virtueel bedrag invoert.

Ik ken iemand die sindsdien niet meer langs de Aarschotstraat naar het kantoor komt. Die had het als voorproef geïnstalleerd, maar krijgt het niet in de definitieve proef. Die toestellen moesten op voorhand technisch worden getest. Men moest nagaan of de interface werkt met de backoffice. Maar hij maakt geen deel uit van de proef, hij moest alleen de technische tests doen. Het project loopt en we hopen dat de eerste rapporten binnen zullen zijn tegen april of mei.

Er komt ook nog een wetenschappelijk onderzoek, want na de proeven zullen de deelnemers opnieuw worden bevroegd of ze al dan niet werden beïnvloed door die virtuele tarieven. Werden ze bijvoorbeeld belemmerd doordat ze niet konden parkeren? De definitieve

rapportering daarover zal gebeuren tijdens de regeringsvorming. Het zal dus beschikbaar zijn voor de volgende regering.

De hervorming van de verkeersbelasting is moeilijker gebleken dan gedacht, onder andere omdat de samenstelling van de voertuigparken in Wallonië, Brussel en Vlaanderen sterk verschillen van elkaar. Als je vanuit sterk verschillende uitgangspunten naar een gemeenschappelijk systeem gaat, dan is dat moeilijk. Wil je geen gemeenschappelijk systeem, dan is er de Bijzondere Financieringswet die zegt dat je een akkoord moet hebben voor leasingwagens. Als de drie gewesten divergerende hervormingen zouden doorvoeren, dan kan het gebeuren dat de leasingmarkt fors optrekt en dat daardoor de in elk gewest afzonderlijk geplande hervorming wordt tenietgedaan.

Een voertuig aankopen en ermee rijden is ook een beetje psychologie. Waarschijnlijk weten autoconstructeurs dat beter dan ons. We hebben geprobeerd factoren als merkaanhanke-lijkheid te modelleren. Dat is gebeurd en we proberen die nu te integreren. Het is niet de bedoeling dat studie bureaus daar continu aan werken. De resultaten worden verzameld.

Het zijn moeilijke simulatietools, ze worden nu geïntegreerd en dan gedeeld met Wallonië en Brussel. De basis waarop men moet steunen om toekomstige projecties te maken – in welke mate zal het gedrag wijzigen door de belastinghervorming? –, is aanwezig tegen de start van de volgende legislatuur. Dan kunnen we tegen de volgende regering zeggen: als je die maatregelen treft, dan zul je in 2018, 2019, 2020 dat soort reacties krijgen van de gemiddelde autobezitter in Wallonië, Brussel en Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De streefdatum van 2016 blijft in beide gevallen gehandhaafd. Het is belangrijk voor mij dat de testkilometerheffing voor personenwagens kan worden afgerond in deze legislatuur. Ik kan niet definitief beslissen over een wegvignet en een kilometerheffing personenwagens. Het is toch van belang dat de resultaten van die test beschikbaar zijn tegen de vorming van de volgende regering. Daarom zetten we nu alles op alles om dat helemaal doorwrocht te krijgen.

Er waren andere zorgen, ook van de volksvertegenwoordigers, over de haven, de tariefzetting. De concurrentie wordt meegenomen op het moment dat de tarieven definitief worden gezet. Dat is nadat de dienstverlener gekozen zal zijn.

De voorzitter: Na deze moeilijke inleiding is een gedicht een welkome afwisseling.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik heb dit gedicht speciaal laten maken door een Brasschaatse dichter voor Hilde Crevits.

Vergaderen.

Bespreken en bepraten.

Woorden kiezen om te achterhalen wat er nodig is om iemand anders toe te laten dichterbij te zijn.

Zo nu en dan een ander durven naderen.

Met open ogen dicht willen komen.

Dichterbij - Een stukje poëzie als 't ware... Dichter zijn...

Zijn lippen zien bewegen als hij praat.

Haar wangen lichtjes voelen blozen als ze niet goed weet waar het om gaat.

Zijn stem in watervallen horen spreken.

Zien hoe ze te veel verdraagt dat mannen systematisch onderbreken
wat ze toch probeert te zeggen
uit wil leggen met expressie in haar handen
druppels voelt verkleven langs haar veel te bange hals.
En soms
wanneer een ander merkt dat het gemeend is wat de tegenstander roept
(want wie van ver komt kan niet zo eenvoudig dichterbij problemen komen)
als zijn scherpe woorden uit zijn zinnen breken om te scoren
is er altijd wel een man/een vrouw die beelden zoekt om mee te mogen spelen
om de stukjes van de koek te kunnen kruimelen
verdelend profiteren is al vaak beproefd.

Gekleurde spiegels kunnen heel veel leren.

Beter: glimmen van de pret omdat een ander struikelt over vallen die hij zelf
heeft neergezet.

Een kwink

een slag

een ogenblik van troost

een schouderklop met achteraf een glas

Hoe nader je kan komen met begrip of met een lach

je voelt wel hoe de dichtelijke vrijheid met gerichte open woorden

heel veel mag.

Wim Haazen

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, collega's, ik dank de heer Van der Borgh en minister Crevits voor de toelichting waar wij al heel lang op wachten. Mijn vraag dateert immers al van september 2013. In de zomermaanden, bij het begin van het reces, kwam het rekeningrijden weer in de media. Op 12 juli 2013 zei Brussels staatssecretaris De Lille dat hij hoopt dat na de verkiezingen een tolheffing in het Brussels regeerakkoord wordt opgenomen. Hij verwees dan naar de studie die onlangs opnieuw in de belangstelling is gekomen. Hij zei toen dat een tolheffing van 3 euro ideaal zou zijn. Ondertussen weten we dat het 12 euro zou worden. Enfin, het is een discussie die men eventueel in Brussel kan voeren.

Staatssecretaris De Lille zei ook dat een kilometerheffing misschien wel ideaal is, maar onhaalbaar, want te ingewikkeld. Andere Brusselse politici hebben zich ondertussen al gekant tegen een tolheffing. Wat de Brusselse minister-president daarover onlangs zei, is ook hoopgevend. Die discussie is dus van de baan. Op 16 juli 2013 titelde De Morgen: 'Wegenvignet van de baan'. Dat werd een dag later in dezelfde krant wel tegengesproken door Rudi Demotte, Waals minister-president. Klarheid daarover leek me nuttig, want het leek wel alsof iedereen wat anders wil. De uiteenzetting van vandaag toont wel aan dat iedereen zich houdt aan de afspraken die in 2011 tussen de drie gewesten zijn gemaakt.

Mijn vragen zijn in de uiteenzetting van vandaag eigenlijk volledig beantwoord. Ik herhaal ze dus niet. Ik heb evenwel vragen over het samenwerkingsakkoord dat wellicht in de eerstvolgende maanden zal moeten worden goedgekeurd. Ik heb de tekst opgevraagd die door

de Vlaamse Regering is besproken. Ik denk dat ik de vragen het best nu stel, want de heer Van der Borght is er. Zo niet moeten we wachten en discussiëren we daarover naar aanleiding van de bespreking van het decreet.

Wat de berekeningsmethode van de tarieven betreft, worden elementen in rekening genomen zoals de aard van de weg, de gebruikte motor, enzovoort. Maar een tariefvariatie naargelang het tijdstip zit er niet in. Kan men overwegen om vrachtwagenchauffeurs meer te laten betalen wanneer ze in de spitsuren rijden? Bestaat de mogelijkheid om die factor alsnog te integreren? Ik veronderstel van wel.

Er zijn al een aantal leden van het directiecomité van Viapass aangesteld, maar de gewesten krijgen blijkbaar de vrijheid om zelf te bepalen hoeveel mensen ze naar de raad van bestuur sturen. Vreemd toch, want elk gewest heeft maar één stem.

Een aantal voertuigen worden vrijgesteld, zoals brandweerwagens. Gewesten kunnen nog andere types van voertuigen vrijstellen. Kan elk gewest dat voor het eigen grondgebied zelf beslissen?

De MORA bracht een advies uit over het samenwerkingsakkoord. De MORA vraagt een bredere studie over de economische impact voor Vlaanderen, en voor de havens in het bijzonder. Ooit bespraken wij een studie en daaruit bleek toch dat de link oost-west onvoldoende in rekening wordt gebracht.

Dit is wat de MORA zegt. Gaat men daar nog verder op in of niet? Ik denk het niet. We gaan door met deze zaak. Wat is uw reactie, minister?

De MORA vraagt of de nulmetingen zullen gebeuren op trajecten waar sluipverkeer te verwachten valt. Het is vroeg om dat te vragen, er is nog veel tijd voor. Het is misschien raar om dit op het einde van de legislatuur te vragen. Het is pas voor 2016. Bent u en uw administratie het ermee eens dat een nulmeting interessant zou zijn? Zo kunnen we correct meten of het sluipverkeer is toegenomen op de wegen waar de kilometerheffing niet zou gelden.

Moeten we met een van de beslissingen – over het wegvignet of de kilometerheffing voor vrachtwagens – nog terug naar Europa of niet? Is dat afgerond? Kan de EU zich nog uitspreken over de beslissingen?

Ik wil de minister en de administratie feliciteren met hun werk. Het is nipt, morgen worden nog zaken verwacht en beslist. Wij zullen onze duit nog in het zakje moeten doen door het ontwerp van decreet goed te keuren. Mijn fractie zal dat zeker doen, minister. Wij zijn allang vragende partij om aan goede en slimme wegbeprijzing te doen in ons land.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb nog specifieke vragen over de Europese bepalingen en over de mogelijkheden en de zin van een tol of belasting.

Mijnheer Van der Borght, u zegt dat zo'n kilometerheffing in Vlaanderen gezien wordt als een belasting en op Europees vlak als een soort tol, behalve op de geconcedeerde wegen in Vlaanderen. In Wallonië is het beheer van de wegen- en infrastructuurwerken helemaal anders. Hoe zit dat daar? Daar zijn veel geconcedeerde wegen. Zien zij dat als een belasting of niet? Welke mogelijkheden biedt de Vlaamse benadering? Is een combinatie mogelijk, zoals in de Liefkenshoektunnel?

U zei dat de huidige kilometerheffing in de plaats komt van het eurovignet. Er wordt gekeken naar de locatie waar het eurovignet van toepassing is. Dat zijn de eurovignetwegen. Hangt een eventuele uitbreiding in de toekomst naar andere wegen – of misschien minder wegen, dat kan ook – vast aan de benadering van de tol of belasting? Is dat gewoon vrij te bepalen? Heeft dat enige impact of niet? Wat kunnen de consequenties zijn van die benadering?

Minister, u zult de tariefsetting en de concurrentiekracht meenemen. Ik wou dat nog eens benadrukken. De concurrentiekracht van havens, logistieke centra en grote hub's in onze regio is van groot belang.

De voorzitter: De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Egbert Lachaert: Uw uiteenzetting was verhelderend, mijnheer Van der Borght, minister. Het dossier omtrent de aanbesteding voor het rekeningrijden krijgt momenteel al kritiek van degenen die meedoen. Er zijn consortia die zouden inschrijven. Hier en daar zouden toch kandidaten afhaken door bijsturing in de informatie tijdens de procedure. Anderen zouden dreigen niet mee te doen.

Welke wijzigingen en bijstellingen waren dat? Welke kandidaten hebben op die informatie afgehaakt? Ik begrijp dat die dossiers vertrouwelijk zijn en dat u niet alles kunt vertellen. Kunt u enige duidelijkheid verschaffen, ook in het licht van de timing die u vooruitschuift? Als we willen starten in 2016 moeten we een procedureslag vermijden. Procedures bij de Raad van State en dergelijke vertragen de zaken.

Er werd ook gezegd dat de tarieven pas later zullen worden vastgelegd. Minister, ik dacht dat ik u daarnet hoorde zeggen dat die tarieven dan definitief zullen worden vastgelegd. Is er nu al een idee of een voorstel daarover, dat nog niet definitief is, of is daar nog geen zicht op?

Dit is een belasting. Het wordt een belasting genoemd. Die kan er zijn om twee redenen: om opbrengsten te genereren of om sturend op te treden wat het rijgedrag betreft. Die twee oogpunten kunnen op zich wel verantwoord zijn, maar wij hebben altijd gevonden dat dit op zich budgetneutraal mocht zijn en geen economische schade mag toebrengen. Wilt u met het bepalen van die tarieven opbrengsten genereren of sturend optreden? We hebben immers het OESO-verslag gehad, waarin ook uitspraken worden gedaan over rekeningrijden, en dat niet alleen wat de vrachtwagens betreft. Als men de fileproblematiek in onze regio wil aanpakken, dan zou men de tarieven in feite moeten moduleren naargelang de periode waarin wordt gereden. Is men dat van plan?

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Mijnheer Van der Borght, ik dank u voor de heldere en bij momenten humoristische toelichting. Het is goed dat de beide af en toe kunnen samengaan. Het is alleszins goed nieuws dat de kilometerheffing voor vrachtwagens op het goede spoor lijkt te zitten. Sp.a is daar zeker een groot voorstander van.

Wat de kilometerheffing voor personenwagens betreft: ik geloof niet in God, ik geloof niet in homeopathie en ik geloof eigenlijk ook niet dat het rekeningrijden op korte termijn iets zal bijdragen aan onze mobiliteit, en dat om twee redenen. Het realiseren van een systeem van rekeningrijden op heel het grondgebied lijkt me op korte termijn praktisch en financieel gewoon niet echt haalbaar. Ook kunnen we op dit moment nog altijd te weinig alternatieven aanbieden om mensen effectief te doen overstappen, om ervoor te zorgen dat ze niet én meer betalen én nog altijd in de file blijven staan. Niet iedereen heeft immers de mogelijkheid van glijdende uren. Maar goed, het is een proefproject, en daar kunnen we alleen maar slimmer van worden.

Is er een zicht op de overheadkosten die het systeem van de kilometerheffing voor vrachtwagens met zich mee zal brengen? Het lijkt me immers dat dit systeem wat eenvoudiger is dan het systeem voor personenwagens dat we misschien ooit willen invoeren. Zo zouden we toch al enige indicatie krijgen van hoeveel een dergelijk systeem ons zou kosten.

Men had het over de evaluatie van het proefproject. Als ik dat goed heb gezien, gaat het over een achttal weken, maar het kan zijn dat ik me heb vergist. Klopt dat? Dat lijkt me nogal kort om wetenschappelijk onderbouwd de gedragsverandering te kunnen bestuderen. Misschien heb ik het gemist, maar zou u daarover nog wat verduidelijking kunnen geven?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Mijnheer Van der Borght, ik wil u ook zeker bedanken voor de uiteenzetting. Ik wil u ook feliciteren omdat u toch de procedure bij de Raad van State hebt gewonnen. Op zich lijkt dat me al een grote overwinning. Dit dossier werd inderdaad goed uitgewerkt, en er zijn geen problemen gerezen ter zake.

Dit dossier gaat al heel lang mee. Ik dacht dat men dit oorspronkelijk in 2013 wou invoeren. Nu zou dat 2016 zijn. We vinden het spijtig dat die vertraging er is gekomen, maar uit de uitleg van deze keer, en ook die bij de eerste voortgangsrapportage, is wel gebleken dat er inderdaad een lang proces is doorlopen en dat het goed is dat de drie gewesten samen tot dat samenwerkingsakkoord zijn gekomen, zodat we dit gezamenlijk kunnen aanpakken.

Ik had ook nog een aantal concretere vragen, vooral met betrekking tot het wegvignet. U bent daar immers vrij snel overheen gegaan in uw presentatie. Vorige keer is dat ook al aan bod gekomen tijdens de bespreking. Ik verwijs naar het feit dat de Europese Commissie toch wel een aantal problemen heeft gemeld. Zo mocht het niet het volledige wegvignet zijn. Ik dacht dat er een drietal problemen waren die moesten worden opgelost. Minister, toen hebt u gezegd dat het Waalse Gewest mogelijke alternatieven zou bekijken, omdat het systeem op basis van die opmerkingen eigenlijk te duur zou worden. U zei daarnet dat u daarmee bezig bent, maar kunt u daar al wat meer uitleg over geven? Het is immers toch al een jaar geleden dat die opmerkingen zijn gemaakt. Ik veronderstel dus dat het Waalse Gewest toch al wat alternatieven naar voren heeft geschoven. Misschien kunt u ook al zeggen of die alternatieven volgens u haalbaar zijn. Minister, u zei het ook al: als men in de volgende legislatuur zou doorgaan met die kilometerheffing voor personenwagens, dan is het natuurlijk bijna idioot om dat nu gelijk te laten lopen met het wegvignet. Op een bepaald moment moet er worden gekozen, maar dat is natuurlijk iets voor de volgende Vlaamse Regering.

Nu kunnen de tarieven nog niet worden bepaald. Dat is ook weer iets voor de volgende Vlaamse Regering, maar het lijkt me belangrijk voor die tarievenbepaling dat men de kosten van het systeem kent. Daarnaast lijkt het me dat er ook overleg met de sector nodig zal zijn over die tarieven. Mevrouw Brouwers haalde het al aan: er is ook een vraag van de MORA om nog eens te kunnen doorbomen over de effecten van die tariefbepaling op de concurrentiekracht. Ik verwijs naar die studie van professor Van de Voorde. Dit wordt toch wel enigszins in vraag gesteld. Mijnheer Van der Borght, van u en ook van de minister zou ik dus willen weten hoe dit verder wordt aangepakt. Worden er nu nog stappen gezet met betrekking tot dat overleg met de sector, of is dat iets voor de volgende regering? Zeker wat die studie betreft: zal daar werk van worden gemaakt, of zullen er ter zake geen stappen worden gezet de volgende maanden?

Een belangrijk element, ten slotte, is dat proefproject voor de personenwagens. Het lijkt me inderdaad zeer belangrijk dat die timing wordt gehandhaafd. Zoals het er nu uitziet, zullen we tegen midden 2014 het volledige, afgewerkte resultaat van het project hebben. Er stond dat de eerste resultaten in april 2014 al gekend zijn. Voor ons als politici is het zeer belangrijk dat we zo snel mogelijk die resultaten hebben. Ik hoop dat er op basis van die eerste resultaten ook al conclusies kunnen worden getrokken. We zitten met de verkiezingen van 25 mei 2014. De volgende Vlaamse Regering moet onmiddellijk op de hoogte zijn van die resultaten, dat rapport moet gekend zijn. Ik hoop dus absoluut dat die eerste resultaten al een richtlijn kunnen zijn en dat het rapport midden 2014 definitief afgerond zal zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Het is goed dat we in verband met het rekeningrijden van vrachtwagens merken dat het draagvlak effectief verruimd is. Ik herinner me goed, minister, toen de MORA de eerste keer zijn advies naar voren bracht, dat u opmerkte dat het een vrij onduidelijk advies was. Daar is een draagvlak verder gegroeid. Het is dus bijzonder goed dat het effectief kan worden geïmplementeerd.

In verband met het rekeningrijden voor personenwagens merken we, onlangs nog in het debat op het Autosalon met verschillende politieke partijen, dat er nog verscheidene inzichten zijn en dat er nog wel een weg is te gaan. Minister, voor zotte ideeën zoals de tolheffing in Brussel moet Vlaanderen duidelijk stellen dat het een weg is die we niet willen inslaan. Het is wel goed dat het rekeningrijden voor personenwagens verder wordt onderzocht. Ook de tolheffing in de Liefkenshoek tunnel zal in de toekomst worden bekeken, afhankelijk van het rekeningrijden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb een eerder technische vraag, aanvullend bij de politieke opmerkingen van mijn collega. U zegt dat er al vier offertes zijn binnengekomen van consortia. Wordt die financiering gedragen door één bank of wordt dat doorgetrokken naar een consortium van banken?

Minister Hilde Crevits: Collega's, de heer Van der Borgh zal antwoorden op de technische vragen.

Er wordt gevraagd of er bij de berekeningsbasis van de tarieven variatie mogelijk is naar plaats of tijd. Naar plaats kunnen uiteraard tariefvariëaties worden ingevoerd en naar tijd technisch gezien ook. Ik verwijs wel naar het verslag van de MORA, die expliciet vraagt om dat niet te doen. Ook de vrachtwagensector vraagt expliciet om dat niet te doen, om het eenvoudig te houden voor de chauffeurs. Natuurlijk zijn de problemen in onze regio heel specifiek, dus het is absoluut niet uitgesloten. Het systeem zal het ook toelaten. Ik verwijs naar de opmerking van de OESO dat het een mogelijkheid is om problemen op te lossen.

De specifieke keuze van de tariefzetting zal gebeuren zodra de provider bekend is: wie uitgesloten is, op welke trajecten er verlaagde of hogere tarieven komen enzovoort. Dan worden de keuzes gemaakt: wie het zal zijn, wie het uitrolt, wat de kostprijs is en hoe we de tarieven bepalen. Het zal aangewezen zijn om er de MORA zeer nauw bij te blijven betrekken, ook voor de kilometerheffing voor personenwagens. Het is heel terecht: de MORA heeft zo veel jaar geleden expliciet gezegd dat er totaal geen draagvlak voor is.

U vraagt of ik de kilometerheffing wil invoeren om mobiliteitssturend te werken. Als je het enkel voor vrachtwagens doet, is het uiteraard veel minder mobiliteitssturend dan als je het voor alle weggebruikers doet. Dat staat ook in het advies van de MORA. We hebben de keuze gemaakt om het al te doen voor vrachtwagens, om de simpele reden dat we het belangrijk vinden dat elk buitenlands voertuig ook mee betaalt. Betalen in functie van het aantal kilometers dat gereden wordt, is eerlijker of beter dan het eurovignet. Voor personenwagens doen we het niet, onder andere om redenen die u aanhaalt, mijnheer D'Hulster, namelijk de vragen of er voldoende alternatieven zijn en of er sociale correcties moeten zijn. Daarom doen we een proefproject.

Er zijn mensen die zeggen dat de termijn van acht weken voor het proefproject te kort is. Men heeft zich zorgvuldig geïnformeerd over hoe je dat moet doen en of de resultaten dan wetenschappelijk in orde zijn. Voor mij is het echt van belang dat de volgende regering goede keuzes kan maken. Het kan dat er nog meer diepgaand onderzoek nodig is, maar tijdens die acht weken gebeurt er ook een grondige bevraging van de gebruikers. Als ze bijvoorbeeld toch kiezen voor de auto, waarom dan? Omdat er geen parking is, of omdat er een alternatief ontbreekt?

Mijnheer D'Hulster, als u zegt dat u er niet in gelooft omdat er geen robuuste alternatieven zijn, wil ik u vragen om eens de resultaten van het proefproject voor het mobiliteitsbudget te bekijken. We hebben daarbij wel gezien dat mensen een shift maken in hun hoofd om andere vervoersmiddelen te gebruiken, ook met de huidige infrastructuur, en dat ze op bepaalde dagen het openbaar vervoer of de fiets nemen. We moeten daar ook aan werken. Mensen blijven graag bij de evidente keuzes. De test met het mobiliteitsbudget, waarin we nu ook wat meer investeren, toont aan dat er toch wijzigingen mogelijk zijn. Maar dat gaat over de

personenwagens. We gaan dus eerst de resultaten bespreken en dan pas kan er een keuze worden gemaakt.

In verband met de bijkomende vrijstellingen, heeft de heer Van der Borgh t ook gezegd dat de basis is gelegd en dat in principe iedereen vrij is. Maar het is niet de bedoeling dat we met grote verschillen zitten tussen de gewesten, want dat maakt het moeilijk. Daarover moet men goed overleggen. De nulmeting is zeer interessant. We hebben nu een netwerk gekozen. De uitbreiding of de inkrimping van dat netwerk is een politieke beslissing. Dat moeten we sowieso kiezen.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft nu een nauwkeurig beeld van alle hoofdwegen in Vlaanderen, en dat is ongeveer het netwerk. Het kan volgens mij wel relevant zijn dat het netwerk van het Verkeerscentrum waar zij permanent op meten, in de komende jaren wordt uitgebreid met de meest congestiegevoelige gewestwegzones die misschien als alternatief zouden kunnen worden gebruikt. In deze legislatuur is het hoofdnetwerk volledig uitgerust met sensoren. We kunnen elk voertuig tellen en het type nagaan. Als we het netwerk nog uitbreiden met tellingen, kun je later gemakkelijker beslissen en kun je nagaan of de vrachtwagens alternatieve zones opzoeken of niet. Het kan dus vrij goed gemonitord worden.

Het Europees overleg over de kilometerheffing is ver gevorderd. Er moeten nog een paar details worden uitgeklaard. Voor het vignet is het complexer, zoals ook de heer Van der Borgh t al heeft uitgelegd. De technische uitleg over tolbelasting laat ik over aan de heer Van der Borgh t.

Concurrentiekracht hangt samen met de tariefzetting. Iemand vroeg of je het ene kunt integreren in het andere. Het is inderdaad perfect mogelijk om tol en kilometerheffing te integreren. Het is niet de bedoeling dat een vrachtwagen met OBU moet stoppen aan een tolpoort. Het ideale zou zijn dat iedereen toetreedt tot het systeem, dat alles geïntegreerd wordt en dat je dan voor de tariefzetting de juiste keuzes kunt maken. Het is dus perfect mogelijk en het is ook de bedoeling dat het zo gebeurt.

We zullen nu geen tarieven kiezen. We willen er nu nog voor zorgen dat we weten wie het zal doen om dan in de volgende legislatuur de tariefzetting en de impact op concurrentiekracht fijnmazig vast te stellen. Het is ook altijd zo gecommuniceerd.

De heer de Kort had een vraag over de draagkracht. Ik heb aan de MORA gevraagd om na de resultaten van het proefproject van de kilometerheffing voor auto's, de discussie opnieuw te voeren. Ik moest even nadenken of ik het op voorhand zou vragen of na het proefproject. Ik denk dat het beter is om een nieuw debat te voeren op basis van de resultaten van het proefproject.

Bij de introductie is voldoende uitgelegd wat het verschil is met wat in Brussel is gecommuniceerd over de tolheffing. Ik was ook verrast, want de drie gewesten zijn het wel eens over het systeem dat wordt uitgerold en we werken ook goed samen. Het vraagt soms wat meer tijd dan als we het alleen zouden doen, maar het is goed om een systeem te kiezen dat goed op elkaar is afgestemd.

De heer Hedwig Van der Borgh t: Mevrouw Smaers, ik heb onlangs nog een cursus van professor Van Orshoven over die materie gevolgd. U hebt volkomen gelijk dat de Europese richtlijn doet denken dat dit een tol is, maar Europa legt niet op. Er is enerzijds het Europeesrechtelijke en het internrechtelijke. In België is er het systeem, anders dan in andere landen, dat een onderscheid maakt tussen belastingen en retributies. U kent het onderscheid beter dan ik. In Wallonië kiest men eerder voor het retributiesysteem omdat men de bedoeling heeft die ontvangsten voor te bestemmen voor de nv Sofico. Dat is het mobiliteitsbeleid dat in Wallonië wordt gevoerd en anders dan in Vlaanderen. De Nationale Bank en het Instituut voor de Nationale Rekeningen hebben 5 miljard euro extra schuld bij Wallonië gezet vanwege die mobiliteitspolitiek. In Vlaanderen worden de wegen gefinancierd binnen het Vlaamse budget. In Wallonië worden ze anders gefinancierd. Dat heeft wel wat

consequenties die Wallonië allicht niet had verwacht. Wallonië heeft er dus voor gekozen om deze kilometerheffing voor te bestemmen voor de nv Sofico en kiest dus voor een retributie. Vlaanderen kiest voor een belasting, behalve voor die wegen die in concessie zijn gegeven. Anders zou er wel eens een dubbele belasting kunnen zijn. De Liefkenshoektunnel is in concessie gegeven en mag zelf kiezen of ze al dan niet toetreden tot het systeem dat door de gewesten gemeenschappelijk wordt ontwikkeld. Het is een private partij, die dus zelf moet oordelen of ze de handhaving zal doen of zelf een provider zal zoeken. Ik zou het niet aanraden, maar het is hun beslissing. Het schaalvoordeel speelt en de drie gewesten samen zullen hopelijk een betere prijs krijgen dan een kleine marktoperator.

Europa reglementeert het dus niet. Het ziet eruit als een tol, maar Europa reglementeert niet en zal zich ver houden van de discussie tussen belasting of retributie. Het is in Duitsland overigens ook als een belasting ingevoerd. In Frankrijk is de ecotaks momenteel opgeschort. Die ecotaks was ook technisch opgezet als een Frans belastingsysteem. Onze twee grote burens en voorgangers in dit systeem hebben dus evenzeer gekozen voor belasting als uitgangspunt, internrechtelijk, binnen Frankrijk en Duitsland. Europeesrechtelijk betekent dit bijvoorbeeld dat de belasting lager moet zijn dan de prestatie die geleverd wordt. De prestatie die door het gewest wordt geleverd, is het aanbieden van de weg. Die belasting moet lager zijn dan de infrastructuurkosten die we als prestatie aanbieden. Dat kun je evengoed in de vorm van een belasting als in de vorm van een retributie organiseren. Je moet er enkel voor zorgen dat de tarieven lager zijn. Als we nu nog discussie voeren met de Europese Commissie over de kilometerheffing, gaat het daarover. Wat is het maximumniveau dat we kunnen aanhouden? Moeten daar bijvoorbeeld al dan niet Europese subsidies enzovoort in worden verrekend?

Mijnheer Lachaert, u had een vraag over bestekwijzigingen. Het is juist dat de kandidaten ons stug vonden omdat we niet zo gemakkelijk aanpassen. Dat was ook de bedoeling. Er is een vaste timing. We willen absoluut gelijkheid tussen inschrijvers organiseren. We hebben één keer een grondige bevraging georganiseerd. We hebben toen gevraagd wat er aan het bestek schort en wat men graag aangepast zou zien. De regeringen hebben op een bepaald moment voor iedereen gelijk het bestek op wat kleine details aangepast, omdat er hier en daar wat onduidelijkheden waren.

We hebben op 23 december onder voorbehoud – zoals de minister heeft aangegeven, kunnen we namelijk nog niet vastleggen wat de tarieven zijn – aanvaard dat de tarieven ooit moeten worden vastgesteld. Een bank in de risicoanalyses zal nagaan wat er allemaal niet in orde is. De tarieven zijn inderdaad niet vastgelegd, maar daar is wel een reden voor. Men heeft gezegd: “Als jullie dat als voorbehoud stellen, aanvaarden we dat.” Dat is wat er gewijzigd is aan het bestek. Dat is weinig. Het is bewust gebeurd. We willen absolute gelijkheid organiseren. We willen niet ingaan op individuele vragen van individuele consortia. We proberen daar zo weinig mogelijk mee in contact te komen. We willen de absolute gelijkheid tussen de inschrijvers behouden. Als de regering dan, hopelijk tegen Pasen, een beslissing zal nemen, die ongetwijfeld zal worden aangevochten – want dat is zo met een contract van 1 miljard euro –, hopen we op die manier de UDN-procedure te winnen.

Wat de overheidskosten voor Viapass betreft – want dat zijn de echte overheidskosten – heeft men voor een zeer lichte structuur gekozen. Er kunnen maximum dertien personen werken met een budget van iets meer dan 2 miljoen euro. Dat is zeer weinig. Het gewest voert de meeste taken uit. Handhaving zal samengaan met de verkeersbelasting. De ploeg die door de collega's van Vlanel wordt ingezet, zal worden ingezet voor het staande houden van vrachtwagens die toevallig een zilverpapiertje mee hebben, maar ook om na te gaan of er voldaan is aan de verkeersbelasting, voor zover die er nog is. Er is geen uitbreiding van ploegen gepland. Men probeert het te doen met de bestaande mensen en middelen.

In Wallonië en Brussel is het anders. Zij staan nog niet zo ver. Wallonië is van plan om de verkeersbelasting te regionaliseren, precies met het vooruitzicht om die synergie te

verkrijgen. Ik durf niet te zeggen dat Brussel dat tegen 2016 zal doen. Wallonië zal zeker ons voorbeeld volgen, net om te vermijden dat men ploegen moet hebben die enkel en alleen de handhaving van die kilometerheffing moeten organiseren. Daardoor kunnen die overheidskosten relatief worden beperkt. Wat men nu doet, probeert men aan te houden en door de gewesten en niet door een supra-regionaal gegeven te laten doen. Alles wat door de gewesten kan gebeuren, gebeurt door de gewesten.

Mevrouw De Ridder, de financiële factoren zijn nog niet binnen. Ik kan u dus onmogelijk zeggen welke banken er zullen zijn. Het zijn de klassieke banken. Het project financiering gebeurt door bepaalde banken. Ik vermoed dat zij wel interesse zullen hebben. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Binnenlandse banken, maar vooral ook buitenlandse banken. *(Opmerkingen van de voorzitter en minister Hilde Crevits)*

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer Van der Borgh, ik dank u voor uw antwoorden. Uit de uiteenzetting blijkt duidelijk dat de volgende regering ter zake nog een aantal heel belangrijke beslissingen zal moeten nemen. Hopelijk zullen ze goed voorbereid zijn, aangezien het proefproject voor de kilometerheffing op personenwagens afgelopen zal zijn.

Wat zijn die belangrijke beslissingen? Waar gaan eventuele opbrengsten prioritair naartoe? Uiteraard gaan die naar een nog beter onderhoud van onze wegen, maar het kan, indien het van ons zou afhangen, zeker ook naar openbaar vervoer.

Het tweede belangrijk punt waarover moet worden beslist, zijn de tarieven. We kunnen daar nu niet veel over zeggen. Het is nog onduidelijk wat het tarief van de kilometerheffing voor vrachtwagens zal zijn.

Tot slot zullen we ook moeten kiezen of we een vignet of een kilometerheffing voor personenwagens zullen invoeren. We moeten zorgen dat we niet terechtkomen in een systeem waarbij iedereen een vignet koopt, terwijl dan later rond een of andere stad een heffing wordt ingevoerd. De afgevaardigde van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) zei een poos geleden nog dat er rond de grote steden een soort van tolheffing zou kunnen worden ingevoerd. We moeten dus een keuze maken. Het kan niet zijn dat we het ene en dan vervolgens het andere invoeren. Die keuze zal vrij snel na de verkiezingen moeten worden gemaakt door de drie gewestregeringen. Bovendien zou die operatie voor personenwagens fiscaal neutraal moeten zijn voor de gemiddelde autogebruiker.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Men heeft nog geen idee van de hoogte van het tarief. De keuze van het consortium zou mee de hoogte van het tarief bepalen. De heer Van der Borgh heeft in zijn uiteenzetting over belasting versus retributie gezegd dat dit tarief lager moet liggen dan de kostprijs van de weginfrastructuur. Heeft men daar nu echt totaal geen idee van? Ik begrijp dat men dat niet precies kan zeggen, maar heeft men dan ook geen idee van de ordegrootte? Er zijn toch een aantal parameters die een en ander duidelijk kunnen maken.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Heb ik goed begrepen dat het systeem achter de kilometerheffing voor vrachtwagens Vlaanderen recurrent 2 miljoen euro per jaar mag kosten?

De heer Hedwig Van der Borgh: De overheid.

De heer Steve D'Hulster: Zo niet, zou dat heel goedkoop zijn.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Het is voor ons belangrijk dat de timing wordt gerespecteerd. De kilometerheffing voor vrachtwagens zit nu op koers. Die timing moet verder worden gehandhaafd.

Wat het proefproject voor personenwagens betreft, is het essentieel dat de resultaten voor het einde van deze legislatuur gekend zijn zodat er op een gedegen wijze beslissingen kunnen worden genomen.

Ik wil nog een bedenking formuleren die ook de minister heeft gemaakt. In het begin zal die kilometerheffing voor vrachtwagens niet sturend zijn. Ik hoop dat we op termijn evolueren naar een sturend systeem waar ook de personenwagens bij betrokken worden. Verder moeten we ook rekening kunnen houden met de variatie inzake tijdstip en plaats. Pas dan zal een kilometerheffing echt sturend zijn. Ik ben blij dat dit technisch mogelijk is en dat we achteraf niet meer met problemen kunnen worden geconfronteerd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Vorige week waren enkele parlementsleden uitgenodigd bij het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka). Daarbij hebben een aantal CEO's van de havenbedrijven een toelichting gegeven over de ontwikkelingen die daar de komende periode zullen plaatsvinden. Het was de CEO van Mediterranean Shipping Company (MSC) die de toelichting gaf. Hij vertelde dat vorig jaar PSA Belgium het grootste containerschip had ontvangen en wat de impact daarvan was op Linkeroever met de ontwikkelingen aldaar van het vrachtvervoer.

Daarnaast werd ook geschetst welke ontwikkeling vanaf half oktober wordt verwacht met de grote containerschepen. Men had verwacht dat er 45 per maand zouden aanlopen. Vraag is wat de effecten daarvan zullen zijn op de mobiliteit.

Er is ook duidelijk gezegd dat men zoveel mogelijk wil inzetten op het spoorvervoer. Men heeft ook toegelicht waarom dat moeilijk zou zijn op het gebied van de binnenvaart, waar wij uiteraard mee voorstander van zijn.

Minister, ik weet dat er nu nog geen uitspraken kunnen worden gedaan over het rekeningrijden van vrachtwagens en de tol van het Liefkenshoektunnel. Ik hoop echter dat u daar blijvend rekening mee zult blijven houden omdat dit belangrijk is in het kader van de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen ten opzichte van die van Rotterdam.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, de operatoren zullen geen beslissing nemen over de tarieven. De drie gewestregeringen hebben beslist dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor de tarieven in onderling overleg. De parameters zijn vastgelegd, maar de tariefstructuur wordt door de volgende regeringen bepaald. Nu wordt de operator gekozen. Toen de heer Van de Voorde hier zijn studie over de havens kwam toelichten, heeft hij zelf de tarieven gezet. Hij legde uit welk effect een bepaald tarief zou hebben. De beslissing over de precieze tarieven zal pas dan worden genomen. Tegen dan hebben we ook diepgaandere resultaten over de effecten.

De voorzitter: De gedachtewisseling en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

■