



Vlaams  
Parlement

vergadering **C177**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 maart 2015

## INHOUD

HOORZITTING over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens – 29 (2014-2015)	
GEDACHTEWISSELING over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen over het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens – 70 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kritiek van de Mobiliteitsraad (MORA) en de Vlaamse werkgeversorganisaties op het door de Vlaamse ministerraad goedgekeurde kader voor een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens – 1359 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het bijzonder kritische advies van de Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA) op het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens – 1402 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Pendelfonds – 1512 (2014-2015)	32
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de concrete uitvoering van aangekondigde verkeersveiligheidsmaatregelen – 1440 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersveiligheid op Vlaamse wegen – 1447 (2014-2015)	34
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een gedragslijn voor adviezen van de administraties, met name het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met betrekking tot een stedenbouwkundige vergunning – 1449 (2014-2015)	46
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe mobiliteitsapp die de minister voorbereidt en de vrije beschikbaarheid van informatie bij publieke en semipublieke instellingen – 1528 (2014-2015)	49

**HOORZITTING over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens – 29 (2014-2015)**

**GEDACHTEWISSELING over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen over het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens – 70 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kritiek van de Mobiliteitsraad (MORA) en de Vlaamse werkgeversorganisaties op het door de Vlaamse ministerraad goedgekeurde kader voor een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens – 1359 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het bijzonder kritische advies van de Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA) op het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens – 1402 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** Collega's, ik geef eerst het woord aan de heer Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), voor zijn toelichting. Daarna kunnen we de vragen om uitleg behandelen.

De heer Van Thillo heeft het woord.

**De heer Frank Van Thillo, secretaris Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA):** Voorzitter, minister, dames en heren, ik dank u om het advies hier te mogen toelichten.

U weet dat wij niet actief communiceren naar de pers, maar adviezen dringen soms door tot in de perswereld. Ze worden dan meestal met minder nuance gebracht dan wanneer we het verhaal zelf brengen. Om die reden zal ik af en toe eens naar mijn notulen kijken en ze soms letterlijk voorlezen. Ik ben immers de boodschapper van een consensus die slechts heel moeizaam tot stand is gebracht. Bij sommige zinnen in het advies is elk woord van belang.

Ik schets even kort een stukje geschiedenis. We beginnen in 2009, want de MORA werd al vrij vroeg betrokken bij het dossier van de kilometerheffing. Ik kom daar later nog op terug. Voorafgaandelijk waren er meerdere andere voorstellen. U herinnert zich wellicht het wegvignet voor wagens. Daar zijn SERV-adviezen over gemaakt. Een duidelijk SERV-advies dat we naar aanleiding van deze hoorzitting hebben teruggevonden, dateert van 2007. Het bevat interessante informatie en ligt in de lijn van ons laatste advies, dat van 2015.

De echte structurele betrokkenheid van de MORA bij dit advies is er gekomen na de beslissing van de Vlaamse Regering in februari 2010. De effectieve beslissing werd er genomen: het objectief doorrekenen van de kosten voor mobiliteit. Tegelijkertijd werd daar beslist om het participatieproces op te starten, om de MORA viermaandelijks in te lichten en om toelichting te geven bij de verschillende stappen die gezet werden. Dat heeft geleid tot heel veel transparantie in het dossier, kennis bij de partners die de latere adviezen hebben gegeven en tot veel begrip. Er was ook een soort mentaliteit van Q&A: als er

problemen waren of interpretaties van het maatschappelijk middenveld, dan kregen we van het departement en de administratie antwoord. Dat alles creëerde een klimaat van grote duidelijkheid. Eind 2013 is dat een beetje stilgevallen. Dat was verklaarbaar, enerzijds door de aanbestedingsprocedure die vrij veel vertrouwelijkheid vereiste en anderzijds door de verkiezingen en het aantreden van de nieuwe ploeg.

De raad stelt naar aanleiding van dit advies dat het een heel goede praktijk geweest is en vraagt om de open communicatie met de stakeholders in de MORA voort te zetten.

De drie adviezen die voorafgaandelijk aan dit advies gegeven zijn, waren adviezen die allemaal in consensus zijn gebracht, maar consensus over een evenwicht. Ik ga daar straks iets dieper op in, maar dit is niet onbelangrijk. De consensus bestaat erin dat alle leden, alle stakeholders in de MORA wel voor de introductie van een kilometerheffing zijn, maar dat evenwicht is gevonden in een aantal randvoorwaarden. Ik heb de gelegenheid mogen hebben, samen met de voorzitter, om dat in oktober 2010 aan dit forum voor te leggen. Deze consensus was en is nog heel voorwaardelijk.

In het voorlaatste advies, als we dat van vorige maand meerekenen, het Mobiliteitsrapport 2014, hebben we getracht om proactief aan te geven wat we bedoelen met 'tijd nodig voor een maatschappelijk debat' en over welke informatie nodig is voor zo'n debat. Ik loop nu al even helemaal vooruit op de conclusies. Als u de laatste binnengelopen perscommuniqués – er waren er drie de afgelopen dagen – over de cijfers van deze kilometerheffing leest, namelijk over de gebruikskost, over hoeveel het oplevert aan gezinnen, hoe groot het verschil aan concurrentiekracht is, dan verklaren ze onze vraag naar betrouwbare, objectieve cijfers op basis waarvan het debat effectief kan worden gevoerd.

Wat is nu het evenwicht dat we bereikt hebben en wat waren de elementen van dat evenwicht? Vorige keer heb ik ook kunnen zeggen dat de MORA bestaat uit 27 leden met een heel diverse achtergrond en een heel divers ledenbestand. De visie op de invoering van een kilometerheffing of van het anders beprijzen van mobiliteit, is even verschillend als er leden zijn. Er zijn leden die vinden dat we het onmiddellijk moeten doen voor iedereen en tegen een zo hoog mogelijke prijs zodat er zo min mogelijk mobiliteit – ongezonde en niet-duurzame mobiliteit – is. En er zijn leden die wel beseffen dat het invoeren van de kilometerheffing misschien maatschappelijk belangrijk zou zijn, maar toch liever zouden zeggen, maar dan niet openlijk: "Laat die kelk maar aan ons voorbijgaan." Tussen die twee uitersten heeft de MORA al vier of vijf adviezen op rij een consensus kunnen vinden opdat de kilometerheffing als eerste stap in een rechtvaardiger beprijzen van mobiliteit gezet zou kunnen worden.

Ik maak dan eventjes abstractie van de retoriek die vaak over de kilometerheffing wordt gevoerd: de kilometerheffing is slim, zal sturen en heeft allerlei voordelen. Het project zoals het werd voorgelegd aan de MORA, ontbeert op dit ogenblik veel van deze voordelen. De denkoefening die werd gemaakt binnen de MORA is, dat als we een kilometerheffing willen invoeren, we een eerste stap moeten zetten. Maar ook dat als we die stap willen zetten met een draagvlak van alle actoren die vertegenwoordigd zijn in de MORA – en dat is natuurlijk ook niet de volledige Vlaamse gemeenschap –, er wel wat randvoorwaarden te bedenken zijn. We hebben die proberen op te lijsten zodat ze mee in het beleidsproces opgenomen kunnen worden.

Ten eerste zeggen we dat iedereen van de MORA voor het rechtvaardiger beprijzen als doel is. We communiceren dat doel ook als such. De consequentie

daarvan is natuurlijk dat bijkomende inkomsten op dit ogenblik als een secundair effect worden beschouwd. Tenzij u in het politieke project zou zeggen dat de doelstelling bijkomende inkomsten zou zijn, maar dat lag tot nader order niet voor bij de MORA.

Vanuit die redenering van beperkte bijkomende inkomsten, is er ook gezegd dat die inkomsten moeten worden besteed aan mobiliteit en infrastructuur. Dit komt uit de oude adviezen; ik kom er straks op terug hoe dit is geëvolueerd in de nieuwe adviezen.

Een tweede element is dat er wordt gestart met een volledig nieuw systeem. Veel gebruikers aanwezig in onze raad, zeggen dat als dit wordt gedaan, er moet worden gestart met een eenvoudig, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk systeem.

Een van de belangrijkste voorwaarden daarbij voor de sectoren was om een gelijkaardig systeem te maken voor de hele Benelux. Ik geef even mee dat dit advies nog dateert van voor de beslissing van de Nederlandse regering om te stoppen met het anders beprijzen van mobiliteit. De intentie was om het samen te doen, om uniform te zijn.

Een tweede voorwaarde was eenvoud in de tarieven. Er werd toen voor geopteerd om te zeggen dat het geen mobiliteitsturend systeem is en dat er dus één tarief voor alle wegcategorieën kon komen, een eenvoudig toepasbaar tarief voor heel België, zodat de bedrijfsvoering van een aantal sectoren daardoor niet in het gedrang komt.

Een derde voorwaarde luidde: wees 'smart' en pas het systeem toe op een beperkt uitgebreid eurovignetwegennetwerk. Ik weet dat dit een draak van een formulering is, maar ik blijf er toch even bij stilstaan. De filosofie in 2010 was dat het er met een nieuw systeem zou worden begonnen, en wel bij de mensen die al een eurovignet betaalden. En dat als dit gebeurde, het dan zo conform mogelijk diende te zijn aan die groep en het moest worden toegepast op het eurovignetwegennetwerk. Ook toen was er weer de discussie in de MORA of het op alle wegen of alleen op snelwegen zou moeten. De consensus werd gevonden in het eurovignetnetwerk, zij het dat bij iedereen het gevoel bestond dat er wel wat sluipverkeer mogelijk was. Er kon wat worden aangepast, maar er moest worden gefocust op de grote vervoersassen voor het goederenvervoer op de weg.

Een derde element is een doordachte timing. Iedereen zal worden geconfronteerd met de complexiteit van het dossier. Ook toen, anno 2010, hebben we daarvoor gewaarschuwd. Het eurovignet moest worden opgezegd, maar voor dat zou gebeuren, zou er al een aanbesteding lopen. Er moesten dus een aantal heel complexe beslissingen tegelijkertijd worden genomen, want 'the point of no return' kwam eraan. Ondertussen zou ook het maatschappelijke debat lopen.

En dus moet de timing heel doordacht zijn om met alle partners aan de meet aan te komen bij de implementatie van het systeem. Over de timing moet dus goed worden nagedacht, vooral over de momenten waarop wordt begonnen met communiceren naar de verschillende doelgroepen.

Ondertussen moet ook werk worden gemaakt van een globale visie: waar past de maatregel in het langetermijnmobiliteitsbeleid? Op dat moment dachten wij eraan om het op het nemen in het ontwerp van mobiliteitsplan. Zo kon de maatschappelijke visie op het voorstel worden verbreed.

Eventjes concreet. De laatste formele communicatie in de raad over de kilometerheffing voor vrachtwagens dateerde van oktober 2013. Op 27 februari 2015 hebben we een vraag om advies gekregen. Dat was de spoedprocedure. Dat wil zeggen dat de leden tien werkdagen tijd hadden. Het secretariaat neemt

de dossiers door en schrijft een voorstel van standpunt neer, maar dan moeten de raden van de dagelijkse besturen, de bureaus van de organisaties natuurlijk ook nog over de voorstellen confereren. Het kwam dus allemaal wat plots. Volgens onze overtuiging, die van de raad, was de timing toch relatief duidelijk. ViaPass werd opgestart in juli 2014, de Sky-ways en de Single Service Providers werd op 25 juli 2014 aangeduid. Het viel dus een beetje ongelukkig.

Informatie is nodig. Ik gaf u al het voorbeeld van de cijfers die nu in de pers circuleren. Gezien het proces, vonden we dat in de nota van de Vlaamse Regering een aantal beslissingen onvoldoende geduid waren. Ze waren onvoldoende duidelijk om uit te leggen waar de keuze nu ligt.

Er is ook de memorie van toelichting. In het licht van het feit dat de minister-president een omzendbrief heeft gestuurd over hoe een memorie van toelichting het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering kan ondersteunen in transparantie, in de werkzaamheden, moet in een memorie van toelichting toch heel duidelijk worden omschreven wat de motivatie is: is het sturen of is het niet sturen? Zo niet ontstaat er een open discussie in de maatschappij.

En wat is de impactanalyse van een dergelijke maatregel, ook maatschappelijk? Het gaat dus niet alleen over de vraag wat de inkomsten zijn, maar ook over die wat de maatschappelijke effecten zijn.

En als er eventuele adviezen zijn, waar kijken we dan van af?

En dan was er de start van de adviesprocedure. We hebben een vliegende start genomen, uiteraard, want er waren maar tien werkdagen. De leden hebben op onze eerste vergadering gezegd dat er nog overleg liep. Dat impliceerde dat we over de tarieven in het decreet eigenlijk geen advies konden geven. We kregen informatie uit andere gewesten waar andere beslissingen op stapel stonden, maar daarover later meer. Er was dan de toelichting hier in de deze commissie. Toen kregen we iets meer zicht op het lopende overleg.

Voor alle duidelijkheid: het advies dat we hebben neergeschreven en dat ik nu zal toelichten, gaat over de neergelegde teksten bij de MORA. Dit is de achtergrond van het adviesproces. Er kwam dus een plotse adviesvraag. Er waren toch aanzienlijke verschillen ten aanzien van het vorige voorstel dat aan de MORA werd voorgelegd. Er was onvoldoende motivatie bij de gemaakte beleidskeuzes. De sociaal-economische impactstudie werd een aantal keer gevraagd. En dan was er ook, en dan moeten we de hand een beetje in eigen boezem steken, de realisatie van de heel ruime impact die het voorstel had, ruimer dan het mobiliteitsmiddenveld alleen. Dit alles heeft natuurlijk een aantal nieuwe debatten in de raad teweeggebracht.

Wat staat er in het advies? Voor alle duidelijkheid, minister, de partners in de Mobiliteitsraad blijven er voorstander van de eerste stap naar een kilometerheffing te zetten, maar op basis van de voorgelegde teksten vragen ze met aandrang rekening te houden met bepaalde elementen die voor hen noodzakelijk zijn.

Ten eerste moet het voorstel ingebed worden in een langetermijnvisie. Vooral omdat het huidige voorstel zorgt voor een verhoging van de inkomsten, moet de regering duidelijk maken wat ze met die inkomsten zal doen. Als je een rechtvaardige prijszetting hanteert en je trekt dat niet open naar andere modi, dan krijg je een scheeftrekking in het mobiliteitsbeleid. Ik verwijs hiervoor naar het Vlaams regeerakkoord. Daarin staat dat naast de invoering van de kilometerheffing zoals ze nu wordt voorgesteld, voor personenwagens wordt onderzocht "of en onder welke voorwaarden op termijn en op budgetneutrale wijze een kilometerheffing kan worden ingevoerd". In de MORA zijn de grote

sectoren vertegenwoordigd en bij hen ontstaat frictie over het feit dat voor de personenwagens de operatie wel en voor hen niet budgetneutraal zou zijn. Daarom is een langetermijnvisie belangrijk, ook voor de dossiers wegvignet, proefproject kilometerheffing, hervorming van de verkeersbelasting en dergelijke meer.

Ten tweede vinden we het ook belangrijk verschillen tussen de gewesten onderling te vermijden. Voor de sectoren blijft het belangrijk dat er in België één systeem van toepassing is, terwijl we nu wel degelijk verschillen zien. In Brussel worden bijvoorbeeld alle wegen belast, in Wallonië is er nog geen duidelijk zicht op de tarieven. Daarom vinden we dit een belangrijk punt.

Belangrijk is ook te zorgen voor een goede handhaving. De objectieve en subjectieve pakkans moet zeer groot zijn. Het gaat over een belasting en dat ligt nog des te gevoeliger. In de MORA hebben we intussen ook Viapass en Satellic ontvangen. Dat was een zeer nuttige bijeenkomst en we hebben er vertrouwen in dat het systeem loopt en goed werkt. Alleen de uitbreiding van het wegennetwerk zoals het nu in het voorontwerp van decreet is opgenomen, doet bij de MORA toch wel vragen rijzen over de controle, ook omdat het netwerk dat buitenlandse vervoerders gebruiken veel korter is dan het netwerk zoals het nu in het voorontwerp wordt aangegeven.

Over dat netwerk wil ik nog even meegeven dat de MORA vragende partij was om te starten met een beperkt wegennet en dat daarna op basis van studies bij te sturen. We hebben het netwerk gekozen omdat het maatschappelijk haalbaar, eenvoudig en gekend is en een logische link legt naar het Eurovignet en omdat het voor ons belangrijk is de assen met een belangrijk aandeel vrachtverkeer in het systeem te betrekken. Aan de vorige regering hebben we nog voorgesteld het wegennet te bepalen via een participatietraject. De periode van tien dagen waarin we nu advies moesten verlenen, was natuurlijk iets te kort om alle wegen te bekijken en er een consensus over te vinden.

Een heikel punt is dat van de gedragen tarieven. Opnieuw vertrekkend van het standpunt dat we beter een kilometerheffing kiezen die werkt om van daaruit in een langetermijnvisie een mobiliteitsturend systeem uit te werken, vragen de partners in de MORA om de tarieven maatschappelijk aanvaardbaar te maken. Dat betekent dat we moeten kunnen terugvallen op een studie die duidelijk de impact van de tarieven aantoont, maar ook dat de tarieven transparant worden berekend. Hoe de basiskost van 12,50 eurocent is berekend, is nu een beetje onduidelijk.

De Euronorm werd door de MORA zelf aangereikt en leidt tot meer responsabilisering. In Duitsland hebben we gezien dat hij ook leidt tot een vergroening van het wagenpark. Dat lijkt ons een zeer goede zaak.

De beleidskeuze om de voertuigen in te delen op basis van maximaal toegelaten massa (MTM) kan in de MORA op minder begrip rekenen. We pleiten ervoor het aantal assen te gebruiken, omdat dat systeem dichter aansluit bij het principe van de vervuiler betaalt, maar ook bij de economische realiteit van bepaalde vervoerders. Ook de indeling in twee categorieën, van 3,5 tot 32 ton en van 32 tot 40 ton, kan op weinig begrip rekenen. Ik herhaal: het gaat niet om een mobiliteitsturend systeem, maar om een systeem van rechtvaardige belastingen. Ook op dit punt hebben we het debat over de externe kosten gevoerd. Als je weet dat de infrastructuurkosten ook niet volledig zijn doorgerekend, maar dat er wel op basis van de Euronorm wordt gedifferentieerd, dan zit je eigenlijk met een mix van externe kosten en infrastructuurheffing. In het debat heeft dat geleid tot een herbesteding van de middelen voor het hele mobiliteitssysteem. Ik kom daarop nog terug. De voorspelbaarheid van de tarieven is een vraag van vooral de mensen die met on-board units (OBU's) worden geconfronteerd. In het samenwerkingsakkoord

stond nog dat de tarieven jaarlijks zouden worden herzien, op een pragmatische manier zodat de economische sectoren ermee wegblijven. Nu is die herzieningstermijn open gelaten, en dat zorgt voor ongerustheid.

Ik blijf pleiten voor duidelijke en beperkte vrijstellingen, omdat het om een niche gaat en concurrentie tussen de verschillende gewesten een rol kan spelen. Daar is nu onvoldoende zicht op. Het samenwerkingsakkoord laat nog een zekere vorm van vrijheid, en we horen nu dat die vrijheid niet in alle gewesten op dezelfde manier wordt geïnterpreteerd. Dat leidt tot enige ongerustheid. We willen er ook nog op wijzen dat heel wat mensen die nu een OBU moeten hebben, vroeger geen Eurovignet betaalden. Zij zouden op een andere manier in ogenschouw moeten worden genomen, en ik wik mijn woorden. We gaan nu naar een systeem dat de fiscaliteit voor het verkeer op een andere manier doorrekent, en zouden dus de verkeersbelasting in het debat moeten meenemen.

Ik wil nog even ingaan op de bijkomende middelen. Ik heb al gezegd dat dit punt in de vorige voorstellen anders werd gepercipieerd. Toen dacht men aan een soort operationele kost en beperkte meerinkomsten. Nu gaat het om veel meer. De MORA blijft erbij dat deze middelen moeten worden besteed aan het mobiliteitssysteem in zijn geheel, voor alle vervoersmodi, dat er accenten moeten worden gelegd, zeker voor infrastructuurwerken, maar dat ook de externe kosten moeten worden vermeden.

Bij het verlagen van de verkeersbelasting vragen we met de nodige omzichtigheid te werk te gaan omdat er heel gemakkelijk distorsies kunnen ontstaan. We schaffen het Eurovignet af, maar in Nederland, het Groothertogdom Luxemburg en Zweden blijft het bestaan. Alle transporten naar die landen blijven een OBU hebben en Eurovignet betalen. Voor voertuigen boven 12 ton kunnen we de Europese minimumtarieven gebruiken, maar dan blijft er nog de categorie van 3,5 tot 12 ton over. Daarnaast heb je nog een mogelijke onrechtvaardigheid omdat er mensen zijn die de Eurovignetnetwerkwegen niet gebruiken en dus noch voor bezit, noch voor gebruik betalen.

We blijven het belang van een goede communicatie onderstrepen. De eerste contacten met Satellic en Viapass boezemden veel vertrouwen in, maar de kilometerheffing zal een zeer brede doelgroep raken en niet alle betrokkenen zijn in de MORA vertegenwoordigd. Verhuizers en vervoerders van brandstoffen zitten bijvoorbeeld niet in de transportsector. De communicatie over wie een OBU moet hebben, zal pas succesvol zijn als alle groepen worden bereikt. Ze moet dan ook zo breed mogelijk zijn en uiteraard zijn we altijd bereid onze bijdrage te leveren.

Ik besluit. Ik heb geprobeerd aan te tonen dat participatie zeker bij een moeilijk onderwerp waarbij je een fundamentele stap zet naar een andere verkeersfiscaliteit, een zeer complex proces is. Het vraagt tijd en er werd ook tijd voor genomen. We zijn samen met de sociaal-economische partners sinds 2004 en met het mobiliteitsmiddenveld sinds 2006 over de plannen aan het nadenken. Ik heb ook getracht duidelijk te maken dat we daarvoor exacte informatie nodig hebben.

Het overleg loopt nog en dat roept veel vragen op. Er wordt bilateraal overlegd met verschillende partijen. Hoe convergeert dat dan naar één voorstel? Hoe convergeert dat verder met de andere gewesten en de federale overheid? De MORA pleegt geregeld overleg met de sociaal-economische partners van Wallonië en Brussel. Er is de Permanente conferentie over Interregionale Mobiliteit waarin de sociale partners er nog eens op hebben aangedrongen de sociaal-economische impact van de plannen grondig te onderzoeken en er rekening mee te houden.

Ik verneem dat de Waalse Regering nu een studie opstart en bereid zou zijn over de tarieven overleg te plegen met de sociaal-economische raad van Wallonië. Brussel heeft vanmiddag een advies afgerond dat voorwaardelijk positief is, maar



ook vraagt om de sociaal-economische impact met de twee andere regio's af te toetsen. Dat is positief en geeft wat ruimte.

Maar u begrijpt, minister, dat we een beetje verloren lopen. Waar gaan we met het hele proces naartoe? Waar wordt het nog eens voorgelegd en aan wie? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de inbreng uit bilateraal overleg evenwichtig in een ontwerp wordt verwerkt, zodat het representatief-legitiem en democratisch-legitiem is? Met onze vorige adviezen dachten we een systeem te hebben aangereikt dat de Vlaamse Regering een breed gedragen vertrekpunt gaf, met de rugdekking van een breed scala aan sociale partners. Het was een coherent systeem met veel evenwichten tussen de verschillende partners en dat maakte het ook verdedigbaar. Daarom zeggen we nu dat er te weinig aan de randvoorwaarden voldaan is om de consensus van de MORA verder in het proces mee te nemen, en dat betreuren we. Het advies is dus genuanceerd: ja voor een kilometerheffing, maar met de randvoorwaarden die we naar voren hebben gebracht.

**De voorzitter:** De heren Joris Vandenbroucke en Paul Van Miert zijn de verslaggevers.

De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Het is niet mijn bedoeling mijn vraag om uitleg in extenso naar voren te brengen. De toelichting die we zojuist hebben gekregen, schetste immers zeer duidelijk de stand van zaken van het dossier.

Ik zal voorlopig, in de eerste fase, ook niet in detail ingaan op dit advies, zodat het debat structureel kan worden gevoerd, want ik veronderstel dat nog heel wat andere collega's het woord willen voeren. Ik hoor liever eerst het antwoord van de minister. Dat is namelijk wel nodig om een debat te kunnen voeren. We zullen niet opnieuw de discussie openen over het al dan niet invoeren van een kilometerheffing. U kent het standpunt dat mijn gewezen collega, de heer Penris, altijd heeft ingenomen. Maar dat doet hier eigenlijk niets ter zake.

Het is op zich al een prestatie van de MORA om met een dergelijk aantal leden – ik zie de lijst hier voor mij – tot een consensus te komen. Ik weet hoe moeilijk het is om een consensus te bereiken. Met veel leden in een vereniging of adviesraad van verschillende strekkingen, werkgevers, werknemers, transport, consument enzovoort, is het al een prestatie op zich als er een consensus wordt bereikt.

Als ik goed heb geluisterd naar de uiteenzetting van de heer Van Thillo, minister, krijgt u eigenlijk een nul op tien of kom, uit goede wil: één op tien. Met andere woorden: herexamen. De kritiek die ik vandaag hoor – uitgebreider dan in de pers – is eigenlijk nog erger en zwaarder. U krijgt één op tien. Op alle vlakken krijgt u kritiek.

Ik zal niet alles herhalen, maar wat mij vooral stoort, is dat ik de indruk krijg dat het advies van de MORA niet ernstig werd genomen, dat er te weinig tijd werd genomen voor een maatschappelijk debat. Voor een aantal zaken werd er ook geen rekening gehouden met een eerder advies. Het is dus wel belangrijk om te weten wat u zult doen met dit advies, met deze kritiek. Het gaat niet om één partner, maar om diverse partners.

Mijn vraag is een algemene vraag: wat zult u nu doen? Zult u dit volledig aanpassen? Hoe zal het overleg in de toekomst gebeuren? Wat is uw antwoord op alle kritieken die we daarnet hebben gehoord?

Ik denk dat er voorlopig weinig of geen draagvlak is voor dit voorontwerp. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel voor het aanpassen van dit voorontwerp.

Voorzitter, ik stel nu dus enkel mijn algemene vraag. Ik wacht graag het antwoord van de minister af op de kritieken en de adviezen.

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Minister, ik twijfel er niet aan dat u mans genoeg bent en het dossier goed genoeg kent om hier te antwoorden op onze vraag. Ik had mijn vraag om uitleg echter doelbewust gericht aan minister Turtelboom. Zij is de eerste indiener van het dossier en de minister die de adviezen heeft opgevraagd.

Ik vind het jammer dat de vraag om uitleg dan wel ontvankelijk wordt verklaard en dat ik ze hier mag komen stellen, maar dat minister Turtelboom – ondanks mijn aandringen tijdens de vorige regeling der werkzaamheden – niet aanwezig is. Ik vind dat bijzonder jammer.

**De voorzitter:** Ik wil daar even op ingaan. Wij hebben dat gemeld aan minister Weyts en minister Turtelboom. De regering heeft laten weten dat minister Weyts ook zal antwoorden namens minister Turtelboom. Bij dezen draagt de minister dus een heel grote verantwoordelijkheid.

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Ik vermoedde dat al, maar ik wilde het toch nog meegeven, omdat ik het niet onbelangrijk vind.

Collega's, daags na onze gedachtewisseling op 26 februari kwam er inderdaad een advies binnengerold van de MORA. Dat advies is zeer duidelijk: er is geen consensus om het systeem zoals het is voorgelegd door de Vlaamse Regering te laten invoeren. Het is goed dat we daarover van gedachten kunnen wisselen met de MORA en met de minister die hier spreekt namens de hele Vlaamse Regering.

Ik wil mijn betoog graag opbouwen aan de hand van een aantal punten die aan bod kwamen in het discours van de heer Van Thillo.

Ten eerste, minister, stel ik u voor de vijfde keer – maar desnoods doe ik het een zesde en zevende keer – een vraag over de opbrengsten van de kilometerheffing. In de nota aan de Vlaamse Regering lezen we dat het hier een bruto-opbrengst betreft van om en bij de 700.000 miljoen euro. Het is toch al eens de moeite om erover na te denken wat je daarmee wilt doen.

In de nota en in het voorontwerp van decreet heb ik gezocht naar wat de Vlaamse Regering van plan is daarmee te doen. Ze verwijst naar een artikel uit de Europese richtlijn. Dat artikel laat een zeer breed scala aan investeringen en dergelijke toe: van parkeerplaatsen tot openbaar vervoer, bij wijze van spreken.

Nu, de MORA zelf heeft de afgelopen jaren de gelegenheid te baat genomen om binnen zijn forum toch tot een consensus te komen. Het doet mij plezier dat de heer Van Thillo hier een duidelijk antwoord op geeft wat betreft de MORA, die zegt: "De opbrengst moet ten goede komen aan het mobiliteitssysteem in zijn geheel, voor alle vervoersmodi, zowel voor vracht- als personenvervoer." Dat is een belangrijke accentverschuiving, want in de eerste adviezen van de MORA lag het accent zeer sterk op infrastructuur. Nu bekijkt men het multimodaal, zowel naar vracht- als naar personenvervoer.

Ik blijf verwijzen naar diverse documenten van de Vlaamse Regering waarin het woord vervoersnetwerk valt en de woorden weg- en transportinfrastructuur, interviews waarin er wordt gesproken over het wegennet en het regeerakkoord waarin daarover helemaal niets staat.

En helaas, de beslissing van de Vlaamse Regering geeft ook geen duidelijkheid. Minister, daarom stel ik u opnieuw de volgende vraag – en het zou ook een belangrijk antwoord kunnen zijn op het advies van de MORA –: zal de Vlaamse Regering de opbrengsten besteden in lijn met wat er in het advies van de MORA staat? Dat zou ik echt graag willen weten.

Een tweede punt dat ik wil aanhalen, is het belang van het draagvlak voor de kilometerheffing. De MORA is inderdaad vanaf het begin, 2009, betrokken. Tussen 2009 en vandaag zijn er diverse adviezen afgeleverd. Doorheen die adviezen kun je lezen dat er zeer stevige inspanningen zijn gebeurd in de schoot van de MORA om tot een consensus te komen, om de contouren van een draagvlak aan te duiden dat zou moeten kunnen ontstaan indien de kilometerheffing in een bepaalde vorm wordt ingevoerd. Ik verwijs naar buitenlandse voorbeelden zoals Frankrijk, waar de camions vorig jaar de snelwegen hebben geblokkeerd en waar de regering dan toch heeft gezegd – om een en ander uit te stellen – dat een draagvlak creëren een *conditio sine qua non* is om een kilometerheffing te kunnen invoeren die werkt.

Ik stel vast dat op het einde van het proces, na al die jaren van adviezen die afgeleverd zijn door de MORA en waarbij er effectief een debat is geweest, de regering plots een hoogdringend advies vraagt, op tien dagen tijd: "Graag uw advies over een zeer complex dossier". Ik stel ook vast dat de regering ervoor heeft gekozen om het advies aan de MORA en de andere adviesraden tegelijkertijd te vragen met het advies aan de Raad van State.

Wat betekent dat? Dat, ongeacht wat de MORA adviseert, de Vlaamse Regering eigenlijk zegt: "Wij vragen uw advies om formeel in orde te zijn." Want, nadat de Raad van State een advies heeft verleend, kun je het dossier niet meer grondig wijzigen of fundamentele zaken wijzigen naar aanleiding van een advies van de inhoudelijke adviesraden en de MORA. De regering zegt dus: "Formeel doen we wat nodig is, maar wij geven u daar een zo beperkt mogelijke tijd voor, want wij willen door met dit voorontwerp van decreet."

Ik heb de adviezen van de andere adviesraden niet gezien. Ik ben zeer benieuwd naar de inhoud daarvan. Minister, misschien kunt u daar iets over zeggen. Ik weet het niet.

Minister, hoe ziet u eigenlijk het verdere traject van dit dossier? U hebt nu het advies van de MORA gekregen. De adviezen van de andere adviesraden zullen binnenrollen. U zult ook het advies krijgen van de Raad van State. Ik neem aan dat u, indien de Raad van State fundamentele bezwaren opwerpt, die aanpassingen wel kunt doorvoeren, maar dat u eigenlijk nu al hebt beslist om geen komma te verplaatsen naar aanleiding van de adviezen van de MORA en andere adviesraden.

Een derde punt is de reikwijdte van de kilometerheffing. Er is natuurlijk de richtlijn. Het is normaal dat we die uitvoeren. We staan daar ook volledig achter. We zaten ook in de regering toen dat politiek akkoord is gesloten met de andere gewesten. Heel klassiek wordt er wel nogal eens gekeken naar de havens en de grote transporteurs en distributeurs en de impact die dat zal hebben op hun activiteiten. Die zijn natuurlijk al lang voorbereid. Zij kunnen investeringen doen om de impact te beperken, bijvoorbeeld investeringen in milieuvriendelijke voertuigen om te komen tot een lager tarief per kilometer.

Maar het is natuurlijk een heel ander verhaal voor de kleine, hardwerkende zelfstandige die inderdaad met een camionette met een maximaal toegelaten massa (MTM) van meer dan 3,5 ton rondrijdt. Ik heb even contact opgenomen met UNIZO. Ik heb hen gevraagd of er daarover studies bestaan, omdat de Vlaamse Regering dat niet heeft gedaan. Ik schrok toch wel even toen ik zag dat

de marktkramer en de poelier die om de vijf, tien of twintig jaar een camion kopen – die wordt niet zo snel afgeschreven als bij een grote transportfirma –, bijvoorbeeld een camion met een Euro 5-motor van vijf of zes jaar oud, naargelang het aantal kilometers dat ze rijden, geconfronteerd zullen worden met een kost van 1500 tot 7300 euro per jaar. Dat is natuurlijk een hele slok op de borrel. Het is vele malen meer dan wat die vandaag aan verkeersbelastingen betalen.

Vraag ik u nu om een uitzondering te maken voor hen? Neen, absoluut niet. Ik vind: de vervuiler betaalt. Iedereen die vervuilt, moet betalen. Zij dus ook. Maar ik kan wel de oproep van UNIZO onderschrijven om toch goed de impact na te gaan van de kilometerheffing op die sector van inderdaad kleine, hardwerkende zelfstandigen die wel eens veel harder zouden kunnen worden getroffen dan de grote transporteurs.

Stel u voor: u gaat naar de markt, staat daar van 5 uur 's morgens tot 12 uur 's middags, verdient een paar honderd euro bruto en rijdt dan terug naar huis. Elke keer gaan er enkele tientallen euro van uw marge af. Dat is iets helemaal anders dan voor een grote distributeur. Ik vind en ik hoop dat de Vlaamse Regering oren heeft naar de vraag, ook van de MORA, om de impact daarvan op dat soort economische activiteiten alsnog na te gaan.

Een vierde punt, minister, heb ik vorige keer ook al aangerakt. Het verklaart wel de zeer kritische ondertoon van het advies van de MORA. Dat is namelijk dat de Vlaamse Regering zich hier natuurlijk maar uitspreekt over een deel van het politieke akkoord dat in 2011 is gesloten en waarin niet alleen sprake was van een kilometerheffing voor vrachtwagens, maar waarin werd gesproken over de vergroening van de verkeersfiscaliteit en over proefprojecten voor een kilometerheffing voor personenwagens en dergelijke. Dat is geen toeval. Heel dat pakket past in een bepaalde visie op mobiliteit en in het streven naar duurzame mobiliteit.

Nu, rond de vergroening van de verkeersfiscaliteit heeft de heer Van Miert ons gewezen op het antwoord van minister Turtelboom op een vraag die hij haar twee weken geleden stelde. Op dat vlak staat de Vlaamse Regering nergens, zo luidde het antwoord van de minister. Wat betreft de kilometerheffing voor personenwagens is er een proefproject gebeurd. Er is daarover een studie afgeleverd, die nog niet werd gevalideerd. Er zijn wel al uitspraken gedaan over nieuwe proefprojecten. We hebben daar verder niets meer van vernomen.

Ik kan begrijpen dat diegenen die nu vallen onder de kilometerheffing voor vrachtwagens, zeggen: "Wacht eens even, als we niets concreet meer horen over al die andere dingen, in welke visie past dit verhaal dan? Waarom alleen wij? Waarom op deze manier?" Dat is precies het gebrek aan motivatie dat blijkt uit het dossier van de Vlaamse Regering en dat helaas diegenen die de belasting zullen moeten betalen, laat besluiten dat het hier om een pestbelasting zou gaan.

Voor alle duidelijkheid: ik sta achter de kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik blijf daar ook achter staan. *(Opmerkingen)*

Maar ik vind: je moet het politiek akkoord zoals het is afgesloten in zijn totaliteit uitvoeren. Het is één aspect dat nu wordt geconcretiseerd. Over alle andere aspecten vinden we geen enkele vorm van concretisering. Ik vind dat zeer betreurenswaardig.

Wij worden hier met andere woorden geconfronteerd met een dossier waarvan het legistische werk het eindpunt hoort te zijn van een grondige voorbereiding vooraf, een grondige vorm van overleg enzovoort.

Als ik het advies van de MORA goed heb begrepen, denk ik dat u nog niet klaar bent. De heer Van Thillo heeft het kritische karakter ervan trouwens uitstekend verwoord. Nu staat u natuurlijk voor de keuze: de Vlaamse Regering kan doen wat bijvoorbeeld de Federale Regering in een aantal andere dossiers doet. Dan zegt u: "Take it or leave it. Wij gaan hiermee door. Hieraan wordt niets meer gewijzigd. Dit voorontwerp zal in deze vorm, los van misschien een aantal juridische opmerkingen van de Raad van State, worden goedgekeurd en in 2016 zal de kilometerheffing een feit zijn, zoals het hier in het voorontwerp van decreet is vastgelegd."

Dan hoop ik, minister, als het tot acties zou komen van bepaalde sectoren, als de eerste blokkades zouden verschijnen in het straatbeeld, dat dit niet zal leiden tot ultiem gepruts in de marge of tot uitstel van het dossier, want dan kantelt heel uw politiek natuurlijk volledig om. Dan zitten we in de helft van de legislatuur en hebt u niet meer zoveel tijd om een en ander bij te sturen. Dat is de eerste optie.

Minister, de tweede optie houdt in dat u het advies van de MORA ter harte neemt en in alle transparantie en duidelijkheid meedeelt over welke punten nog overleg kan worden gepleegd. De Vlaamse Regering moet hierover dan in alle duidelijkheid naar het Vlaams Parlement terugkoppelen. In dat geval komt het er natuurlijk op aan de voorgehouden timing in ogenschouw te blijven houden.

Mijn ultieme vraag is hoe u met dit advies wilt omgaan. Kunt u me garanderen dat de kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen er zal komen?

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Mijnheer Van Thillo, ik dank u voor uw uitvoerige bijdrage tot dit debat. De vorige sprekers hebben enigszins de toon gezet. Ze hebben het duidelijk over een vernietigend advies gehad. *(Opmerkingen)*

Het gaat om nul op tien. Dat noem ik een vernietigend advies. *(Opmerkingen)*

De boodschap is voor iedereen duidelijk. Ik ga er dan ook van uit dat de Vlaamse Regering deze punten van kritiek gemotiveerd kan kaderen. We mogen alles niet op een hoopje gooien of op flessen trekken.

De MORA apprecieert een aantal zaken, zoals de eenvoud en de gebruiksvriendelijkheid van het systeem, het beperkt aantal vrijstellingen, het wegennet waarop het geheel van toepassing is, het feit dat de Vlaamse Regering nog volop aan een flankerend beleid werkt en tot slot de terugvloeiing van de inkomsten die hierdoor worden gegenereerd naar onze infrastructuur en ons mobiliteitssysteem.

Het kader voor de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens is uitgetekend. Het is duidelijk dat de verfijning en concrete vertaling van al die principes, bijvoorbeeld met betrekking tot de tarieven, nog volop aan de gang is. Het is een goede zaak dat dit tijdens de laatste fase in nauw overleg met de sector wordt uitgewerkt. We mogen hier niet te licht overgaan. We moeten zeker luisteren naar de bekommernissen die leven. Het is echter ook wenselijk snel te landen. Voor de ondernemers zou het een goede zaak zijn snel duidelijkheid te krijgen. Hun concurrentiepositie ten aanzien van buitenlandse bedrijven moet snel duidelijk worden. In datzelfde licht hebben we hier een aantal weken geleden al een kort debat over de kilometerheffing gevoerd.

Mijnheer Van Thillo, u hebt naar de uniformiteit van de verkeersfiscaliteit in de verschillende gewesten verwezen. De Vlaamse overheid wil dit invullen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft ook al een tip van de sluier opgelicht. U hebt zelf ook naar Wallonië verwezen.

In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou de heffing een uitgebreid wegennetwerk betreffen. De heffing zou er ook wat hoger liggen. Kunt u nog wat meer duiden op welke wijze een betere afstemming volgens de MORA kan worden vormgegeven?

Ik verwijs naar het rapport dat de VUB in oktober 2014 heeft opgesteld. De voorbije jaren hebben de bestelwagens ten aanzien van de klassieke vrachtwagens in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een grote opgang gekend. De onderzoekers wijzen op de groeiende impact op het wegennet. Dit zal waarschijnlijk ook een impact hebben op het wegennet buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Mijnheer Van Thillo, is die vraag terecht?

Minister, het is mogelijk dat de keuzes van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest eerst zullen vallen. Heeft de Vlaamse Regering er al over nagedacht hoe we hier dan op kunnen inspelen?

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Minister, hoewel ik dit een paar weken geleden wel heb gedaan, wil ik u nu geen punten geven. Ik geef u nog steeds het voordeel van de twijfel. Ik heb u toen een zes gegeven. Ik was het enige oppositielid dat u toen een positieve score heeft verleend. Sindsdien mag ik mijn partijhoofdkwartier niet meer binnen, maar dat geeft niet. *(Opmerkingen)*

Ik wil even aanhalen wat ik belangrijk vind aan het advies van de MORA. Ik zou iedereen die nu alles platbrandt, willen oproepen om de finaliteit te blijven zien. De MORA staat nog altijd achter het principe van de kilometerheffing. Ik vind dat een zeer belangrijk gegeven.

Niemand in deze commissie trekt het nut van de kilometerheffing in twijfel. Op die basis zou ik willen voortbouwen om een resultaat te bereiken dat voor iedereen aanvaardbaar is. Ik wil hierbij benadrukken dat de MORA dit steeds als een onderdeel van een heel pakket aan fiscale hervormingen heeft beschouwd. Op dat punt geef ik de heer Vandenbroucke gelijk. Het Vlaams Parlement is voorstander van een grondige fiscale hervorming op het vlak van de mobiliteit. Dit is niet kamerbreed. Niet alle partijen zijn even enthousiast, en sommigen zijn het hier niet mee eens, maar er is een grote parlementaire meerderheid.

Minister, wat zal met de andere pakketten gebeuren? Wat zijn in dat verband de plannen en de timing? Dit lijkt me een terechte vraag. De kilometerheffing voor vrachtwagens is immers aan een aantal andere fiscale hervormingen gekoppeld, zoals de mogelijke invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens.

Iedereen weet dat deze eerste stap met betrekking tot de vrachtwagens geen oplossing voor de congestie vormt. Dat is niet nieuw. De MORA en de specialisten hebben dit ook nooit beweerd. De impact hierop zal minimaal zijn. Daarvoor hebben we andere instrumenten nodig, zoals een slimme kilometerheffing voor personenwagens.

Hoe zit het met de andere trajecten? Wat is de timing? Het kan niet zijn dat we binnen het project voor een groep geïsoleerd doorvoeren wat nodig is en dat de volgende stappen nadien uitblijven.

Minister, ik begrijp dat er wat ongerustheid is. Volgens mij zult u met betrekking tot dit dossier wat politieke moed moeten tonen. Op 26 februari 2015 hebben we tijdens de gedachtewisseling een presentatie over de tarieven gekregen. Ik denk dat het systeem relatief goed in elkaar zit. Op één vlak volg ik echter het advies van de MORA en van de specialisten. U hebt hier vorige keer op geantwoord. Ik

vertrek vanuit de basis dat ik ook liever een slimmer systeem had gezien. Nu blijft het een relatief dom systeem. U hebt vorige keer verklaard dat u het hiermee eens bent. Dit systeem houdt geen rekening met de plaats waar en het tijdstip waarop een vrachtwagen passeert. U hebt toen geantwoord dat we eerst deze stap moeten zetten. Wat de software betreft, staat een en ander op punt. Nadien moeten we de volgende stappen inbouwen.

Ik kan u gedeeltelijk volgen. Volgens u moeten we eerst de robuustheid van het systeem testen alvorens we bijkomende opties toevoegen. Ik zou echter graag vernemen of het nog altijd uw bedoeling is om uiteindelijk op een slimmer systeem te kunnen overschakelen. Dit systeem zou dan sturend moeten werken. Dit is een punt van kritiek dat ik in het advies van de MORA tussen de lijntjes lees. Momenteel is het systeem niet sturend.

De vervuiler betaalt. Zoals hier al is gesteld, zal dit een impact hebben op de luchtkwaliteit. Er wordt hier regelmatig naar het Duitse systeem verwezen. Daar gaan de vervoerders hier efficiënter mee om. Sinds de invoering van het systeem wordt het rijden met lege vrachtwagens ongelooflijk beperkt.

De stap naar een kilometerheffing houdt volgens mij dan ook nog steeds een pak voordelen in. Ik verlies hierbij de andere vervoersmodi niet uit het oog. Ook op dat vlak moeten volgens ons fundamentele stappen worden gezet. Het systeem heeft nog steeds voldoende positieve effecten.

Mijnheer Van Thillo, uw partners hebben allemaal afzonderlijk gecommuniceerd. Volgens mij heeft dat te maken met de zenuwachtigheid met betrekking tot het dossier. Alles moest ook op korte termijn gebeuren. De werkgevers blijven achter het principe staan. Er zijn belangrijke signalen dat het mogelijk is het dossier af te ronden.

Volgens mij moeten we de timing wel degelijk kunnen handhaven. Dat is dan ook mijn volgende vraag. Ik hoop dat u er nog steeds van uitgaat dat we dit systeem op 1 januari 2016 zullen uitrollen en dat we op die datum met een kilometerheffing voor vrachtwagens zullen beginnen.

Ik heb uit uw uiteenzetting afgeleid dat er met betrekking tot de tarieven wat deining is. Mensen kijken natuurlijk onmiddellijk na wat het hen zal kosten. Ik begrijp dat het niet de bedoeling kan zijn in een ander concurrentiemodel terecht te komen. Ik ben niet ongevoelig voor dat argument. We moeten die belasting echter wel op een of andere manier ophalen. Het gaat hier om een ander systeem om een belasting op een vrij transparante wijze op te halen.

We staan op dat vlak niet alleen. We kijken hiervoor regelmatig naar Duitsland. De tarieven die in het ontwerp van decreet zijn opgenomen en die tijdens de vorige commissievergadering zijn toegelicht, zijn nogal sterk op het Duitse systeem geënt. Heeft de MORA ook verder dan Duitsland gekeken? Is er een benchmark opgesteld? Heel wat landen, zoals Tsjecho-Slowakije of Polen, hebben hun eigen tarieven.

Als ik het gemiddelde neem, blijken de tarieven die de Vlaamse Regering voorstelt nog vrij modest. Ik beschik over een tabel waarin ik alle tarieven eens op een rijtje heb gezet. Zwitserland, waar de tarieven natuurlijk zeer hoog zijn, haal ik eruit. In dat geval is het gemiddelde voor een 40-tonner 31 eurocent per kilometer. Dat zijn tarieven die zeer hoog liggen. Ik heb de indruk dat de hier voorgestelde tarieven in een Europese context op de mediaan liggen.

Minister, ik ben zeer benieuwd naar uw reactie op het advies van de MORA. Ik wil graag weten hoe we in verband met dit dossier verder te werk zullen gaan. Dit is echter te belangrijk om het tot op de grond af te branden. Ik geef u nog altijd het voordeel van de twijfel.

Wat mij betreft, moeten we met betrekking tot de kilometerheffing voor vrachtwagens voluit gaan. Dit mag echter niet geïsoleerd gebeuren. Het moet passen in de grote fiscale hervormingen op het vlak van de mobiliteit. Deze heffing vormt hier een onderdeel van. We blijven dan ook vragende partij om dit hoog op de agenda te houden. Dit is een van de grote uitdagingen voor Vlaanderen in de loop van de komende vier of vijf jaar. Het is al gedurende decennia een uitdaging. We hebben te weinig stappen vooruit gezet. Ik hoop dat we de komende jaren wel stappen vooruit zullen zetten.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Mijnheer Van Thillo, ik dank u voor uw toelichting bij het advies. Alvorens enkele vragen te stellen, wil ik echter iets duiden. We blijven sowieso achter het principe van de kilometerheffing staan. Dat komt in de plaats van een forfaitair systeem. We stappen over op een systeem dat het gebruik per kilometer belast, wat op zich al eerlijker is. Bovendien hopen we snel effecten op het milieu te zien.

Mijnheer Rzoska, u hebt al verklaard dat er misschien meer beladen kilometers aankomen. Dit vergt van onze bedrijven natuurlijk wat organisatie. Voor het milieu en voor iedereen is dit echter het beste. Op termijn komt er allicht ook een vergroening van het wagenpark.

Mijnheer Vandenbroucke, we staan zeker achter dit systeem. Het kader is trouwens gedeeltelijk al tijdens de vorige legislatuur gecreëerd. We hebben toen duidelijk afgesproken dat we in fases zouden werken en dat we met de kilometerheffing voor vrachtwagens zouden beginnen. Ik geef u gelijk, maar u bent ongeduldig. We moeten nog verder gaan. We moeten nagaan wat er met betrekking tot het personenvervoer nog kan gebeuren.

We mogen dit onderwerp gedurende deze legislatuur niet lossen. We moeten regelmatig vragen hoe het zit met het overleg met de andere gewesten over de eventuele invoering van het vignet. Op langere termijn kunnen we hier verder over nadenken. We kunnen een kilometerheffing voor personenwagens voorbereiden. We zijn bereid daar mee over na te denken. Tijdens de vorige legislatuur is echter afgesproken dat het ene na het andere zou komen. Eerst moeten we werk maken van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.

Wat de tarieven betreft, ben ik het niet helemaal eens met de heer Rzoska. Volgens de berekeningen die wij van onder andere UNIZO gekregen hebben, gaat het gemakkelijk om enkele duizenden euro's per jaar, ook voor kleine bedrijfjes, terwijl een eurovignet merkkelijk minder kost en ook niet op iedereen van toepassing is. Er wordt hier gezegd dat de tarieven mediaan zijn en zo meer, maar uit wat wij horen, besluit ik dat de tarieven als veeleer hoog worden gezien. Tijdens de gedachtewisseling met de heer Boelaert heb ik al gezegd dat ik hoop dat we effectief niet boven die Duitse tarieven gaan, want dat is uiteindelijk wel ons buurland, en ik vind dat we ons daar in eerste instantie op moeten enten.

Ik heb toch nog een vraag over de tarieven, die ik zowel aan de minister als aan de heer Van Thillo wil stellen. Is het mogelijk dat er toch nog gedifferentieerd zou worden? Is er in het ontwerp dat we binnenkort zullen krijgen, nog mogelijkheid om te differentiëren voor de vrachtwagens van 3,5 tot 12 ton? Want dan gaat het vaak om onze kmo's, en Vlaanderen is een kmo-land. Waarom betalen zij even veel als de vrachtwagens tot 32 ton? Is er een mogelijkheid om dat nog te bekijken? De minister heeft de vorige keer gezegd dat er zeker nog kon worden gesproken over de tarieven. Wel, wij denken dat we voor de categorie 3,5 tot 12 ton, die tot nu toe ook niet onder het eurovignet viel, moeten bekijken in welke mate een differentiatie mogelijk is. Ik zie u knikken, mijnheer Van Thillo. U gaf dat ook al aan in uw advies, maar aan de andere kant zei u ook dat het systeem



eenvoudig moet blijven, en als we gaan differentiëren, maken we het minder eenvoudig. Ik zou graag uw reactie daarop horen.

Starten we nu met het redelijk eenvoudige systeem, zoals het nu is voorgesteld? Of gaan we meteen al differentiëren? Kan er gedifferentieerd worden in de tijd, om de daluren wat minder te belasten? Staat die mogelijkheid nog open voor het ontwerp van decreet dat hier binnenkort zal worden voorgelegd, of is dat voor later?

Aan de andere kant vind ik ook dat we, als het decreet goedgekeurd wordt in de loop van de komende maanden, niet elk jaar de tarieven en het wegennet moeten gaan wijzigen. We moeten dan rust brengen in die belangrijke sector. Zoveel bedrijven hebben ermee te maken, dat we dat toch een aantal jaren moeten kunnen aanhouden. Ook dat is een vraag die wij hebben.

Over het netwerk tot slot is er al een en ander gezegd. De MORA pleit voor het uitgebreide eurovignetwegennet, zoals het oorspronkelijk ook gepland was. Het is nu uitgebreid. Ik heb die opmerking de vorige keer ook al gemaakt, en gevraagd wat de criteria waren om daar ook veel N-wegen aan toe te voegen. De heer Boelaert heeft dan uitgelegd dat men dat uit de verkeersmodellen van AWV kon halen. Men heeft daar een aantal systemen die tonen op welke wegen sluipverkeer kan ontstaan indien men op andere wegen bepaalde maatregelen toepast. Maar ik kan dat moeilijk geloven. Als ik dat voor mijn eigen streek bekijk, zie ik daar N-wegen tussen staan die nu dus belast zullen worden, maar die nu al overvol zitten, die bovendien constant onderbroken worden door verkeerslichten en waar de maximumsnelheid 70 kilometer per uur is. Ik zie dus niet goed in wat het voordeel zou kunnen zijn voor een vrachtwagenbestuurder om daar te gaan sluipen. Ik wil gewoon vragen of men dat nog eens kan herberekenen en herbekijken, met ook die achtergrondinformatie in het achterhoofd.

Het zijn immers net die wegen die veelal door die kleinere bedrijven, aannemers enzovoort – de kmo's waar ik het al over had – gebruikt worden. Zij gaan van het ene stadje naar het volgende dorpje. Zij zitten niet altijd op de E40, om maar iets te noemen. Kan daar nog naar gekeken worden, of staat dat zo goed als vast?

Minister, u hebt de vorige keer gezegd dat u tegen half maart het overleg zou proberen af te ronden. Er was het overleg met de transportsector, maar daar zou ook de voedingssector enzovoort bij komen. Heeft dat overleg intussen plaatsgehad? Kunt u ons al inzicht geven in de eerste conclusies, nadat u de sector zelf gezien hebt?

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, we hebben nu eenmaal de afspraak om die slimme kilometerheffing in te voeren, en dus moeten we daar nu voor gaan. Het is nu een kwestie van door te zetten. Hervormen doet per definitie pijn. Als je die pijn uitstelt, krijg je heel veel fantoompijn. Nu begint iedereen zich van alles voor te stellen, ook diegenen die misschien niet of maar heel betrekkelijk geïmponeerd worden. Iedereen vraagt zich af wat het zal geven.

Ik heb nog nooit een hervorming meegemaakt die met 100 procent goedkeuring gebeurt, tenzij je iedereen een zak geld geeft, maar dan nog zullen ze vergelijken of de ene niet meer krijgt dan de andere. We moeten nu zeggen dat we ervoor gaan. De termijn is inderdaad zeer scherp. Tegen 1 juni moet het wetgevende werk rond zijn. Ook daarom mag er niet te veel meer gedraald worden. Gewoon doorgaan, dan wordt het ook meteen heel erg duidelijk.

Ik zal niet herhalen wat de collega's al allemaal gezegd hebben. Voor mijn partij, Open Vld, is het belangrijk dat de opbrengsten naar het onderhoud en het

optimaliseren van de wegeninfrastructuur gaan. Wat die flankerende maatregelen betreft: daar kun je gemakkelijk een toespraak van een kwartier mee volpraten en iedereen de tranen in de ogen bezorgen, maar je moet er vooral voor zorgen dat je met iets komt dat robuust is en dat ook de toets van Europa kan doorstaan. Ook daar moeten er niet te veel misverstanden worden gecreëerd of verwachtingen geschapen, ook wat het Europese verhaal betreft. Europa woont hier in Brussel, dus alles wat wij doen, zien ze twintig keer sneller dan iets dat al of niet in Griekenland gebeurt. Dat mag je nooit vergeten. Zo zit de samenleving in elkaar.

Ik wil nog twee opmerkingen meegeven. Ten eerste: de tarifiering ten aanzien van de kleine transporteur met één vrachtwagen versus de grote consortia. Ik sluit me ook aan bij de opmerking van collega Brouwers over wat zich vandaag op de N-wegen afspeelt. Ook daar bestaan files. Ik praat nu vanuit mijn eigen ervaring. Bij ons in Lanaken is er op bepaalde N-wegen tussen half vier en half zeven inderdaad stapvoets verkeer, als gevolg van capaciteitsproblemen, maar ook omdat er aan deze kant van de grens heel wat Nederlands verkeer zit, omdat het op Nederlands-Limburgse bodem nog zoveel erger is. Aan Belgische kant gaat het ten minste nog vooruit, zeggen ze, al is het stapvoets. Aan Nederlandse kant sta je stil.

Er zijn heel veel stakeholders geconsulteerd, heel veel federaties betrokken: de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA), Logistiek Vlaanderen, de Confederatie Bouw, Comeos. Dat is een hele waslijst. Ik denk dat er ondertussen genoeg geconsulteerd is. Iedereen zit nu te wachten op duidelijkheid: welk tarief, welke flankerende maatregelen, welke wegen? Die duidelijkheid kunt u maar scheppen, minister, als de knoop van de slimme kilometerheffing wordt doorgehakt. Er zijn de laatste weken en maanden inderdaad een aantal vraagtekens geplaatst door meerdere mensen die dit project gunstig gezind zijn. Daar moet u nu concrete en duidelijke antwoorden op geven, die de toets van Europa kunnen doorstaan en die vooral de concurrentiepositie van onze bedrijven en de logistieke sector in het bijzonder niet ondergraven.

**De voorzitter:** De heer Dochy heeft het woord.

**De heer Bart Dochy (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, er is al heel veel gezegd. Ik probeer mij dan ook te focussen op twee elementen. Er is gezegd dat de inkomsten van de kilometerheffing op ongeveer 700 miljoen euro worden geraamd. Als ik het goed voor heb, is de huidige tarifiering van het eurovignet goed voor een opbrengst van ongeveer 70 miljoen euro. Dat is een vertienvoudiging van de inkomsten, wat toch wel een zeer belangrijke verhoging is.

Ik denk dus dat de vraag om een sociaal-economische impactanalyse te maken terecht is. Dat blijkt ook uit het advies van de MORA. Ik vraag daarbij bijzondere aandacht voor de primaire sector – de sector die niet in staat is om de extra kosten aan de klanten door te rekenen. Er zijn hier al cijfers van UNIZO vermeld en ook de Boerenbond heeft al berekeningen gemaakt. De Boerenbond raamt de extra kosten voor de landbouwbedrijven op 10 tot 30 miljoen euro, wat neerkomt op een extra belasting die niet kan worden doorgerekend in de prijs van hun producten. Voorts is het logisch dat de vrijstellingen beperkt worden. Toch heb ik een vraag. Zullen de vrijstellingen die nu gelden voor de Vlaamse verkeersbelasting integraal worden overgenomen voor de kilometerheffing?

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Mevrouw Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, er is al veel gezegd, zodat ik me kan beperken tot drie punten. In geheel België zal een enkel systeem van kracht zijn, maar wel verdeeld over drie gewesten. De drie

gewesten mogen elk hun eigen tarieven en parameters opleggen. Ik wil toch de aandacht vestigen op de grensgebieden. Ik woon zelf in zo'n gebied, aan de grens van West-Vlaanderen met Henegouwen. Een hoger tarief in Wallonië dan in Vlaanderen zou ertoe kunnen leiden dat veel Waalse vrachtwagenchauffeurs onze Vlaamse wegen zullen benutten, en dat kan toch niet de bedoeling zijn. Ik wil u dus vragen om in de drie gewesten zo veel mogelijk dezelfde tarieven en dezelfde parameters te gebruiken. Zo niet zal de wegbenutting verschuiven, en dat kan de bedoeling toch niet zijn.

Een tweede punt: ik ijver voor de betaalbaarheid voor onze bedrijven. Er zijn hier al tarieven vermeld. UNIZO bezorgde nota's. Het zou gaan om tarieven tussen 5000 en 10.000 euro. Voor een heel groot transportbedrijf zou dat misschien nog wel kunnen, maar voor velen zou de financiële impact erg groot kunnen zijn. Ik zou u willen vragen om de financiële implicaties goed in kaart te brengen en te evalueren.

Een laatste punt betreft de aandacht voor de kleinere kmo's, met een kleine vrachtwagen van pakweg 3,5 tot 12 ton, die veel gewestwegen gebruiken. Vandaag moeten die geen eurovignet aankopen. Men moet ervoor zorgen dat de financiële impact voor de kleine zelfstandigen niet te groot wordt. De Vlaamse concurrentiepositie moet worden gewaarborgd.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, ik denk dat het een goede zaak zou zijn dat we steeds zeggen waarom we een kilometerheffing willen invoeren. We zullen dat meermaals moeten doen, ook al vinden we dan dat we in herhaling vallen. We werken op basis van het principe dat er op een andere manier betaald zal moeten worden voor onze mobiliteit. In de toekomst moet de financiering van grote infrastructuurwerken anders gebeuren, en ook Europa wil dat. Verkeerssturing impliceert dat we de financiering van de mobiliteit anders gaan aanpakken. De cijfers in het ontwerp van mobiliteitsplan leren ons dat in 2040 het aantal personenwagens met ongeveer 15 procent zal stijgen, maar het goederenvervoer zal met 74 procent toenemen en het vrachtvervoer met 54 procent. Het is duidelijk waarom we ervoor kiezen met dat laatste te beginnen.

We hebben op basis van gedachtewisselingen en andere discussies steeds gezegd dat we met deze maatregel rekening willen houden met de concurrentiepositie van belangrijke economische actoren zoals de havens. Tot vandaag opgeleverde studies geven ons daarin onvoldoende inzicht. We hebben nood aan extra studiewerk op dat vlak.

We kunnen heel goede principes afspreken, maar dan komt het moment van de concretisering, en dan wordt het moeilijk om het initiatief te aanvaarden. De heer Keulen zei het ook al. Daarom denk ik dat het belangrijk is dat we onze stapsgewijze aanpak steeds goed motiveren. We moeten duidelijk maken dat we starten met de vrachtwagens en zullen onderzoeken wat ons met de personenwagens te doen staat. We kennen de bestaande politieke akkoorden met de andere gewesten. Als we de kilometerheffing voor personenwagens willen invoeren, zullen we bijkomende stappen moeten zetten en de zaak ook in een Europees raamwerk moeten bekijken.

Minister, u zult voor de invoering van dat soort maatregelen steeds veel kritiek krijgen. De positieve commentaren zullen achteraf komen. Het is van belang dat we aantonen dat de kilometerheffing positieve gevolgen zal hebben voor het milieu en de congestie. Ik pleit ervoor om te onderzoeken of een variabele vergoeding kan worden ingevoerd. Zo'n vergoeding zou ervoor kunnen zorgen dat er een draagvlak wordt gecreëerd. In Duitsland heeft men eerst een

kilometervergoeding voor vrachtwagens van 12 ton en meer ingevoerd, en pas nu onderzoekt men de uitbreiding naar vrachtwagens van 7,5 ton en meer, precies om een draagvlak te creëren.

Ten slotte is het van belang dat u goed uitlegt waarvoor u die middelen zult gebruiken en welke flankerende maatregelen zullen worden genomen. Het zal u ook niet verbazen dat ik hier een Antwerpse noot laat weerklinken en vraag om de tol van de Liefkenshoek-tunnel in het geheel te integreren. Op dit ogenblik is het zo dat de Antwerpenaren als enigen moeten betalen. Communiceer ook goed aan welke investeringen in wegeninfrastructuur de opbrengsten zullen worden besteed. En vergeet ten slotte ook niet mee te geven welke verkeersbelasting wordt afgeschaft.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** In het advies van de MORA wordt gesteld dat onder meer nog niet is voldaan aan de noodzakelijke randvoorwaarden die in de vorige adviezen staan. Tezelfdertijd stelt de MORA dat hij een voorstander blijft van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens als aan die randvoorwaarden is voldaan. Die randvoorwaarden worden ook opgesomd, te beginnen met een eenvoudig, maatschappelijk aanvaardbaar, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar systeem. In het besluit van het advies staat dat de MORA voorstelt dat de Vlaamse Regering voortwerkt aan het draagvlak.

Ik apprecieer uitermate een constructief kritisch advies. Maar u moet niet overdrijven. Ik denk eerlijk gezegd dat we niet zover van elkaar zitten. Ik ga daar even nader op in.

Zoals in deze commissie op 26 februari 2015 werd toegelicht, is er een breed overleg met de betrokken partners aan de gang onder leiding van leidend ambtenaar Boelaert. Er zijn uitvoerige werksessies gehouden, telkens met een toelichting over het systeem, het tarief, het netwerk, de handhaving, de mogelijke flankerende maatregelen... Al deze belangrijke elementen werden daar besproken met een tiental organisaties, meestal koepelorganisaties die een breed aantal leden vertegenwoordigen, ook veel leden van de MORA. Voor zover mij bekend, heeft enkel Vlaanderen zo een breed overleg georganiseerd. Daar was de logistieke sector bij betrokken met de Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), de Koninklijke federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners (Febetra) en de Union professionnelle du Transport par Route (UPTR), de havens van Gent, Zeebrugge en Antwerpen, UNIZO, Voka, Comeos, de Boerenbond, de Federatie Voedingsindustrie (Fevia), de Vlaamse Confederatie Bouw, de Bouwunie en de Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars (BRAFCO).

Zonder te willen vooruitlopen op de conclusies van dit brede overleg en de mogelijke aanbevelingen op basis daarvan, heeft de Vlaamse Regering parallel al een ontwerp van decreet met betrekking tot de kilometerheffing goedgekeurd. Dat werd op de commissievergadering van 26 februari 2015 gezegd, vooral met het oog op een decretale onderbouw voor een aantal elementen eigen aan het systeem, zodat we de vooropgestelde timing zouden halen. Er moet een vertrekbasis zijn voor het gesprek met de betrokken actoren. Het is niet zo dat met de goedkeuring van dit ontwerp van decreet in de schoot van de regering, in eerste lezing trouwens want er komen nog adviezen, een punt werd gezet achter de verdere uitwerking en verfijning van cruciale aspecten van het systeem zoals het zou worden geoperationaliseerd. U bent hier ook, de MORA is hier. Ik ken geen verregaandere vorm van betrokkenheid om hierover in alle openheid het debat te voeren. Dat is dus een correcte procedure. Het overleg met de beide andere gewesten blijft evenzeer onverkort doorgaan.

In de presentatie tijdens die commissievergadering werd het ontworpen systeem verduidelijkt. De heer Boelaert hanteerde toen een tabel, waarbij hij het

ontworpen systeem uitzette ten opzichte van het MORA-advies van 2013. Hij heeft dat toen uitvoerig toegelicht. U hebt al erkend dat de visie van de MORA is geëvolueerd ten opzichte van 2013. Dan is het een beetje moeilijk om ten aanzien van alle aanbevelingen waarover een grote mate van overeenstemming was, hetzelfde te denken.

Met de gelijktijdige invoering van een enig systeem in de drie gewesten, een goed onderhouden en permanente handhaving, en de geplande uitgebreide validatie- en robuustheidsproeven, denk ik dat er alvast wordt tegemoetgekomen aan de centrale aanbevelingen van het MORA-advies. Wij kozen voor het systeem 'On Board Unit' (OBU). Dat is een eenvoudig systeem.

Voor een gedetailleerdere socio-economische impactanalyse en een motivatie van gemaakte keuzes verwijs ik naar het lopend overleg en de verwachte resultaten. De impact zal volledig afhankelijk zijn van de keuzes die worden gemaakt met betrekking tot de tarifiering en dus ook de opbrengsten, met betrekking tot het wegennet en met betrekking tot de flankerende maatregelen. De uitkomst zal altijd variëren in functie van die factoren. Ik kan al vaststellen dat er bij de verschillende gesprekspartners verschillende verwachtingen en wensen bestaan. De communicatie van sommige partners verschilt. De gevraagde verdere impactanalyse noodzaakt ook het gelijktijdig oordelen van zowel het wegennet met tarief verschillend van nul, als de voorgestelde tariefzetting.

Mijnheer Vandenbroucke, in verband met uw vermeend onbeantwoorde vraag naar de visie van de Vlaamse Regering op de verkeersfiscaliteit – en ik speel hier ook enigszins de woordvoerder van minister Turtelboom – is er natuurlijk de verwijzing dat de kilometerheffing voor vrachtwagens deel uitmaakt van een aan de gang zijnde evolutie, waarbij in Vlaanderen de belasting op de inverkeerstelling (BIV) voor lichte voertuigen al in 2012 werd herzien. Ik werk daarenboven vandaag binnen de contouren zoals ze zijn uitgetekend door een vorige Vlaamse Regering. Zo spreekt men nu over 3,5 ton en niet over 12 ton. Dat werd door verschillende partijen goedgekeurd.

Ik verwees naar de BIV voor lichte voertuigen. Zoals toegelicht in de beleidsnota zullen in de huidige legislatuur daarnaast de voorwaarden en mogelijke opties met betrekking tot personenvoertuigen worden onderzocht. Ik heb begrepen dat sp.a nu een groot voorstander is van de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens – terwijl de heer Van Malderen vroeger zei dat men er in Vlaanderen tegen was en in Brussel voor. Nu is men ook in Vlaanderen voor, misschien is men nu in Brussel tegen. Dat is niet belangrijk. Ik ben er persoonlijk voor. Dat lijkt mij consistent. Als je werkt met de ratio 'de gebruiker betaalt' en anderzijds rijdt de hele wereld over onze wegen terwijl enkel de Vlamingen ervoor betalen: die twee steekhoudende argumenten, die van toepassing zijn op de vrachtwagens, zijn evengoed van toepassing op personenwagens want anders ben je totaal inconsistent, denk ik. Dat is mijn persoonlijke mening.

In de beleidsnota Financiën en Begroting wordt verduidelijkt dat er werk zal worden gemaakt van een duurzame mobiliteitsfiscaliteit in samenspraak met de overige gewesten en op basis van de principes vervat in het intergewestelijk akkoord van 2011. Ook een gewenste vergroening van de verkeersbelasting komt in dit document aan bod. Ook dat verduidelijk ik hier namens mijn collega Turtelboom.

Mijnheer Sintobin, u zegt dat de maatregel een veeleer beperkt mobiliteitssturend vermogen zou hebben. Nog anderen, bijvoorbeeld de heer Rzoska, wijzen daarop, volgens mij terecht. Ik verwijs graag naar het gegeven dat de kilometerheffing voor vrachtwagens deel uitmaakt van een aan de gang zijnde evolutie waarbij de BIV voor lichte voertuigen al in 2012 werd herzien. Ook

verdere opties inzake personenverkeer worden bekeken. Maar ik maak me hier ook wel sterk dat de invoering van een gebruiksgelateerde heffing, die gemoduleerd is naar de emissieparameters van het voertuig, wat nu al het geval is, wel degelijk een vergroening van het wagenpark in de hand kan werken en dat dit ook een betere beladingsgraad van de voertuigen of het vermijden van lege ritten zal uitlokken. Dat is toch ook wel zeer belangrijk.

De effecten van de vergroening van het wagenpark zien we ook in Duitsland als een van de positieve gevolgen van de invoering van de LKW-Maut.

Het principe 'de vervuiler betaalt' indachtig, moet men ook voor ogen houden dat veel gebruikers meer zullen betalen voor het gebruik van de weg dan het geval is met een verkeersfiscaliteit die voornamelijk geënt is op het bezit van het voertuig. Ook dat element zit al vervat in de basisprincipes waarop we voortwerken.

Wat de tijdsafhankelijke sturing betreft, de files, willen we inderdaad aparte tarieven hanteren voor bepaalde periodes, dus goedkoper maken buiten de files of omgekeerd. We moeten immers komen tot een slimme en sturende mobiliteit, en dat is daarvoor een essentieel gegeven.

De MORA stuurt in de eerste plaats aan op een verdere onderbouw van het draagvlak voor de maatregel en op een gepaste definiëring van een flankerend beleid. Daar ben ik nu mee bezig op basis van de contouren zoals geschetst door de vorige Vlaamse Regering.

Er is hier gewezen op het ontbreken van de totale impact van de kilometerheffing. In 2011 heeft de Universiteit Antwerpen daarover een studie uitgevoerd.

Wat de afstemming betreft van het tarief op dat van de buurlanden en de LKW-Maut, is duidelijk gekozen om niet boven de LKW-Maut te gaan. Dat is een uitgangspunt.

Men vraagt ook een meer gedetailleerde socio-economische impactanalyse van en een motivatie voor de gemaakte keuzes. Ik verwijs daarvoor naar het lopend overleg en de verwachte resultaten. Een en ander is volledig afhankelijk van de uitstoot en van het wegennet. Op basis daarvan is de uitkomst totaal verschillend.

Er was ook een specifieke en concrete vraag in hoofde van de havens om de gevolgen voor de verkeersstroom tussen Antwerpen en het Ruhrgebied nader te bekijken. We gaan daarop in op basis van een analyse van het Vlaams Verkeerscentrum dat de effecten duidelijk in kaart probeert te brengen.

Het is absoluut de bedoeling om de verschillen tussen de gewesten te beperken. Het overleg daarover is aan de gang. Voor zover wij daar vat op hebben, zijn we voorstander van een enig tarief maar elk gewest kan daar autonoom over beslissen. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft al een demarche ondernomen waarvan noch het Vlaamse noch het Waalse Gewest op de hoogte was. Wallonië kijkt ook vooral naar Vlaanderen en heeft de timing in de besluitvormingsprocedure enigszins opgeschoven.

Iemand heeft gevraagd om te beginnen op een beperkt wegennet. Op basis van overleg is een wegennet geselecteerd dat bestaat uit het eurovignetnetwerk, aangevuld met enkele primaire en andere wegen. Op basis van de doorrekening van het Vlaams Verkeerscentrum bestaat er een grote kans op sluipverkeer. We hebben niets gewonnen wanneer het systeem dat we uitwerken, wordt ontweken door gebruik te maken van sluipwegen waarvan de leefkernen en de lokale besturen het grootste slachtoffer zullen zijn. De bestuurder zal een keuze maken en daarbij zoeken naar een optimum.

Afwijken van het net zal leiden tot een langer traject, zowel in tijd als in afstand, en zal aanleiding geven tot een hogere personeelskost. Die kost bedraagt ongeveer 34 procent van het vrachtvervoer. Men zoekt naar een optimum. We houden daar rekening mee op basis van verkeersmodellen. Op die manier komen we tot dat net. Er is ook nog de aftoetsing met de stakeholders. Ook dat is voorwerp van bespreking.

De MORA heeft het ook gehad over het voorzien in een handhaving met een grote pakkans. Dat heb ik al duidelijk toegelicht in de commissie. Dit wordt zeker ingebouwd. Het tegenovergestelde zou dom zijn, we schieten onszelf in de voet wanneer we niet zorgen voor een stringent systeem. Er wordt voorlopig al voorzien in veertig portalen. Er zouden ook 63 mensen worden aangeworven die zich moeten bezighouden met de handhaving.

Iemand vroeg of we het type voertuig niet beter zouden baseren op de assen. Die keuze is al gemaakt in het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten. De drie gewesten zijn het erover eens niet de assen te gebruiken maar wel de maximaal toegelaten massa (MTM). Daar is een heel sterke ratio voor, enerzijds in functie van de duidelijkheid van het systeem, anderzijds omdat dit leegrijden zou tegengaan. In een systeem op basis van de assen stimuleert men zo veel mogelijk lading op zo weinig mogelijk assen. Daardoor veroorzaakt men een grotere belasting van de wegen, wat indruist tegen de ratio dat de gebruiker betaalt.

Men vraagt snel duidelijkheid en overleg. Natuurlijk zijn beide soms elkaars tegenpool. Op basis van overleg wil ik duidelijkheid krijgen. Dat is de intentie.

Mijnheer Vandenbroucke, ik ben niet klaar. Dat is ook niet de bedoeling. Ik wil dat het decreet wordt aangepast in functie van tarifiering, wegennet, flankerende maatregelen en sturing. Ik probeer de partners daar maximaal bij te betrekken. Het is zo dat de heer Boelaert zoals afgesproken 'un tour d'horizon' zou doen. Mevrouw Brouwers, zij leveren een rapport op basis waarvan ik aan de regering een mandaat vraag voor verdere onderhandelingen met de betrokken partners. Op basis van verdere onderhandelingen gaan we na hoe we het decreet en het systeem kunnen aanpassen in functie van slimme mobiliteit maar vooral gebaseerd op het principe dat de gebruiker betaalt. U hebt gelijk, mijnheer Keulen, wanneer u zegt dat we steeds moeten verantwoorden waarom we dit doen. We doen dat omdat de hele wereld over onze wegen rijdt en het enkel de Vlaming is die daarvoor betaalt. We willen een slimmere mobiliteit en we willen meer kunnen sturen.

Dat zijn onze ambities. Die wanverhouding willen we rechtzetten, zeker ook in de wetenschap dat het vrachtverkeer in de toekomst enkel zal toenemen. Dit cijfer heb ik altijd voor ogen: tegen 2030 gaan we naar een stijging van het vrachtvervoer met 50 procent. Daarom moeten we dit gewoon invoeren, en ervoor zorgen dat wie het wegennet belast uit binnen- en buitenland daarvoor ook mee betaalt. Dat is en blijft de essentie.

**De voorzitter:** De heer Van Thillo heeft het woord.

**De heer Frank Van Thillo, secretaris Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA):** Is dit een kritisch advies? Jazeker, zoals de minister heeft erkend. Deze uiteenzetting is aan alle partners voorgelegd, die een aantal keren zijn vernoemd. 'Don't shoot the messenger.' Ik wil het draagvlak van het advies onderlijnen. Het is kritisch, maar een van de voordelen van Beter Bestuurlijk Beleid is dat het een advies is in onafhankelijkheid. Het is geen oordeel over de minister, integendeel. Er is meer dan eens aangegeven dat de minister ofwel Europese richtlijnen volgt ofwel het overleg met de gewesten of andere.

We hebben getracht in dit dossier om vanuit 27 visies te vertrekken. Hier is benadrukt dat het belangrijk is om de stap te zetten, waarbij we anders gaan

betalen voor mobiliteit, om te kunnen responsabiliseren. Dezelfde mensen die deze tekst hebben gelezen en ondertekend zijn van mening dat je daar geleidelijk en stapsgewijs naartoe kunt werken, en bovendien samen, in een participatief proces. Dat is kritisch, maar voor wat het moet dienen.

In 2003 is ook gezegd dat het primaat van de politiek geldt. In die zin staat het MORA-advies geen enkel proces in de weg. Wij denken zelfs dat we met ons advies het proces kunnen versnellen. Maar dat zal blijken uit het verdere overleg. Minister, het is misschien niet gebruikelijk, maar als ik een vraag mag stellen: wordt de convergentie van dat overleg naar een nieuw voorstel nog ergens gewogen? Onze leden hebben tot deze ochtend nog gecommuniceerd daarover. Er zijn mensen bij het overleg betrokken die twee derde van de tonkilometers rijden en er zijn mensen bij betrokken die een fractie van die kilometers rijden. Dat voelt men toch wel aan als onrechtvaardig, moest de ene meer doorwegen dan de andere.

Hoe werken we aan de uniformiteit in de verkeersfiscaliteit? De vorige regering heeft twee interregionale overlegcomités opgestart, een politiek en een ambtelijk. Wij denken dat dat het forum is om politiek druk uit te oefenen volgens de – tussen aanhalingstekens – ‘Belgische’ logica, die toch de sectoren volgen die over het hele land actief zijn. Daar is nog wel wat marge.

Ik hoor u zeggen dat het advies van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest deze middag zal binnenkomen. Ook in Wallonië heeft de minister van Begroting gezegd dat hij met de sociaal-economische impact rekening zal houden en dat hij ermee teruggaat naar de partners. Ook daar bestaat er veel onduidelijkheid over de timing. Als de socio-economische partners daar over de tarifiering worden gehoord, hoe zit het dan in Vlaanderen? Draaien we dan nog eens een rondje? Het is een open vraag. Wij kijken ernaar, hoe het verder moet met dit advies.

De opgang van de bestelwagen verontrust ook de MORA enorm. In ons advies hebben we ook gezegd: als u gaat sleutelen aan de verkeersfiscaliteit, wat gebeurt er met de voertuigen net onder 3,5 ton? Wie regelmatig een automagazine bekijkt, vooral Truck & Business, zonder reclame te maken, ziet dat er heel wat voertuigen zijn met rijbewijs B die je op de wegen niet zou herkennen als een camionette, maar die bijna lichte vrachtwagens zijn. Dat is een aandachtspunt.

Er is hier gezegd dat het een slimme kilometerheffing is, die sturend werkt, en het is een goed initiatief. Maar daarmee dicht u dit voorstel, zowel hetgene dat ter tafel ligt van de Vlaamse Regering als hetgene van de vorige Vlaamse Regering, kwaliteiten toe die er niet zijn. U haalt het draagvlak dus niet uit de kwaliteiten van dit voorstel. Dat is een belangrijke boodschap die we willen meegeven.

Als u de mensen moet overtuigen door het slim en intelligent te noemen, en te zeggen dat er allerlei voordelen aan verbonden zijn, wat dan zodra de uitrol gebeurt? Want in een eerste fase denken we dat dit niet mogelijk is. Het is geen verwijt aan het voorstel. U moet dat voorstel doen, denken we. Maar wees maatschappelijk realistisch en communiceer dat het in deze fase geen oplossingen biedt aan een aantal problemen – al biedt het wel oplossingen voor andere problemen. Het is geen verwijt, integendeel, we zouden het zelf al een zeer verregaande stap vinden. Alleen is het gevaarlijk om iets te verkopen dat achteraf de belofte niet inlost.

Mijnheer Rzoska, u hebt gezegd dat we achter het principe blijven staan. Moeizaam, maar we blijven erachter staan. Er is geen mandaat gegeven aan de MORA om de kilometerheffing als idee af te schieten, vandaar die tarieven. We hebben meer tarieven bekeken dan de Duitse. Maar met 27 meningen wordt er



natuurlijk een tarief voorgesteld waar een hele strategie achter zit. En die is hier al een paar keer vernoemd: houd rekening met het concurrentievermogen, met het feit dat het maar op één sector een impact heeft. In ons eerste tarief van 2010 is er verwezen naar de tarieven van Duitsland. Maar uiteraard was dat strategisch. Meer kan ik er nu niet over zeggen. Uit alle opmerkingen blijkt dat die gevoeligheden bekend zijn.

Hetzelfde geldt voor de hermodulering van de verkeersbelasting. De boodschap kan niet duidelijker zijn. Ook daar zitten we in een Europees kader. Ik verwijs naar de 3,5 tot 12 ton. Duitsland heeft zijn systeem ingevoerd voor de Eurovignetrictlijn, wij voeren het in nadien. We moeten met andere dingen rekening houden.

We hebben getracht dat voorzichtig te formuleren in het advies. We hebben ook de indruk dat er rekening mee wordt gehouden. Maar met de gevoeligheid over waar het compromis nu komt te liggen, zou maatschappelijk ook iets moeten gebeuren.

Mevrouw Brouwers, de differentiatie tussen 3,5 en 12 ton lijkt ons nog altijd een legitieme vraag. Maak geen categorie van 3,5 tot 32 ton. Dat stond inderdaad in het samenwerkingsakkoord.

Nog eens, het is geen beoordeling van het beleid. Het is een bekommernis van het middenveld. Er zijn toch heel veel mensen die echt aan hun marge gaan teren, ik noem ze altijd weinig respectvol de 'chicken boys' van deze wereld. De inrichting van die wagens kost veel geld en ze gaan dus veel langer mee. Zoals de heer Vandenbroucke zegt, zijn die wagens oud, omdat de opbouw zo duur is. Het is maar één voorbeeld van een stakeholder die waarschijnlijk nog niet in het overleg is meegenomen, maar mijn volle sympathie geniet, zeker op zondag. (*Gelach*)

In verband met het wegennetwerk gaat het ook om maatschappelijke haalbaarheid. De redenering die onze raad heeft gevolgd, is de economische logica te laten. Het stuurt natuurlijk wel, als je die heffing doet op N-wegen en kleinere lokale wegen. Maar hoe ga je die sturing uitleggen, wel voor dit fenomeen maar niet voor andere? Veel kan gezegd worden met een context van een globaal beleid, een langetermijnperspectief, waarin we binnen vijftien jaar dit soort gedrag zullen sturen op een andere wijze dan nu. Dat is de logica van ons advies.

Er is hier een pleidooi gehouden voor de vrijstelling. Als Wallonië een vrijstelling voor dit soort voertuigen doorvoert, dan is het hek van de dam. Dan moet dat in Vlaanderen op dezelfde manier worden gehonoreerd. Dan bestaat het risico van oneigenlijke concurrentie, en daarvoor willen we waarschuwen.

De heer de Kort heeft verwezen naar een aantal studies. Die studies gingen voornamelijk over verkeer en vervoersstromen. Gezien de veel hogere impact dan de MORA had ingeschat in 2010, is er ook meer impact op de vervoersstromen. De reactie van Comeos bijvoorbeeld is de reactie van een distributieorganisatie. Er zijn reacties van gebruikers enzovoort. Dat is de sociaal-economische impact waar we in ons laatste advies naar verwijzen.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer Dochy, u had het over een vrijstelling op verkeersbelasting. Als u het hebt over voertuigen met rode nummerplaten, dan geldt dezelfde vrijstelling om enige consistentie te bewaren, zoals dat vandaag ook gebeurt met de verkeersbelasting.

**De voorzitter:** De heer Dochy heeft het woord.

**De heer Bart Dochy (CD&V):** Er zijn twee elementen. Er zijn de voertuigen die minder worden gebruikt op de openbare weg, minder dan dertig dagen per jaar.

Naast de rode nummerplaten is er ook een categorie die is vrijgesteld van de verkeersbelasting.

**Minister Ben Weyts:** Dat moeten we bekijken, dat weet ik niet. U schetst de moeilijkheid van de oefening. De MORA is het eens met het principe, maar zodra we beginnen met de uitwerking, als het gaat over het wegennet en over het tarief, dan wordt het wel veel moeilijker. U schetst de moeilijkheid van de oefening waar ik voor sta. De hoeder van een evenwicht zit voor u. Het Vlaams Parlement zal uiteindelijk zijn zegen moeten geven.

Deze rapportering wordt mij opgeleverd. Op basis daarvan vraag ik een mandaat aan de regering en voer ik het gesprek met de betrokken partijen. Ik wil nagaan hoe ik de MORA daarin kan betrekken, rekening houdend met de terechte bekommernis: snelle duidelijkheid en overleg. Dat zal dan veeleer de visu zijn. Ik heb geen probleem om de moeilijke beslissing die we zullen moeten nemen, in alle openheid toe te lichten en te verdedigen.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, als ik u nul op tien heb gegeven, dan heeft dat wellicht te maken met een trauma uit mijn jeugdijaren. Het blijft wel een feit dat dit een bijzonder kritisch advies is. Dat wordt nu wel wat teruggeschroefd en er wordt gezegd dat dit het primaat is van de politiek. Dat is terecht natuurlijk, maar het blijft een bijzonder kritisch advies. De laatste zin van het besluit is: er is absoluut geen consensus om het systeem zoals voorgesteld door de Vlaamse Regering zo in te voeren. U hebt geen draagvlak, maar u zegt terecht dat er overleg is met de verschillende actoren. Het zou er nog maar aan mankeren.

Ik heb hier mensen horen pleiten om snel door te gaan. Uit ervaring weet ik dat snel legistisch werk nooit goed is. In dat opzicht kan dat niet de bedoeling zijn. Er wordt ook gepleit om correct te communiceren met de buitenwereld en te motiveren waarom we een kilometerheffing zullen invoeren. Iedereen is het erover eens dat de invoering geen impact zal hebben op de congestie, integendeel.

Er is ook wat twijfel over de impact van een kilometerheffing op het milieu. Er zal geen vrachtwagen minder rijden op onze wegen. Zeg dan ook tegen de mensen – zoals ook UNIZO en Voka doen – dat het gaat om een verkapte belastingheffing op de kap van de transportbedrijven.

Ik ken zelf wel wat bedrijven en vrachtwagenbestuurders. Ik denk dat er heel weinig lege vrachtwagens op onze wegen rijden. Het is gewoonweg onbetaalbaar voor een transportbedrijf om lege vrachtwagens te laten rondrijden.

Er wordt gesproken over impact op de transportbedrijven, op de kmo's, maar er wordt in dit debat niet gesproken over de impact op de consument en de afnemer. Iemand met een beetje ervaring in bedrijfsvoering van kmo's weet dat die transportbedrijven die aanzienlijke kosten zullen moeten betalen, en weet dat, zeker inzake transport binnen Vlaanderen, de consument zal moeten betalen. Die kosten zullen worden doorgerekend. Daarover wordt niet gesproken.

Het voorbeeld van de heer Vandenbroucke is misschien een simpel voorbeeld, maar de kip die wordt gekocht op de markt, kost nu misschien 5 euro. Bij de invoering van de kilometerheffing zal die kip 7 euro kosten. Het wordt simpel voorgesteld, maar in dit debat wordt daarmee geen rekening gehouden.

Minister, u hebt dus nog heel wat werk voor de boeg. Neem dit advies ter harte en pas uw decreet aan, zodat u een draagvlak creëert. Als we de lijst van de leden van de MORA zien, dan is er absoluut geen enkel draagvlak.

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, u zegt dat men van u niet het onmogelijke kan verwachten om enerzijds snel door te gaan en anderzijds nog lang en breed te overleggen, maar u wekt precies de indruk dat u dat wel kunt doen. Zo kennen we u ondertussen. U bent vastberaden en fors in mimiek en retoriek, maar als we goed luisteren naar wat u eigenlijk zegt, is het zeer moeilijk om duidelijkheid te krijgen over waar u precies naartoe werkt, wat uw motieven zijn en hoe u daar zult geraken.

U bent ook een meester in het niet beantwoorden van vragen. Ik herhaal nogmaals mijn belangrijkste vraag: wat gaat de regering doen met de 700 miljoen euro bruto opbrengst? Ik zou graag een richtinggevend antwoord krijgen. Ik heb al gewezen op de zeer verschillende terminologie in wat u zegt, in wat u schrijft, in wat uw collega's schrijven en wat in het voorontwerp van decreet staat. De MORA heeft daarover een duidelijke uitspraak gedaan: het hele vervoerssysteem, multimodaal, zowel vracht- als persoonlijk vervoer. Is dat ook de visie van de Vlaamse Regering op de opbrengst en de aanwending ervan?

Minister, van twee dingen een. U zegt dat u hiermee door wilt gaan en wilt landen in 2016. Ik wens het de regering toe dat ze kan landen in 2016, want de kilometerheffing voor vrachtwagens moet er komen. Anderzijds zegt u dat dit voorontwerp een vertrekbasis is, die u nog verder zult onderbouwen. In het voorontwerp wordt een berekening gemaakt van een bruto opbrengst. Dat wil zeggen dat men uitgaat van bepaalde tarieven. Men heeft dus een beslissing genomen over de tarieven, al staat het er nog niet met zoveel woorden in.

In het voorontwerp van decreet wordt geselecteerd waarop de tarieven van toepassing zullen zijn. Die beslissing ligt vast. Ook de beperkte modulering, die later eventueel nog kan worden uitgewerkt, zit in dat voorontwerp. Dat lijken allemaal ingewikkelde formaliteiten, maar het is niet onbelangrijk om dat vast te stellen. U vraagt tegelijk advies aan de MORA en aan de Raad van State. U kunt amper nog iets wijzigen aan een voorontwerp op basis van het advies van de MORA als dat enigszins juridische implicaties heeft, omdat u tegelijk een advies hebt gevraagd aan de Raad van State.

U beperkt uw mogelijkheden om een en ander aan te passen. Misschien is dat niet uw bedoeling, maar wilt u verder overleggen en zal uw overleg beperkt zijn tot het uitleggen van de keuzes die al gemaakt zijn, tot het motiveren van de keuzes. Het is uw goed recht en het lijkt mij ook een zeer goed plan dat u zich daarvoor verantwoordt. Maar de procedure zoals de regering ze nu voorstaat en de timing die u zich oplegt, maakt toch het aanpassen van een aantal zaken zeer beperkt mogelijk.

Minister, ik heb u niet gevraagd naar het standpunt van mijn partij over de verkeersfiscaliteit. U bent onmiddellijk begonnen over de kilometerheffing voor personenwagens, maar zover bent u nog lang niet. U hebt nog niet eens de studie gevalideerd van een proefproject van vorig jaar. U scheidt ook geen duidelijkheid over eventuele toekomstige proefprojecten. Ik heb het heel eenvoudig over een eerste stap, namelijk de vervollediging van de hervorming van de BIV. We hebben dat gedaan in 2012, maar het heeft maar impact op de helft van de nieuw ingeschreven voertuigen in Vlaanderen, namelijk die in particulier bezit. Het heeft, zeer snel, een gigantische positieve impact gehad. Hoe staat het met de hervorming van de BIV voor de leasewagens, de bedrijfswagens, de zogenaamde salariswagens? U moet dat intergewestelijk aanpakken. Ze vallen niet onder die hervorming.

Ten slotte, is er de gevoeligheid voor de categorie vrachtwagens tussen 3,5 ton en 12 ton. U hebt correct een aantal voordelen geschetst van het systeem zoals

het nu voorligt. Het is een robuust systeem dat nog verder kan worden gemoduleerd. Het klopt dat optimale routing, optimale belading, het aansporen tot investeringen in milieuvriendelijkere vrachtwagens, mogelijke effecten kunnen zijn, maar het geldt echt niet voor kleine zelfstandigen zoals marktkramers. Die hebben een vrachtwagen waarmee ze twintig jaar moeten rondrijden om hem te kunnen afbetalen. Die vrachtwagen zit stampvol wanneer ze naar de markt gaan. En de marges op die business zijn zeer, zeer beperkt, in die mate dat ze een kilometerheffing niet zomaar kunnen doorrekenen aan de klanten, mijnheer Sintobin. Ik onderschrijf dus de bezorgdheden van een aantal collega's en ook van UNIZO om na te gaan in welke mate, zonder evenwel vrijstellingen te verlenen want ik wil niet dat de kilometerheffing wordt ondergraven, aan die gevoeligheid kan worden tegemoetgekomen.

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Minister, mijnheer Van Thillo, ik wil u danken voor uw uitvoerige antwoorden op de vele vragen van de collega's. Het is wel duidelijk dat er een breed draagvlak is om zeker verder te gaan met de kilometerheffing. De meeste collega's zijn ervan overtuigd dat we het kind niet met het badwater moeten weggooien en dat we moeten doorgaan op de ingeslagen weg. De heer Keulen zei het al: hervormingen kosten moeite en politiek doorzettingsvermogen. Als we aan de toekomst willen werken, zullen er een aantal knopen moeten worden doorgehakt.

Minister, u zei dat u binnen het kader dat u hebt geërfd van de vorige regering, wilt blijven opereren en dat u niet in overleg gaat, maar al in overleg bent met de stakeholders. Volgens onze fractie is dat de enige goede manier. Daarnaast hebt u ook gezegd dat u de aanbevelingen van MORA niet zomaar zult meenemen – dat wordt in de politiek zo vaak gezegd –, maar er ook effectief iets mee zult doen. Wij menen dan ook dat deze modus operandi gaat resulteren in een faire kilometerheffing en faire tarieven voor vrachtwagens. Het moet de basis zijn voor een duurzame mobiliteit, maar zeker ook voor een goede competitiviteit van de bedrijven. Dat mogen we nooit uit het oog verliezen. Op termijn – en dat hebt u ook gezegd – is het een middel tegen de congestie op de belangrijkste wegen.

Ik wil ook iets zeggen over de aanzet die u toch aangeeft over de kilometerheffing voor personenwagens. U bent er persoonlijk voorstander van. Niet alleen de vrachtwagens van heel Europa bollen over onze wegen, maar ook de personenwagens uit heel Europa. Wij menen dat het leergeld dat wij nu betalen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, een basis kan zijn om na te gaan hoe we kunnen voortwerken aan de kilometerheffing voor personenwagens.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, als ik u een raad mag geven: ga nu voor de duidelijkheid en de beslissingen. Overleg is uitermate belangrijk om u te documenteren en om een draagvlak te creëren. Ik heb de lijst gezien van de instanties waarmee u hebt gesproken. Dat is – in militaire termen – een hele brigade aan instanties en personen die u ter zake advies kunnen geven. De heer Van Thillo heeft terecht opgemerkt dat, als je met 22 sectoren praat, je 23 opinies krijgt. Iedereen vertaalt het heel specifiek naar zijn sector. Laten we volwassen met elkaar omgaan: er zal nooit één formule zijn waarvan 150 instanties zullen zeggen dat het het ei van Columbus is. Dat bestaat niet. Ga nu dus voor de duidelijkheid, rond uw overleg af en probeer de vervaldata te halen. Nog eens: onduidelijkheid wordt u zwaarder aangerekend dan nu beslissingen te nemen.

Sommigen zeggen dat de kilometerheffing voor voertuigen deel uitmaakt van een consistent beleid. In theorie klopt dat, maar in praktijk wordt vandaag de personenwagen zwaar belast. In het regeerakkoord staat dat er zal worden

gezocht naar budgetneutrale oplossingen. Wetende dat Europa overal op de loer ligt, zal het geen eenvoudige operatie worden.

We hebben nu beslist voor een kilometerheffing voor bedrijfsvoertuigen, maar we moeten de concurrentiepositie van de bedrijven blijven bewaken.

Mijnheer Vandembroucke, voor Open Vld is het duidelijk waar de opbrengst voor moet dienen: wegeninfrastructuur, het onderhoud versnellen en de wegeninfrastructuur verder optimaliseren.

Minister, ga dus nu voor de duidelijkheid, stop met het overleg en zorg dat de vervaltermijnen worden gehaald zodat u op een aantal dingen die in de geesten bestaan, concrete antwoorden geeft.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Voor Groen is dit ook een belangrijk dossier. Net zoals collega Keulen hopen wij dat de deadlines worden gehaald.

Ik heb nog wel een aantal bijkomende vragen. De opmerkingen van de heer Vandembroucke over de Raad van State zijn toch niet oninteressant. Hoeveel marge is er nog om eventueel te onderhandelen?

Voor Groen moet het systeem er sowieso komen. We zijn er al jaren, samen met vele anderen, een pleitbezorger van. We hopen dat het een instapsysteem is en dat het op korte termijn naar een slim systeem kan evolueren.

Collega's, het was niet mijn bedoeling om te zeggen: "Dit is een zeer billijk tarief en u moet niet te hard klagen." Ik besef zeer goed dat er consequenties zijn voor de concurrentiepositie. Ik probeer het mee voor ogen te houden. Het is een gevoeligheid die we wel kunnen delen. Ik vind wel dat we nu stappen vooruit moeten zetten. We moeten nu echt wel durven te beslissen. De heer Keulen heeft op dat vlak een punt. We kunnen met de 28 partners van de MORA blijven praten over de tarieven en het systeem, maar zo zullen we er niet geraken. Minister, op dit moment liggen er heel veel elementen op tafel. Het was ook mijn insteek om u te zeggen: "Neem het vast. U bent ermee bezig. Hak de knopen door." Ik denk dat we op dit moment klaar zijn om die knopen door te hakken en om het systeem uit te rollen.

Hoe groot gaan we het netwerk maken? Ik moet eerlijk zeggen dat ik voor een deel op de lijn zit van wat de minister zei. Het kan niet de bedoeling zijn dat het tot vermijdinggedrag en tot sluipverkeer komt, wat een ongelooflijke impact op leefkernen heeft.

Ik begreep ook heel goed waarom op 26 februari het voorstel dat toen in de commissie op tafel lag, ook het onderliggende wegennetwerk opnam in heel het systeem.

Minister, wat mij betreft, krijgt u alle steun om dit goed in te voeren en ook alle steun om dit in te voeren volgens de deadlines. Misschien moet u een uitzondering maken en moet u het tarief nog meer differentiëren in het licht van de vraag van de kleinere vervoerders, maar ik sta achter het principe dat iedereen mee draagt. Dat ook de buitenlandse vrachtwagens moeten meedoen, kan niet genoeg worden benadrukt. Het zal de eerste keer zijn dat er tegenover de kosten die zij maken op ons netwerk, maar die we nooit op hen hebben kunnen verhalen, een inkomst zal staan. Alle lichten staan, bij wijze van spreken, op groen, we kunnen doorrijden.

**De voorzitter:** De heer Dochy heeft het woord.

**De heer Bart Dochy (CD&V):** Voorzitter, minister, ik ga misschien te kort door de bocht of ik wil misschien te simpel redeneren, maar als ik hoor dat zowat iedereen akkoord gaat met de principes, klopt het dan dat de discussie eigenlijk alleen nog over het tarief gaat?

De inkomsten zouden vermenigvuldigen met 10 ten opzichte van die van het huidige eurovignet. Uit een studie zou blijken dat 88 procent van de verhoging een gevolg is van de verhoging van het tarief. Het lijkt me dan nuttig om eens goed na te denken over de instelling van het tarief. In het licht van de concurrentiepositie kunnen we er nooit nadeel van hebben dat ons tarief wat lager ligt dan dat in de buurlanden.

Hebt u zicht op het aandeel van de niet-Vlaamse transportsector in het totaal van de te verwachten opbrengsten? Over hoeveel kilometers van niet-Vlaamse vrachtwagens gaat het? Hebt u daar een zicht op?

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**De heer Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, ik wil toch nog eens terugkomen op het onderliggende netwerk. Ik begrijp dat we moeten vermijden dat we sluiproutes organiseren. Maar als ik de twee kaarten naast elkaar leg, meen ik dat we toch wel heel erg breed gegaan zijn, waardoor we ook het lokaal verkeer, de kleine ondernemers en de ambachtelijke bedrijven, zullen treffen. Ik wil u vragen om het onderliggende netwerk nog eens kritisch te bekijken. Ik ben het er helemaal mee eens dat we het moeten meenemen wanneer het gaat over het vermijden van sluiptverkeer en wanneer het gaat over het ontradende effect. Het lijkt me echter dat we wel heel ruim zijn gegaan. Wilt u dat nog eens grondig evalueren?

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Mevrouw Martine Fournier (CD&V):** Het nadeel om als een van de laatsten aan bod te komen, is dat de vragen die ik wilde stellen, al gesteld zijn door andere collega's.

Ik wil nog even kort de grote impact van de buitenlandse chauffeurs op onze wegen benadrukken, want dat werd hier misschien te weinig gezegd. Er is ook de inbreng in verband met de heffing. Ik sluit me dus aan bij de vraag van de heer Dochy. Hebt u zicht op hoeveel van de ongeveer 700 miljoen euro opbrengst van buitenlandse chauffeurs zou komen? Hoeveel Vlaamse chauffeurs, hoeveel Belgische en hoeveel buitenlandse zouden mee betalen aan die 700 miljoen euro?

**Minister Ben Weyts:** Die laatste vragen zult u mij toch eens in een schriftelijke vraag moeten stellen. Ik kan die gegevens niet uit mijn mouw schudden. Ik onthoud gemakkelijk cijfers, maar nu moet ik u het antwoord schuldig blijven.

Er werd ook gediscussieerd over de concrete praxis, en er was sprake van de 'chicken boys'. Daarmee wordt wellicht iemand bedoeld die een kippenkraam heeft – maar dat is nog iets anders dan een poelier, dat is niet noodzakelijk hetzelfde. Dat zullen niet de handelaars zijn die heel het land doorkruisen. In mijn omgeving is dat toch niet zo, het is altijd wel iemand uit de buurt. Concrete beelden blijven hangen, en dit beeld is niet juist, het zal niet degene zijn die veel moet betalen in het systeem. Het zijn anderen die het hele land doorkruisen.

Mijnheer Vandenbroucke, over de opbrengst en de aanwending ervan hebben we de discussie al gevoerd in deze commissie. U hebt me vragen gesteld en ik heb gezegd dat net dat voorwerp vormt van de flankerende maatregelen en de bespreking met de betrokken partijen. Ik zal u eerlijk zeggen dat ze vooral in de richting van infrastructuur wijzen, en dat vind ik de evidentie zelve.

Wat het standpunt over personenwagens betreft, weet ik het helemaal niet meer. Ik wilde gewoon even het terrein aftasten, maar dat heeft weinig duidelijkheid verschaft. Ik weet graag wat er leeft in het parlement.

Wat de Raad van State betreft, die doet voor alle duidelijkheid de wettigheidstoets, geen opportuniteitstoets, inhoudelijke toets of politieke toets. De wettigheidstoets en de grondwettigheidstoets zijn essentieel. De tarieven en dergelijke zijn geen voorwerp van toetsing in hoofde van de Raad van State.

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Het is toch gebruikelijk dat eerst een advies wordt gevraagd aan de adviesraden, dat er dan in tweede lezing wordt goedgekeurd en dat u dan naar de Raad van State gaat? Precies een wijziging ten gevolge van een advies van de adviesraden, kan implicaties hebben die het puur juridische betreffen en waardoor het geheel een ander karakter krijgt dan wat u eerder, onmiddellijk, aan de Raad van State hebt voorgelegd. Dat is de reden waarom er meestal in drie lezingen wordt gewerkt.

**Minister Ben Weyts:** U kunt me enkele dingen verwijten, maar enige consistentie is toch ook belangrijk. U kunt me niet verwijten dat het niet snel genoeg gaat en vervolgens dat ik snelle procedures volg binnen een wettigheidskader. Wat we hebben gedaan, is wettelijk mogelijk. We deden het net om ervoor te zorgen dat er snel vooruit gegaan zou worden. We moeten altijd een afweging maken, maar u kunt me niet tegelijk verwijten te snel en niet snel genoeg te gaan.

**De voorzitter:** De heer Landuyt heeft het woord.

**De heer Renaat Landuyt (sp.a):** Ik wil even doorgaan op deze redenering van de minister. Ik vind het heel wijs om binnen een wettelijk kader vlug te gaan, maar de vraag is of dit betekent dat hij niet zal afwijken van zijn wetsontwerp. Als hij dat wel wil doen, dan zou dat kunnen. De vraag is of er bereidheid is om inhoudelijk in te gaan op het advies dat werd gegeven en dat eigenlijk niet volledig past binnen het wetsontwerp.

Minister, zult u dan de wettelijke weg volgen om in het parlement de collega's uit te nodigen om amendementen die werden ingediend door de leden, te laten steunen door de regering?

De principiële vraag is, los van alle procedures, of u bereid bent om het advies ernstiger te nemen dan formeel de wet nageleefd te hebben door het gevraagd te hebben.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Mij gaat het louter over inhoud, de finaliteit en de flankerende maatregelen, die trouwens niet vervat zitten in het ontwerp van decreet. De inhoud van dat ontwerp van decreet blijft natuurlijk essentieel. Wij staan open voor overleg, dat blijft zo. Ik zal nog een grote overlegronde doen, omdat ik vind dat ik dat moet doen, gelet op de uiteenlopende omstandigheden.

Even terzijde, want daar hebben we het nog niet over gehad: alle bedragen die nu circuleren, moeten toch met een korrel zout worden genomen, met enkele korrels.

Ik probeer gewoon snel te gaan. Ik wil snel tot een zo breed mogelijk gedragen oplossing komen.

**De voorzitter:** Ik dank de heer Van Thillo van de MORA voor zijn uiteenzetting. Iets zegt me dat we hem hier nog zullen terugzien...

De hoorzitting, de gedachtewisseling en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Pendelfonds – 1512 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, ik zal kort de inleidende opbouw van mijn vraagstelling doorlopen. In eerdere vragen om uitleg heb ik al verwezen naar de ambitie om 40 procent van het woon-werkverkeer tegen 2020 op een duurzame wijze te laten verlopen. We juichen deze gerechtvaardigde ambitie toe, maar in de praktijk stel ik me vaak vragen over de wijze waarop dit zal worden waargemaakt. Er zijn immers een aantal bijkomende investeringen geschrappt.

Ik wil hier niet ingaan op de carpoolparkings en op de park-and-rides, want daarover hebben we vorige week al een discussie gevoerd. Wat me ditmaal interesseert, is het Pendelfonds.

Minister, deze vraag om uitleg komt niet uit de lucht gevallen. Ze is gebaseerd op uw antwoord op mijn schriftelijke vraag. Uw antwoord bevatte een aantal elementen die me de moeite waard lijken er een aantal bijkomende vragen over te stellen.

U wilt de middelen voor het Pendelfonds verminderen. Het is me in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag ook opgevallen dat er voor 2015 geen oproep komt. Het is mogelijk dat u nu iets anders zegt, maar zo heb ik het tussen de lijntjes gelezen. Er is in 2014 al geen oproep geweest. Als er in 2015 ook geen oproep komt, vraag ik me af waarom u het Pendelfonds niet beter aanwendt. De vorige minister van Mobiliteit heeft een evaluatie aangekondigd. Als 2015 wordt overgeslagen, zal er twee jaar na elkaar geen oproep voor het Pendelfonds zijn geweest. In uw antwoord hebt u tevens een conceptnota aangekondigd. De vorige minister heeft regelmatig naar het Shuttledecreet verwezen. Dat is een van die zaken die niet meer voor de verkiezingen in het Vlaams Parlement zijn geraakt.

Minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag hebt u gesteld dat u de werking van het Pendelfonds wilt optimaliseren. Kunt u aangeven wat er eigenlijk zal worden geoptimaliseerd? Betekent dit dat er, net als in 2014, ook in 2015 geen oproep voor het Pendelfonds zal zijn?

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de timing. Wanneer zult u de conceptnota aan de Vlaamse Regering en aan het Vlaams Parlement voorleggen? Het Vlaams Parlement heeft met betrekking tot het Pendelfonds en het Shuttledecreet in het verleden al regelmatig stelling ingenomen.

Welke rol spelen het Pendelfonds en het Shuttledecreet met betrekking tot uw doelstelling om het woon-werkverkeer tegen 2020 voor 40 procent duurzaam te laten verlopen?

**De voorzitter:** De heer De Clercq heeft het woord.

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Voorzitter, ik zou me kort bij deze vraag om uitleg willen aansluiten. Ik kan vanuit de praktijk getuigen dat het Pendelfonds inzake het woon-werkverkeer enig soelaas kan bieden.

Minister, ik denk dan specifiek aan het project Max Mobiel, dat u allicht wel kent. Dit is een shuttledienst voor de werknemers in het havengebied. Ze worden



vanuit het station Gent-Dampoort naar het havengebied getransporteerd. Zoals u na een eerder betoog van de heer Vandenbroucke en mezelf weet, moet het havengebied het zonder enige bus of trein stellen. Daar werken 60.000 mensen. Er zijn 500 vacatures. Dit biedt enig soelaas in een gebied zonder openbaar vervoer. Dit is een objectieve vaststelling. Ik veronderstel dat iedereen dat, over de partijgrenzen heen, zal willen erkennen.

Ik ben zeer begaan met dit project. Ik vraag u dan ook om vanuit de praktijk te kijken welk nut dit kan hebben en volgens mij ook al heeft. Ik heb gelezen dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) ook vraagt om het Pendelfonds verder te optimaliseren. In die zin sluit ik me aan bij de vraag om uitleg.

Minister, ik zou graag wat toelichting krijgen over de manier waarop u het Pendelfonds wilt optimaliseren. Welke toekomst ziet u voor dit instrument?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, ik wil het Pendelfonds wel degelijk optimaliseren. Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven een evaluatienota op te stellen. Zonder echt op de zaken vooruit te lopen, wil ik toch enkele elementen aanhalen.

Ik merk dat de procedure moeilijk verloopt. De commissie beschikt over vrij beperkte evaluatiemogelijkheden. De projecten die in de loop van het parcours hun doelstellingen niet halen, blijven toch verder subsidies ontvangen. Het gevolg is dat aan het einde van de rit veel moet worden teruggevorderd. Soms gaat het om zeer grote bedragen en percentages. Soms moet bijna 80 procent van het oorspronkelijk toegekende bedrag worden teruggevorderd.

Ik wil ook inhoudelijke keuzes maken. Ik wil de versnippering tegengaan en vanuit het integraal vervoersaanbod in een bepaald gebied vertrekken. Ik wil de aanpalende bedrijven samen laten nagaan hoe hun vervoersvraag het best kan worden benaderd. De bundeling van de vervoersvraag en het vervoersaanbod is op dat vlak belangrijk. Wat maatregelen betreft, wil ik niet enkel de inbreng van de bedrijven bundelen. Ik wil ook de oplossingen bundelen. Als het om multimodale knooppunten gaat, denk ik onder meer aan verkeerswisselaars. Als het om verknoping gaat, denk ik onder meer aan een startpunt voor de 'last mile'. Ook wat het busvervoer betreft, beoog ik meer integratie.

Mijnheer De Clercq, met betrekking tot het door u aangehaalde gebied hebt u terecht naar het project Max Mobiel verwezen. Er was echter een territoriale overlapping met het project I-BUS, dat door het Pendelfonds werd gefinancierd. De integratie en samenwerking van die diensten vind ik belangrijk.

Ik denk ook aan het fietsdelen. Tot slot wil ik ook ruimte bieden voor nieuwe initiatieven die door moderne technologieën worden ondersteund. Dankzij de informatica en apps zijn projecten in verband met het autodelen en het samen pendelen veel gemakkelijker dan pakweg vijf jaar geleden, toen het Pendelfonds oorspronkelijk op poten werd gezet.

Er zal in 2015 wel degelijk een nieuwe oproep plaatsvinden. Ik plan dat nu samen met mijn administratie. Die oproep zal natuurlijk op basis van de evaluatie van de aanpak gebeuren.

Ik wil de conceptnota in het najaar van 2015 aan de Vlaamse Regering voorleggen. Vervolgens zal ik dit met de MORA, met de sociale partners en met alle betrokken actoren bespreken.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik dank u alleszins voor uw antwoord. Het is een goede zaak dat er in 2015 toch een oproep zal volgen.

Ik heb u gevraagd hoe u deze commissie hierbij zult betrekken. Blijkbaar komt er met betrekking tot een aantal punten een evaluatie. Ik hoop dat de commissieleden deze evaluatie op een bepaald ogenblik te zien zullen krijgen en over mogelijke bijstellingen zullen kunnen discussiëren.

Mijnheer De Clercq, u hebt terecht aangehaald dat bepaalde projecten binnen het Pendelfonds de moeite waard zijn. Dit geldt zeker voor het woon-werkverkeer naar industriegebieden of naar regio's die op het vlak van het openbaar vervoer vervoersarm zijn.

Minister, in mijn ogen is het een positieve noot dat u aan een oproep in 2015 werkt. Indien dit niet zou gebeuren, vrees ik dat er een te grote tijdsperiode zonder oproep zou zijn. Er is in 2014 immers ook al geen oproep geweest. We staan uiteraard open voor de innovatieve projecten die u aanreikt.

Ik heb nog een korte bijkomende vraag. Hoe ziet u de timing ten aanzien van deze commissie? Zullen we op een bepaald ogenblik over deze evaluatie kunnen beschikken?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik zal daarover rapporteren. Een exact tijdstip kan ik nu niet geven. Ik zal de commissie hier echter bij betrekken.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de concrete uitvoering van aangekondigde verkeersveiligheidsmaatregelen – 1440 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersveiligheid op Vlaamse wegen – 1447 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Voorzitter, ik heb deze vraag om uitleg ingediend naar aanleiding van de verschijning van een studie van de European Transport Safety Council (ETSC). Uit deze studie blijkt dat Vlaanderen op het vlak van de verkeersveiligheid achterloopt.

We hebben inderdaad al een stevige weg afgelegd, als je vergelijkt met het aantal verkeersdoden twee decennia geleden, maar de afgelopen jaren trappelen we ter plaatse. Meer nog: uit de statistieken die we eergisteren van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) kregen, blijkt dat de kloof wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid tussen Vlaanderen en andere Europese regio's en landen weer groter aan het worden is. We zijn weg aan het zakken in het Europese peloton. 400 doden in 2014, dat betekent ook een gigantische kloof met de opdracht die we onszelf hadden gegeven in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, ondertussen 9 jaar geleden goedgekeurd, waarin we schreven dat we in 2014 nog maximum 250 doden op onze wegen wilden.

We zijn de afgelopen maanden al meermaals geconfronteerd met statistieken in het kader van verkeersveiligheid waaruit blijkt dat we een flinke versnelling hoger moeten schakelen in het nemen van maatregelen. En telkens opnieuw reageert u daar fors op, minister, zoals we u kennen. Het ontbreekt u niet aan ambitie wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid, en u hebt onze volle steun daarvoor.

Het ontbreekt u ook niet aan ideeën om uw doelstellingen waar te maken. Ik neem even het lijstje van de afgelopen vijf maanden erbij. U sprak over de inbeslagname van de wagens van snelheidsduivels, mobiele trajectcontroles, gordelverklidders op de achterbank, meer dynamische signalisatie in schoolomgevingen, een verzekeringsbonus voor chauffeurs die zich bijscholen, snelheidsverlagingen, een terugkomdag voor jonge bestuurders. En dan is er nog de grondige hervorming van de rijopleiding, de oprichting van een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, en u bent werk aan het maken van een nieuw en ambitieus Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Dat zijn een hele hoop ideeën. En ook uw federale evenknie laat zich niet onbetuigd. Zo lanceerde zij op 25 februari een actieplan rond intelligente snelheidsaanpassing (ISA). We hebben het daar eerder al over gehad, naar aanleiding van een vraag van collega De Clercq. We hebben toen in deze commissie allemaal erkend dat dat een belangrijk element kan zijn in het bereiken van meer verkeersveiligheid.

Minister, de verkeersveiligheid verbeteren is een collectieve verantwoordelijkheid, en overstijgt die van een individuele minister ver, maar het is natuurlijk wel aan u om de bakens uit te zetten. Ik heb het gevoel dat u op de juiste manier naar de dingen kijkt, dat we allemaal dezelfde ambitie hebben en dat u heel wat ideeën hebt, maar het moment is nu toch stilaan aangebroken om concreet werk te maken van de uitwerking van die ideeën, om tot resultaten te komen.

De verontwaardiging rond de verkeersstatistieken die gepubliceerd zijn, is zeer groot. Het draagvlak om werk te maken van forse maatregelen is zo mogelijk nog groter. U hebt correct gesteld dat het puntenrijbewijs het sluitstuk moet zijn van het verkeersveiligheidsbeleid. Ik ben het daar volledig mee eens. In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen van zoveel jaren geleden stond al de analyse dat bijna 90 procent van de ongevallen veroorzaakt wordt door falend menselijk gedrag. Uit onderzoek blijkt dat de Belgen en Vlamingen meer dan andere Europeanen tolerant zijn tegenover rijden met een glaasje te veel op, dat wij sneller rijden dan anderen, dat wij onszelf inschatten als zeer goede chauffeurs, terwijl we dat manifest niet altijd zijn. Pak dan ook dat gedrag aan, zonder tolerantiemarges en zonder taboes. Ik denk dat het puntenrijbewijs daar een zeer belangrijke rol in te spelen heeft. Maar daar bent u natuurlijk niet bevoegd voor. U hebt de afgelopen maanden wel een aantal andere zaken gelanceerd, waar u wel werk van kunt maken, en het is daarover dat ik u om klaarheid wil vragen, minister.

Wanneer mogen wij een nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan verwachten? Welke stappen moet u nog zetten om dat te kunnen indienen? Ik heb u onlangs een schriftelijke vraag gesteld over het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Het antwoord was dat u "op korte termijn verdere schikkingen zou treffen". Dat is natuurlijk een beetje vaag. Hoe zit het daar concreet mee? Welke actoren worden hierin samengebracht en welke concrete opdracht of opdrachten zullen zij toegewezen krijgen?

Nog een reden om werk te maken van dat Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is dat u door de zesde staatshervorming een aantal extra hefboomen in handen hebt gekregen. Ik heb eens het verslag nagelezen van een gedachtewisseling in deze

commissie tijdens de vorige legislatuur, in januari 2014. Ik las daarin dat er rond een aantal aspecten nog onduidelijkheid of interpretatieverschillen met het federale niveau waren. Zijn er nog dergelijke interpretatieconflicten? Of zijn de interpretatieconflicten die er waren, inmiddels uitgeklaard? Weet u al wat u dan met die nieuwe bevoegdheden zult doen?

Minister Galant heeft in februari een ISA-plan gelanceerd. Hebt u daarover overleg gehad met haar? Welke concrete acties zult u in het kader van of complementair met dat plan ondernemen?

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, we zitten hier met een vraag die door de actualiteit is bijgekleurd. Gisteren waren er heel wat collega's die u wilden ondervragen over de jongste cijfers van het BIVV. De voorzitter heeft dan geoordeeld dat men die vragen beter aan onze vragen om uitleg van vandaag kon koppelen.

Met de cijfers van de European Transport Safety Council (ETSC) zou een mens zichzelf nog blij kunnen maken, maar uit de jongste cijfers van het BIVV blijkt dat er niet alleen een remming in de vooruitgang is opgetreden, maar dat we zelfs weer een negatieve knik maken. Het aantal verkeersdoden is opgelopen tot 336, maar als je daar de slachtoffers bijtelt die binnen de maand na opname in het ziekenhuis, als gevolg van dat verkeersongeval, overlijden, loopt het zelfs op tot 400 doden.

Als het over verkeersveiligheid gaat, collega's, speelt naast klimaat, naast de infrastructuur die op duizend-en-drie plaatsen verbeterd kan worden, in belangrijke mate ook de eigen verantwoordelijkheid mee. We moeten elkaar op dat vlak niets wijsmaken. Een Vlaming is op dat vlak anarchistisch. De Vlaming heeft – de uitzonderingen niet te na gesproken – enigszins lossere opvattingen ten aanzien van verkeersveiligheid. Nochtans stoort iedereen er zich aan. Als je in een stad of gemeente de goegemeente bevraagt, is te snel rijden in de straat altijd topprioriteit nummer één. En toch hebben we het heel moeilijk met aangepaste snelheid, met gordeldracht, met gsm-en en sms-en achter het stuur. Toen ik vandaag naar Brussel reed, minister, passeerde ik zelfs iemand die gewoon de krant op het stuur liggen had, en ondertussen ook 120 kilometer per uur reed op de E40 vanuit Leuven richting Brussel. Om maar te zeggen: dat is der Vlamingen.

We zitten dus niet alleen in een stagnatie wat betreft het aantal verkeersdoden, maar zitten zelfs weer in de verkeerde beweging. U hebt gezegd dat het voor u een topprioriteit is, en ik kan alleen maar zeggen dat u daar de juiste klemtoon legt. Als zelfs een land als Portugal het verhoudingsgewijs beter doet dan ons land, dan weet je hoezeer we ziek zijn. Ik vind dat we daar als referentie altijd de sterke democratieën uit Noordwest-Europa moeten hanteren. Dan heb ik het over Nederland, Duitsland en de Scandinavische landen.

Minister, wanneer komt u met een concrete timing en een duidelijk plan omtrent de hervorming van de rijopleiding? Welke concrete projecten van trajectcontrole hebt u in gedachten? Vorige week is daar al een actuele vraag over gesteld. U hebt toen gezegd dat u over 700.000 euro beschikte voor trajectcontrole en mobiele trajectcontrole. Hoe moeten we dat concreet inschatten? Hoe moeten we ons dat voorstellen? Welke andere mogelijke pistes bewandelt u om structurele maatregelen uit te rollen, om zodoende het aantal verkeersdoden te verminderen?

Met en weten, en data zijn altijd het begin van goed beleid. Ongevallenanalyse en -registratie is een instrument om de zwarte punten in het wegennet te

herkennen. Sinds 2012 bestaat daarvoor een Vlaamse taskforce. Welke concrete stappen zult u nog zetten om de datastroom te optimaliseren en te gebruiken om de structurele maatregelen zo effectief en efficiënt mogelijk toe te passen?

Ik wil nog één bedenking meegeven. Ik ben zelf een koele minnaar van het rijbewijs met punten, omdat ik vind dat je nog altijd moet nadenken over het aspect van de beroepschauffeurs. Daar zit je toch met een euvel. Als dat ooit uitgerold zou worden, moet dat op zo'n manier gebeuren dat billijkheid en rechtvaardigheid overeind blijven.

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, ik deel uiteraard de bezorgdheid van de andere sprekers over het nieuws dat begin deze week binnenliep. Het was verwacht, maar toch stond ons hart stil toen we de dramatische cijfers van het BIVV lazen. Als ik me niet vergis, hebt u de dag nadien, op het congres in Leuven, een emotionele toespraak gehouden. Dat is goed, want emotie is een prima drijfveer om aan verkeersveiligheid te werken. Vierhonderd doden op onze wegen: we zitten terug in stijgende lijn. De cijfers voor Vlaanderen zijn slechter dan die voor Wallonië en Brussel. We gaan achteruit. We moeten meer dan een versnelling hoger schakelen: ik denk dat we het over een andere boeg moeten gooien. We geraken almaar verder verwijderd van de doelstellingen van Vision Zero.

Ik wil u twee vragen stellen, rond personenwagens en vrachtwagens enerzijds en fietsers anderzijds. De heer Vandenbroucke zei het al: u doet geregeld forse uitspraken over het rijbewijs met punten, verbeterde rijopleidingen en trajectcontroles. Dat is allemaal goed. Ik vraag me wel af waarom u zo weinig nadruk legt op ISA. ISA is via een dertigtal projecten in Europa al uitgetest, en de techniek heeft inmiddels al zijn deugdelijkheid bewezen. Uit simulaties blijkt dat het aantal verkeersdoden met bijna 60 procent daalt als de maximumsnelheid niet wordt overschreden. Dat is toch wel een ongelooflijk resultaat. ISA is daarom het efficiëntste middel om de verkeersveiligheid te bevorderen. Waarom zet u daar niet meer op in? Inmiddels zou daarvoor ook al een breder draagvlak bestaan. De ervaring leert dat wie het uitprobeert, er een voorstander van wordt.

Het tweede punt is wat ondergesneeuwd door het nieuws over de cijfers van het BIVV. Het aantal ongevallen met letsels is gedaald: van bromfietsers met 3 procent, van personenwagenbestuurders en -inzittenden met 1,3 procent en van voetgangers met 0,9 procent. Maar de ongevallen met letsels van fietsers namen toe met 8,5 procent. Deze stijging is onaanvaardbaar. Een fietser heeft 63 keer meer kans op een dodelijk ongeval dan iemand die op een achterbank van een personenwagen zit, aldus het BIVV.

Ik heb dus een concrete vraag. Een vraag die ik u al eerder in een commissievergadering stelde. Als het gaat over fietsers, heb ik het nogal eens over de zelfmoordstroken langs de gewestwegen. Wat zult u concreet ondernemen om het aantal ongevallen met fietsers naar beneden te halen? U hebt het over de rijopleiding, het rijbewijs met punten en de trajectcontrole, maar dat helpt op dit punt niet, tenzij er auto's bij de ongevallen met fietsers zijn betrokken. Er valt veel meer heil te verwachten van een verbeterde wegeninfrastructuur. Wat mijn derde vraag betreft, over ongevallenregistratie, sluit ik me aan bij wat de heer Keulen daarover zei.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Minister, ik heb twee bedenkingen en een vraag. Uiteraard steunen wij uw ambities. Het is erg positief dat u uw bevoegdheden

maximaal wilt benutten. Toch wil ik aandringen op gepaste spoed. We hadden het zo-even over een advies van de MORA. We verwachten de resultaten van een belangrijke studie over de rijopleiding in september. Het zou wijs zijn om dat te incorporeren in de doelstellingen van het beleid. We moeten dus zo snel mogelijk handelen, maar wel op een verstandige manier.

De heer Vandembroucke had het ook al over het rijbewijs met punten en de rijopleiding. Het moet mij toch van het hart dat we vandaag wel bevoegd zouden zijn over het rijbewijs met punten als zijn partij op het federale niveau haar huiswerk beter had gemaakt. Dan zouden we nu niet de discussie hebben over de maatregelen die Vlaanderen al dan niet kan nemen, wat de minister ongetwijfeld zal afremmen om snel bepaalde elementen van zijn verkeersveiligheidsbeleid uit te rollen.

We kennen de dramatische cijfers van het BIVV. We moeten ervoor zorgen dat er een echte mentaliteitswijziging komt. Zo'n mentaliteitswijziging komt er niet zomaar. Die komt er niet met een duw op een knop, trajectcontroles, rijbewijs met punten, een aangepaste rijopleiding of zelfs ISA in een aantal wagens. Dat is allemaal goed, maar zal niet volstaan om het morgen radicaal beter doen. We hebben nood aan een culturele omslag, en het zal de nodige tijd vergen om die te maken.

Mijn vraag gaat over de cijfers van het BIVV. Het is verdienstelijk dat die cijfers nauwkeurig in kaart zijn gebracht. Maar ik blijf op mijn honger zitten wat betreft de verklaring van die cijfers. Het BIVV zelf zegt dat het die verklaring niet onmiddellijk kan geven. We hebben een dramatisch jaar op het vlak van verkeersdoden – op de plaats van het ongeval zelf, tot een maand na het ongeval – achter de rug. Hoe komt dat toch? Wat is er zo veranderd in 2014, ten opzichte van 2013 of 2012? Met die grote vraag zit ik. We hebben een antwoord op die vraag nodig vooraleer we werk kunnen maken van een echt verkeersveiligheidsbeleid dat resultaten genereert.

Uiteraard heb ik ook een aantal diepgravende vragen waar u, minister, niet meteen op kunt antwoorden. Ik stel wel vast dat mijn provincie, de provincie Vlaams-Brabant, een positieve evolutie laat optekenen van zowel het aantal verkeersdoden als het aantal letselgevallen. Heeft dat te maken met de files? Tezelfdertijd is in mijn provincie het aantal ongevallen met fietsers in 2014 met 16 procent gestegen. Die cijfers zijn veel te hoog, maar ik blijf op mijn honger zitten wat betreft de oorzaken. Kunt u daarover iets meer zeggen, minister? Of komen er nog studieresultaten van het BIVV of van andere instituten die ons daarover een beter inzicht zullen verschaffen?

**De voorzitter:** De heer Ceysens heeft het woord.

**De heer Lode Ceysens (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, naar aanleiding van de bekendmaking van de cijfers op dinsdag had ik een actuele vraag opgesteld, maar men raadde me aan om me bij de vraagstellers hier aan te sluiten, en dat was een nuttige suggestie. Het was in elk geval mijn bedoeling om de vraag in een serene atmosfeer te stellen, mijnheer Parys. Ik moet daarom hier stellen dat ik het niet kan waarderen dat u naar aanleiding van dit onderwerp een partijpolitiek spelletje begint te spelen. Ik vind dat erg ongepast. Vorige dinsdag was voor ons allemaal een zwarte dag. Die dag werd bekend dat in 2014 336 Vlaamse families een zwarte dag doormaakten. Die dag zagen zij iemand vertrekken die niet meer is teruggekeerd. Uiteindelijk, wanneer we kijken naar de cijfers over het aantal slachtoffers dat is opgetekend tot 30 dagen na het ongeval, dan is de balans nog zwaarder.

Voor het eerst sinds 2000 is het aantal verkeersdoden gestegen. Het cijfer voor 2014 ligt hoger dan dat van 2012 en 2013. We hebben de collectieve

verantwoordelijkheid daar iets aan te doen. Met dit cijfer kunnen we ons in Vlaanderen niet verzoenen.

Mijn vraag, minister, is dan ook heel concreet. In uw beleidsnota staan zes operationele doelstellingen voor verkeersveiligheid. U vindt in ons een bondgenoot om die mee uit te voeren. Ik wil het debat over het rijbewijs met punten hier niet voeren, dat zal aan de overkant van de straat gebeuren. Ook daar zult u in ons een bondgenoot vinden. Laten wij echter hier doen wat we kunnen doen. Concreet vernam ik van u graag hoe ver het staat met de zes operationele doelstellingen van uw beleidsnota, het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, verkeersveilig ontwerpen, opleiding en sensibilisering, handhaving voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid, evaluatie en monitoring en norm- en gedragsverandering? Welke stappen kunnen we daarin op korte termijn zetten?

**De voorzitter:** De heer De Clercq heeft het woord.

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Ik wil kort één element aanstippen, namelijk de verkeerseducatie in het onderwijs. Ook dat is op termijn heel belangrijk. Repressie is heel relevant. Over de partijgrenzen heen merk ik een zeer sterke betrokkenheid bij dit verhaal, en ik pleit ervoor te zoeken naar een goede balans tussen de noodzakelijke repressieve maatregelen en preventie via het onderwijs. Voor dat laatste hebben we de volledige bevoegdheid in handen. Het zou dan ook goed zijn, minister, samen met uw collega Crevits, bevoegd voor onderwijs, te kijken welke zaken er al gebeuren. Werken ze goed? Vinden ze ingang in de scholen? Wat kunnen we verbeteren? Waar kunnen we op voortbouwen?

Verder vernam ik ook graag hoever het staat met de uitrol van het ISA-systeem.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Het was een leuke intro van de heer Keulen om de Vlaming te vergelijken met een anarchist. Het klopt dat de Vlaming een anarchist is wanneer het om zijn eigen rijgedrag gaat, maar hij is een autoritarist wanneer het over het rijgedrag van anderen gaat.

Mijn mailbox zit vol met reacties van mensen die zeggen dat ik hun vrijheid aantast. Ik weet niet of er een vrijheid bestaat die je het recht geeft verkeersregels te overtreden en mensenlevens in gevaar te brengen. Dat vind ik in geen enkel mensenrechtenverdrag terug. Mensen zijn zeer tolerant tegenover hun eigen rijgedrag, maar vinden dat alle anderen streng moeten worden aangepakt. Op de F-scale van Theodor Adorno zit de Vlaming voor het eigen rijgedrag aan de ene kant, en voor het rijgedrag van anderen aan de andere kant.

Voor ik concreet antwoord op de vragen, vertrekkend van het verkeersveiligheidsplan en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, wil ik eerst even ingaan op het rijbewijs met punten. De heer Keulen is enigszins bezorgd over de beroepschauffeurs. Over de modulering valt te praten, maar het belangrijkste is dat het principe wordt ingevoerd. Voor mij kan het niet de bedoeling zijn de modale verkeersovertreders te treffen – en dat zijn we allemaal, want we maken allemaal fouten in het verkeer – maar wel de veelplegers. En vooral wil ik een mentaliteitswijziging tot stand brengen, duidelijk maken dat het niet volstaat een boete te betalen om van alles verlost te zijn, maar dat er ook iets anders aan vast kan hangen.

De hele set verkeersveiligheidsregels is niet bedoeld om mensen te beboeten. Sommigen zien het gewoon als een soort belasting, maar dat is het niet. Voor het rijbewijs met punten kunnen we werken met modulering, ook op basis van professioneel gebruik van de weg, maar het is belangrijk dat het principe ervan ingang vindt.

Het doel van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is ten eerste een kader bieden voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid, op basis van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Ik kom daar zo meteen op terug. Ten tweede moet het de opgebouwde expertise en ervaring bundelen en zo de versnippering die in het verleden is ontstaan, tegengaan. Op die manier kunnen we de beschikbare middelen veel doelgerichter aanwenden. Ik kan u voorbeelden geven van allerlei vzw's die we ondersteunen en die allemaal gelijkaardige, goedbedoelde initiatieven nemen. Daar is toch nog ruimte voor meer efficiëntie. Ten derde moet het Vlaams Huis acties uit het Verkeersveiligheidsplan concretiseren in de vorm van verkeersveiligheidsmaatregelen. Ten vierde zal het de uitvoering van de acties in het kader van het Verkeersveiligheidsplan monitoren.

Het uitgangspunt is dus het Verkeersveiligheidsplan. Het huidige plan loopt dit jaar af en het blijft natuurlijk mijn bedoeling om tegen die tijd een nieuw Verkeersveiligheidsplan rond te hebben. In een eerste fase stelt het Steunpunt Verkeersveiligheid daarvoor een achtergrondrapport op. Die oefening is nu bezig. Het rapport beschrijft vooral de realiteit. Er zijn hier heel concrete vragen gesteld over de achtergrond van bepaalde cijfers. Precies daarop focust het rapport. Het analyseert de evolutie van de ongevallen in het verleden, geeft een overzicht van de uitdagingen voor de toekomst en gaat ook dieper in op de doelstellingen die we volgens het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen tegen 2030 moeten bereiken. Op basis van de vastgestelde evoluties en problemen zullen conclusies worden getrokken voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Concrete aandachtspunten worden geformuleerd.

Voor en tijdens het tot stand komen van dit rapport werd onder andere via het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV) overleg georganiseerd met de diverse actoren om na te gaan welke relevante data zij konden inbrengen. Ook dat is achter de rug. In een volgende stap is het de bedoeling experts vanuit verschillende invalshoeken en geledingen samen te brengen, als een klankbord dat het rapport aftoetst. Zo vormen we meteen een draagvlak in de sector en leggen we een basis voor engagement via de input van een eerste longlist van concrete maatregelen. Die fase kan al worden aangevat en wordt dan 'onderweg' geïntegreerd in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat het eigenlijke ontwerp van Verkeersveiligheidsplan zal afronden en voordragen.

Om de werking van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid efficiënt te kunnen monitoren, evalueren en bij te sturen op basis van beleidsaccenten en de wijziging ervan, is er intussen ook een stuurgroep opgericht met mezelf als voorzitter. Via een besluit zal ik de leden ervan aanwijzen voor een periode van vijf jaar. Zover is het nog niet, maar de voorbereidende gesprekken lopen om na te gaan wie er allemaal in de stuurgroep moet zitten om zo meteen een draagvlak te creëren.

Die stuurgroep moet ook advies verstrekken bij de kandidaturen voor het lidmaatschap van dat Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Het geheel moet werkbaar worden.

Ik antwoord nu op de vragen van de heer Vandenbroucke over de interpretatieconflicten, en kom straks nog even terug op de drie sporen inzake verkeersveiligheid.

Er zijn wel degelijk nog interpretatieconflicten met de federale overheid, onder andere op het vlak van de toegang tot het beroep, vakbekwaamheid, rijbewijs C en D, nascholing, multimodale aspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat zijn de belangrijkste punten waarover er nog discussie is.

In een poging om dat te deblokken, neem ik een initiatief met een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering waarbij ik enkele wijzigingen zal voorleggen die



eerder technisch van aard zullen zijn. Op basis daarvan zullen wij de Raad van State kunnen vatten. Die zal zich uitspreken over de wettigheidstoets en de bevoegdheidsaspecten. Het is misschien een vreemde maar een snelle en slimme manier om die discussie te beslechten. Het heeft geen zin om te blijven steken in een zwart-witdiscussie. Dat is al eens op het Overlegcomité aan bod gekomen. Het heeft geen vooruitgang geboekt. We kunnen niet blijven wachten. We moeten de arbiter vatten. Het is misschien geen koosjere methodologie, maar het is wel een snelle manier.

Ik zal een besluit voorleggen met voorstellen voor technische aanpassingen. Daarin worden verwijzingen naar de bevoegd geworden diensten opgenomen. Ik bedoel de bevoegd geworden diensten in onze – in Vlaamse – optiek. Bepaalde federaal samengestelde commissies worden geherdefinieerd. Nieuwe regelingen worden voorzien in bepaalde gevallen waar van de burgers een bijdrage ten bate van de staat vereist is.

De koninklijke besluiten hierbij zijn natuurlijk weerspiegelingen van de bevoegdheidsinterpretaties zoals wij die in het Vlaamse Gewest aanhouden en momenteel gestalte geven. Voor alle duidelijkheid, wij willen deze wijzigingen effectief doorvoeren. Maar dan hopen we via die weg toch ook wel een uitspraak te kunnen krijgen in heel die bevoegdheidsdiscussie en hierin vooruit te kunnen gaan.

Niet alleen het departement MOW maar ook het AWV voert sensibiliseringsacties en zet campagnes in de markt. Ik kan u een idee geven van de thema's. In januari ging het over het negeren van afgekruiste rijstroken (AWV); in februari over vermoedigheid (MOW); in maart de aankondiging van grote werven in 2015 (MOW), wat gerelateerd is aan de verkeersveiligheid; in april wordt het snelheid (MOW); in mei snelheid bij wegenwerken (AWV); in juni alcohol (MOW); in juli afval, dat is specifiek voor OVAM; in september – enigszins onder voorbehoud – de update van de grote werken; in oktober de focus op gordel- en gsm-gebruik; in november mogelijk iets rond vrachtwagens; in december traditiegetrouw alcohol.

Mijnheer Keulen, ik zal het in mijn antwoord op uw vraag hebben over de rijopleiding.

Wat betreft de technische keuring is er vandaag continuïteit van beleid, zoals op het federale niveau. Maar ik bekijk wel de evaluatie van heel dat systeem in Vlaanderen, een afgeleide van zoals het nu in België verloopt, op basis van een benchmark.

Over de homologatie hebben we het al eerder gehad in deze commissie. Ook daar zoeken we optimalisatiemogelijkheden, in combinatie met een grotere rol voor fabrikanten en technische diensten, door uitbesteding van dat goedkeuringsproces aan een gemengde structuur van overheid en private sector.

Er waren ook vragen over het ISA-plan van minister Galant en de bekendmaking ervan. Vanzelfsprekend willen wij daaraan meewerken. Maar wij moeten onszelf niets wijsmaken. In het kader van de verkeersveiligheid zal dit zeker niet op korte termijn vruchten afwerpen. Er zijn ingrijpende aanpassingen nodig aan zowel de wagens als aan de infrastructuur. De constructeurs moeten volledig mee zijn, zeker voor de systemen die interessant zijn voor de verkeersveiligheid. Vandaag heb je open, halfopen en gesloten ISA-systemen. Bij een open systeem krijg je de melding dat je te snel rijdt, bij een halfopen systeem voel je een weerstand in je pedaal en bij een gesloten systeem kun je niet sneller rijden dan 120 kilometer per uur. De constructeurs gaan mee met het open en het halfopen systeem, maar voor het gesloten systeem is er nog niet veel animo. We moeten dit niet aandienen als dé oplossing, zeker niet op de korte termijn. Ik ga zeker in

op uitnodigingen van minister Galant om daarover te overleggen. Maar het is zeker niet de heilige graal, zeker niet op de korte termijn.

We gaan uit van de doelstelling van een gefaseerde rijopleiding. Bij de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid werd daar een eerste keer met een brede waaier van experts en belanghebbenden over gedebatteerd. Wij staan voor een traject dat bestaat uit de LOVE: Leerfase, Oefenfase, Vervolmakingsfase en de E van Eeuwig of levenslang leren. Dat is gemakkelijk te onthouden. Ik denk dat ik dat afdoende diets heb gemaakt.

De werkgroep Rijopleiding heeft ondertussen al een curriculum uitgewerkt voor het rijbewijs categorie B, dat al deze maand van start gaat. We hebben dit op korte termijn gerealiseerd, zelfs met breed overleg: niet alleen met de 'usual suspects' inzake verkeersveiligheid maar tot en met met de Gezinsbond zijn we er in zes maanden in geslaagd om twee bladzijden te formuleren met een opsomming van vaardigheden waaraan de kandidaat-chauffeur moet beantwoorden en die logica mee te geven aan de opleiding en beoordeling van de kandidaat-chauffeurs. Dat is al uitgerold. We willen daarbij vooral verder gaan dan vandaag het geval is. Vandaag danst het systeem op twee benen: kennis van de wegcode en het kunnen beheersen van het voertuig. Wij voegen daar hogere-ordevaardigheden aan toe: risicoperceptie, sociaal rijgedrag, het kunnen rijden in verschillende weersomstandigheden, enzovoort.

Bij het uitbouwen van de hervormde rijopleiding is het verhogen van de kwaliteit de absolute prioriteit. De rijsector, hoofdzakelijk door Federdrive vertegenwoordigd, roept al lang op tot een verhoging van de kwaliteit. Tegelijkertijd moeten we er natuurlijk over waken dat de opleiding voor iedereen toegankelijk blijft. Vandaar ook de betrokkenheid van bijvoorbeeld de Gezinsbond in die werkgroep.

Daarnaast moeten kandidaat-bestuurders worden beschermd in hun rechten als consument. Ook daarover hebben we in de commissie al discussie gevoerd naar aanleiding van een reportage van VTM. Het ging erover dat er veel te veel cowboys in de sector zijn. Als men zelfs betaalt voor een rijinstructeur, dan krijgt men geen kwalitatieve opleiding. Ook dat zit erin vervat.

Ik werk aan een visienota met daarin elementen zoals de risicoperceptietest, de ondersteuning van de vrije begeleider, kwalitatieve vorming en bijscholing van de rijlesgever en de examiner, mogelijke inhoud en structuur van een terugkommoment en levenslange bijscholingsmogelijkheden.

Ik ga daarbij niet over één nacht ijs. Dat overleg is nu bezig en heeft al concrete vruchten afgeworpen. Ik zal in dit kader dan ook de tijd nemen om niet alleen via onder andere de werkgroep Rijopleiding in overleg te gaan maar ook om voldoende rekening te kunnen houden met de resultaten van een lopend onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid naar de huidige rijopleiding van internationale projecten zoals het Road User Education Project. In dat project formuleren experts van verschillende landen, Spanje, Finland, Verenigd Koninkrijk en Ierland, aanbevelingen over de kennis en vaardigheden waarover een goede lesgever moet beschikken.

Ik werk ook op drie parallelle sporen maar niet chronologisch. Zo niet, zouden we te ver gaan in de tijd.

Via een eerste spoor starten we met aspecten van optimalisatie en kwaliteitsverbetering binnen het huidige reglementaire kader. Dat is iets dat we nu al kunnen doen, bijvoorbeeld bij de controle van rij scholen en de erkenning van bijscholingen. Daarin past ook de aanpassing van het curriculum. De invoering van het curriculum heb ik kunnen doorvoeren zonder een regelgevend

initiatief te nemen of zonder een administratieve rechtshandeling te stellen. Ik verwijs hier naar de controle van rijsscholen. Nu wordt veel te veel een papieren controle doorgevoerd. We willen veel meer een controle op het terrein.

In een tweede parallel spoor maken we werk van elementen die wellicht al een beperkte wijziging van het reglementair kader hebben doorgevoerd zoals de risicoperceptie, de bijscholing van gebrevetteerden.

Een derde eveneens parallel spoor gaat over elementen die een meer structurele aanpassing van het wetgevend kader vereisen en waarbij we waarschijnlijk zelfs decretaal moeten optreden. Dit zal waarschijnlijk iets meer tijd in beslag nemen. Ik heb het dan over het terugkommoment, de vervolmakingsfase en alles wat daarmee te maken heeft. Het is belangrijk dat voor bepaalde aspecten overleg met de federale overheid wordt gevoerd.

Ik heb het al gehad over een hervorming van de rijopleiding als onderdeel van de E van educatie, maar ik heb natuurlijk ook oog voor de andere E's. Ik heb het al gehad over enforcement, waarbij we op nieuwe en innovatieve handhavingstechnieken willen inzetten. We hebben die discussie al gevoerd in de plenaire vergadering naar aanleiding van de trajectcontroles. Ook op het vlak van engineering, een van de andere E's, is het verkeersveilig en vergevingsgezind ontwerpen een van onze belangrijke aandachtspunten waarbij we gebruikmaken van onze bevoegdheid voor openbare werken. Het is bijvoorbeeld een vaste regel dat elke wijziging aan of ingreep in onze infrastructuur altijd moet leiden tot meer verkeersveiligheid.

Wat de ongevallenregistratie betreft, deel ik de bezorgdheid van een aantal collega's. Men moet weten wat de eigenlijke aanleiding is van ongevallen. Gaat het zuiver over het menselijke gedrag, de infrastructuur of de interactie tussen beide? Daar kan dikwijls geen eenduidig antwoord op gegeven worden. Op dat vlak is er de laatste jaren veel werk verricht binnen de Taskforce Ongevallenregistratie en binnen de werkgroep Statistiek die zich binnen de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid bevindt. Ook onze administratie neemt daar actief aan deel.

Op basis van die werkzaamheden is onder andere een traject uitgestippeld voor de integratie van een cartografische tool in de ongevallenregistratie. Dat is een wezenlijke kwaliteitsverbetering. Essentiële data zoals een betrouwbare en eenduidige geolocatie worden daarbij doorgevoerd. Bovendien wordt ook ingegrepen aan de bron, dus bij de opmaak van het proces-verbaal. Het gaat over een exacte lokalisering van het ongeval en van de aanleiding daarvan. Wanneer dat mogelijk is via andere toepassingen dan het klassieke pv, vermijden we toch wel wat arbeidsintensieve naverwerking.

Ook de opname van gestandaardiseerde manoeuvrediagrammen binnen de software van de politie en de modernisering van het verkeersongevallenformulier zijn al aan bod gekomen. Men veronderstelt dat beide gevallen bijkomende waardevolle mogelijkheden voor diepgaandere analyse bieden. Zo'n formulier wordt niet altijd volledig ingevuld maar men kan hier specifiekere elementen toevoegen waardoor men een concrete duiding krijgt over de lokalisatie en de aanleiding van het ongeval in kwestie.

Vanwege die gunstige evaluatie die alle in de taskforce betrokken actoren gaven aan die vorm van overleg zal ik binnenkort die taskforce in zijn bestaande samenstelling opnieuw samenroepen om op drie- of viermaandelijks basis de vinger aan de pols te houden. We willen sneller vooruit kunnen gaan. Ik heb een heel positieve evaluatie van die taskforce ontvangen en ik wil die dan ook op regelmatigere basis bijeenroepen. Wat de vragen over trajectcontrole betreft, zal de volgende bijeenkomst van de heel brede werkgroep – met daarin de federale

wegpolitie, de lokale politie, het parket, het Agentschap Wegen en Verkeer enzovoort – meer duidelijkheid geven. Daar is onder meer de idee van die mobiele trajectcontroles uit voortgekomen. We bevragen daar momenteel de markt over. Ik kan wel al zeggen dat daar interesse voor is. Het is iets nieuws maar het is geen compleet novum.

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Dit toont aan dat het een aangelegenheid betreft die u na aan het hart ligt.

Mijnheer Parys, bij zowat elke discussie die in het parlement wordt gevoerd, komt u aandraven met de zesde staatshervorming die u met handen en voeten boeit aan een aantal zaken. Ik wil wel toegeven dat er een aantal onvolkomenheden in zitten en dat dit wellicht niet de laatste staatshervorming zal zijn. Maar als ik goed ben ingelicht, is er aan de overkant van de straat een coalitie geïnstalleerd die op één partij na identiek is aan deze coalitie. Uw partij is daarin de grootste. Als u dus gefrustreerd bent dat u het rijbewijs met punten hier niet kunt invoeren, dan vraag ik me af waarom u er niet in slaagt om bij de Federale Regering op tafel te kloppen en daar forse stappen vooruit te zetten. Dat kan het probleem toch niet zijn.

Naast een aantal concrete maatregelen die worden genomen, is er ook gesproken over een cultuuromslag die tijd kost. Ik geloof eigenlijk niet in dat fabeltje dat we onszelf graag wijsmaken, namelijk dat snel rijden en alcoholtolerantie in onze genen zou zitten. Zo'n twintig jaar geleden keken wij naar de Zuid-Europese landen waar ze als zotten te snel reden en te veel dronken.

En kijk waar die vandaag staan. Ze hebben ons allemaal voorbijgestoken. Dat is heel eenvoudig. Daar heeft men erkend dat ons gedrag het probleem is. Men heeft maatregelen durven te nemen: veel meer en forsere handhaving, veel meer sensibilisering vanaf de kleuterklas, een hervorming van de rijopleiding, zware investeringen in infrastructuur, ook voor zwakke weggebruikers én de invoering van het rijbewijs met punten. Ik geloof daar heel erg in, mijnheer Keulen. Ik denk ook, en dat heb ik gehoord in uw antwoord, minister, dat het de bouwstenen moeten zijn van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

We kunnen nog heel veel studies doen naar de oorzaken van ongevallen en dergelijke. Inderdaad, er zijn regionale verschillen die vragen oproepen. Maar de fundamentele analyse is al een aantal keren gemaakt. Mijnheer Parys, u moet het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen dat is goedgekeurd in 2007 er maar eens op nalezen: er staan een aantal interessante longitudinale studies in naar de oorzaken van ongevallen. Ik denk niet dat de wereld op dat vlak gigantisch is veranderd.

Minister, er is iets raars aan de hand met dat Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Op 11 december 2013 antwoordde minister Crevits op een actuele vraag van mevrouw Smaers dat het huidige plan zou aflopen op 1 januari 2015, twee maanden geleden dus. Ze stelde bezig te zijn met een nieuw plan, dat er op 31 december 2014 perfect kon liggen, om naadloos over te gaan. Ofwel heeft uw voorganger niet veel voorbereidend werk geleverd, ofwel heeft ze onderschat hoeveel werk er in de voorbereiding van zo'n nieuw plan kruipt, ofwel hebt u het bord helemaal schoon geveegd, omdat wat voorlag niet genoeg was en niet strookte met uw ambitie. Misschien hebt u meer tijd nodig omdat u verder wilt gaan.

Minister, u hebt gesproken over het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, de nieuwe rijopleiding, het nieuwe Verkeersveiligheidsplan. Op inhoudelijk vlak strookt wat ik heb gehoord in zeer grote mate met hoe ik er zelf over denk. Het

zijn de drie belangrijkste bouwstenen. Ik hoop dat die allemaal dit jaar concreet worden en worden geïmplementeerd, en dat het niet nog eens een paar maanden in 2016 wordt. Ik kan enkel hopen dat wat u in de steigers hebt gezet, en dat is heel wat, effectief een werf is die dit jaar nog helemaal kan worden opgeleverd. Dank u.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, ik wil u bedanken voor uw zeer uitvoerig antwoord en u complimenteren dat u deze problematieken ook met daden aanpakt, die veelzijdig zijn en maatschappelijk zeer belangrijk. 'Carry on!'

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Minister, ik heb niet zo'n positief gevoel. Ik ben een beetje ontgoocheld door uw antwoord. De cijfers zijn zo dramatisch, de evolutie ook. Daarom vraag ik u om het over een andere boeg te gooien. U hebt gezegd dat het Verkeersveiligheidsplan nog loopt tot 2015. En dan zei u: "Het oude Verkeersveiligheidsplan spoort goed met de nieuwe intenties." Dan heb ik het gevoel dat het beleid gewoon wordt voortgezet. Het over een andere boeg gooien zit er niet in. Maar ik kan me vergissen. U weet dat ik u veel krediet geef.

Over ISA bent u niet zo enthousiast. Ik ben er zeker van dat ik het binnenkort op radio en tv, als u nog eens een verklaring aflegt over verkeersveiligheid, niet ga horen in het rijtje van rijopleiding, rijbewijs met punten en trajectcontrole. Ik mis begeesting. U zegt dat het nog lang gaat duren. Mag ik u erop wijzen dat de eerste resolutie daarover is goedgekeurd in 1995? We zijn nu twintig jaar verder. Als u er nu weer een termijn aan vasthangt, kunnen we beter wachten op de zelfrijdende wagen, die het zwakste element in de auto, namelijk de bestuurder, uitschakelt. Als u het nu niet opneemt, dan hebben we de tussenfase van ISA niet meer nodig.

Ik heb het woord 'fiets' in uw antwoord niet gehoord. Nochtans heb ik u de dramatische ongevallencijfers voorgeschoteld, met een stijging van 8,5 procent van de letselongevallen bij fietsers. Ik had gehoopt een getal te horen, hoeveel u zult investeren in fietsinfrastructuur. Onlangs hebt u gezegd dat u 22 miljoen euro zou investeren. Ik veronderstel dat het gaat om 22 miljoen euro extra, dat is dan goed voor 68 kilometer fietspad, of 32 kilometer fietspad langs beide kanten.

Dat bedoel ik, minister. Ik heb het beeld van de gewestwegen geschetst, met die zelfmoordstroken. Het tempo waaraan nu weginfrastructuurwerken gebeuren, is zo traag. Als er geen extra incentives voor investeringen komen, zijn we nog tientallen jaren bezig en zitten we al die tijd met die levensgevaarlijke situaties op de gewestwegen. Ook daar hoor ik niet meteen iets dat op een verandering wijst.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Mijnheer Vandenbroucke, het zal u misschien vreemd in de oren klinken, maar ik wil me graag aansluiten bij wat u daarjuist zei over de cultuuromslag. Ik heb gezegd dat die belangrijk is, maar ik ben er samen met u van overtuigd dat het niet in onze genen zit. We moeten maatregelen nemen die de cultuuromslag effectief bewerkstelligen. Maar het betekent niet dat van vandaag op morgen alle doelstellingen die we onszelf hebben opgelegd in termen van verkeersveiligheid, bereikt zullen zijn.

Ik wil iets zeggen over de zesde staatshervorming. Er waren opmerkingen over wat ik daarover heb gezegd. Ik vind niet dat dat de sereniteit van dit debat

verstoort. We moeten in dit debat durven blijven zeggen dat het instrumentarium waarover we beschikken, niet volledig is en dat het af en toe bric-à-brac in elkaar steekt. Als het bijvoorbeeld nog maar gaat over de rijopleiding, discussiëren sommige mensen al over de vraag of Vlaanderen wel of niet en in welke mate bevoegd is. Dat zijn belangrijke elementen om in de discussie te brengen als we het aantal verkeersdoden willen laten dalen. Dat heeft niets te maken met al dan niet sereen kunnen discussiëren over dit belangrijke onderwerp.

Dat ontslaat ons uiteraard niet van te doen wat we kunnen met het instrumentarium dat we vandaag wel in handen hebben. Ik zal op die nagel blijven kloppen, op het feit dat we nog veel beter kunnen doen als we een beleid kunnen voeren dat in één hand zit.

Minister, ik wil me tot besluit aansluiten bij de heer Keulen, die zei: 'Carry on.' Uiteraard is dat wat we u toewensen. We zullen u ondersteunen en kritisch blijven ondervragen over de vorderingen op dat domein.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik werk natuurlijk verder op wat mijn voorganger al in de steigers heeft gezet. Dat is vanzelfsprekend. Het gaat niet over afstand nemen of zwartepieten doorspelen. We zijn geconfronteerd met een gegeven, waarop we snel en kordaat moeten reageren. Dit is het momentum waarop we misschien meer gedaan krijgen van de publieke opinie dan voorheen. Dat momentum wil ik vooral grijpen. Ik heb tal van nieuwe maatregelen voorgesteld. Mevrouw Pira, als u concrete suggesties hebt, dan hoor ik ze graag. Ik neem ze graag mee.

Als het gaat over ISA, dan ben ik niet sceptisch, maar gewoon realistisch. U verwijst naar de resolutie van 1995 inzake ISA. Wel, quod erat demonstrandum. Ik wil veel meer focussen op wat we zelf kunnen doen. De betrokkenheid van de constructeurs en de aanpassingen van hun infrastructuur zullen veel vergen. Ik ben daar niet tegen, maar we moeten onszelf op dat vlak niets wijsmaken. In de zaken die we volledig zelf kunnen doen, moeten we in de eerste plaats vooruitgang boeken.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een gedragslijn voor adviezen van de administraties, met name het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met betrekking tot een stedenbouwkundige vergunning – 1449 (2014-2015)**

**Voorzitter:** mevrouw Lies Jans

**De voorzitter:** Het antwoord wordt gegeven door minister Weyts.

De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Dit is een fundamentele casus. Het gaat over een fundamenteel probleem. Het is heel sterk aanwezig in onze Vlaamse administraties, waar visie wordt verward met reglementering en wettelijke omkadering. Visie wordt soms gehanteerd als een soort van reglementaire lijn, terwijl de wettelijke basis, de onderbouw, ontbreekt. Dat is vanuit de machtspositie die men heeft opgebouwd. Zolang niemand protesteert, is er niets aan de hand. Het gaat gewoon over een concrete casus in de republiek Wellen. Maar eigenlijk gebeurt dat vandaag in heel Vlaanderen. Het is heel symptomatisch voor onze Vlaamse administraties.

Alle burgemeesters en schepenen van Ruimtelijke Ordening kunnen u daar verhalen over vertellen. Waarom is dat? Wel, dat is onze zienswijze. Als je vraagt op welk koninklijk besluit, decreet of wet of wat ook dat is gestoeld, dan zeggen ze: dat is onze visie. Maar dat is zeer arbitrair, want visie is per definitie subjectief. Een wet of een decreet of een of ander reglement is objectief. Dat is dan ook de maatstaf die geldt voor iedereen. Dan hangt het niet af van wie op dat ogenblik het dossier behandelt, want er is nu eenmaal een reglementaire of wettelijke lijn. Ik stel vast dat de visies van verschillende mensen binnen dezelfde dienst nogal eens van elkaar willen afwijken. Voor degene die lijdend voorwerp is, heeft dat soms verstrekkende gevolgen. Ik vind dit een fundamentele casus, minister.

Wanneer mensen een stedenbouwkundige vergunning wensen te bekomen, bijvoorbeeld om een huis te bouwen of verbouwen, dan moeten ze een hele procedure doorlopen die start met een aanvraag in de desbetreffende gemeente of stad. In deze procedure spelen verschillende administraties, lokaal en bovenlokaal, een rol en dienen ze een advies te verlenen.

De procedure verloopt volgens duidelijke regels en houdt rekening met objectieve criteria zodat elk dossier op een uniforme wijze wordt besproken. Althans dat hoort zo te zijn. Dat is de theorie. In de praktijk blijkt dit vaak minder eenduidig en is de modus operandi van sommige administraties met betrekking tot vergunningen niet steeds volledig objectief.

Er zijn talloze voorbeelden van administraties die gebruikmaken van een gedragslijn zonder wettelijke basis om zodoende een advies te verlenen, dat echter niet decretaal of wettelijk is gefundeerd. Ik neem een concreet voorbeeld, maar dit is exemplarisch voor administraties en diensten, vooral binnen onze Vlaamse overheid. Wanneer het perceel van de aanvrager langs een gewestweg ligt, dient het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een advies te verlenen. In een concreet geval verleende het AWV een negatief advies aan een bouwaanvraag omdat er werd geraakt aan de ontworpen rooilijn van elf meter. Op basis van dit advies weigerde het college van burgemeester en schepenen de bouwvergunning.

De aanvragers namen hier geen genoegen mee en trokken naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen, die het advies van het AWV vernietigde. Daar bleek dat de ontworpen rooilijn waarvan sprake, niet decretaal was vastgelegd in het zogenaamde Rooilijndecreet van 2009, maar door het AWV werd verondersteld als feitelijke rooilijn.

AWV had daar geen vrede mee. Het ging in cassatie en is daar ook teruggefloten. Cassatie zei immers dat het ter zake toch wel ergens de objectieve toets miste. Minister, dit voorbeeld laat zien dat een administratie – AWV in dit voorbeeld – zich niet altijd houdt aan toetsbare en transparante regels, terwijl dit me wel essentieel lijkt in een correcte dienstverlening voor de burger.

Dit is echt zeer fundamenteel. Ook Cassatie heeft AWV teruggefloten, nadat de Raad voor Vergunningsbetwistingen als vernietiger was opgetreden.

Minister, is deze problematiek u bekend? Ik geef daar nu een voorbeeldje van, maar helaas zijn er wel meerdere voorbeelden binnen verscheidene administraties aan te halen. Welke stappen zult u zetten om ervoor te zorgen dat een gedragslijn zonder wettelijke basis niet de modus operandi van de administraties blijft, maar dat er wel duidelijke, toetsbare criteria in de plaats komen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, geachte leden, deze vraag was ook gesteld aan collega Schauvliege, maar gelet op de specifieke casus, meer bepaald de praxis van AWV, lijkt het me evident dat ik dat beantwoord. Met alle sympathie voor de

republieken in deze wereld, ik moet er eerst wel bij vertellen dat het ongunstige advies natuurlijk ook wel gebaseerd was op een terechte bezorgdheid. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Men wil natuurlijk vermijden dat, als er later langs die gewestweg werken worden georganiseerd of moeten worden doorgevoerd, mensen die hebben geïnvesteerd in een woning, vervolgens moeten worden onteigend, met alle menselijke drama's van dien. Het is onbehoorlijk bestuur om dan toch een bouwvergunning te geven. Ook lopen de onteigeningskosten voor de overheid dan natuurlijk nogal hoog op, waardoor we minder kunnen spenderen aan infrastructuur.

Mijnheer Keulen, nu ben ik het au fond met u eens dat de regels transparant moeten zijn en dat elk advies gemotiveerd en gewettigd moet zijn. Dat moet duidelijk worden aangegeven en begrepen: is het bindend of niet-bindend? Een loutere verwijzing naar een ontworpen rooilijn kan dus niet. Zoals u weet, maakt de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een onderscheid tussen bindende en niet-bindende adviezen. Het is inderdaad zo dat een advies van de administraties, dus bijvoorbeeld ook van AWV, vroeger bindend was. Dat is vandaag echter niet het geval. Het is enkel nog bindend als het voortvloeit uit wettelijke bepalingen. Dat zijn de zogenaamde direct werkende normen. Een per KB goedgekeurd rooilijnplan is een direct werkende norm. Indien er geen goedgekeurd rooilijnplan bestaat, is het advies van AWV eenvoudigweg niet bindend. Dan is het aan het schepencollege om nog steeds de bouwvergunning te verlenen, zij het mits voldoende motivering.

Ik heb er in mijn gesprekken met de administratie ook op gewezen dat een bindend advies zonder wettelijke basis ook niet kan, en dat een advies ook telkens moet worden gemotiveerd. Op basis daarvan zijn ondertussen ook interne richtlijnen doorgestuurd naar iedereen die zich bezighoudt met adviesverstrekking. Dit jaar zullen we trouwens ook nog verder opleiding geven aan diverse afdelingen specifiek met betrekking tot die wettelijkheid, maar ook met betrekking tot behoorlijk bestuur en vooral een uniforme aanpak op dat vlak. Volgens de berichten die mij bereiken, varieert dat immers wel.

Anderzijds wil ik zelfs de waarde van niet-bindende adviezen niet zomaar opzij schuiven. Ze zijn nog wel nuttig. De kennis bij diverse administraties bestaat en wordt gewaardeerd. Het is ook logisch dat diverse opportuniteitselementen worden onderzocht. Men kan er bijvoorbeeld op wijzen dat men daar in de nabije toekomst in een fietspad of zo voorziet, of iets nieuws wil aanleggen, waardoor je dus opnieuw in de onteigeningslogica komt. Die advisering lijkt me dus zinvol vanuit dat oogpunt. We moeten die handhaven. Als het college echter oordeelt dat de vergunning toch kan worden verstrekt en daarvoor ook een goede motivering heeft, tegen een ongunstig niet-bindend advies in, dan is dat geen probleem. Dan moet men dat ook aanvaarden. Dan is dat gewoon zo. De verantwoordelijkheid ligt volledig bij het lokale politieke bestuur. Ik ben er dan ook een voorstander van dat AWV, misschien nog meer dan in het verleden het geval was, met de gemeentes in overleg gaat over het gewenste gabariet van wegen. Waar is men het erover eens dat de bestaande rooilijn behouden blijft, of is een aanpassing van die rooilijn raadzaam? Waar staat het behoud van het gabariet onder druk door de vele aanvragen? Dan moet men gewoon eens bespreken op het terrein. Voor die wegen kan dan worden overwogen om nieuwe rooiplannen op te maken, maar dat men dat op zijn minst in gezamenlijk overleg doet, zodat we misschien komen tot een beter gedragen beleid en dat antagonisme dat er soms wel is, enigszins wordt weggewerkt.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Ik wil u daarvoor bedanken. Even in de marge iets dat voor collega's die aan gemeentepolitiek doen, heel herkenbaar is. Vandaag had ik nog een discussie, die op het einde heel interessant werd, met de



collega's van Ruimtelijke Ordening. Zij vonden dat we op een plaats in Lanaken waar heel wat winkels staan, naar een uitdoofbeleid moesten gaan. Toen ik dan vroeg wie die mensen zou vergoeden of betalen, zeiden ze dat ze een visie hadden. Ze wilden eigenlijk die visie implementeren, maar dan op het vlak van de ruimtelijke ordening, maar soms gebeurt dat los van de wereld, voor iets dat ondertussen al veertig, vijftig jaar bestaat.

Terug naar dit. Minister, u hebt een punt als u zegt dat er heel wat ruis op de lijn zit. Dat is zeer dispaaraat, want de districten opereren daarin nogal autonoom. Je hebt districten die coulanter zijn daarin, en andere die superprincipeel zijn. Ik vind het ook goed dat u zegt dat men soms ook mensen moet waarschuwen voor wat de toekomst kan brengen, maar ook wat dat betreft het liefst met beide voeten op de aarde. Ik heb dat meegemaakt, ook opnieuw in de eigen gemeente. Op een bepaalde plaats langs een gewestweg komen er nieuwe fietspaden. Op een bepaald ogenblik wil daar iemand in een bedrijf iets aanpassen, waarop men zegt dat men dat niet kan goedkeuren. Er zou immers ooit wel eens uitbreiding kunnen komen van een tweevaksweg met rijrichting in elke richting naar twee vakken in de beide richtingen. Er was echter pas een nieuwe riolering gelegd, en nieuwe fietspaden.

Dan vraag je: wanneer zal dat ooit gebeuren? Dan zegt men: dat weten we niet, maar dat zou ooit kunnen. Daar moeten we een stuk realisme aan de dag leggen, want dat zal zich nooit concreet voordoen, zeker de eerstvolgende vijftig jaar niet en misschien zelfs de eerstvolgende honderd jaar niet. Ook daar opnieuw moet men in de administratie de reputatie van de Vlaamse overheid bewaken door te zeggen dat men dat met objectieve regels moet doen en dat men ook eens moet praten met het lokaal bestuur. Op zich is de uitdrukking 'bindend advies' die is ingeburgerd in Vlaanderen, een contradictio in terminis, want hoe kan nu een advies bindend zijn? Maar goed, dat is een taalkundige zaak en dat zullen we nooit meer rechtgetrokken krijgen.

Maar als men spreekt over een advies, als een consult, waar men mee doet wat men wil, kan ik daar perfect mee leven. Op een bepaald moment moet men zeggen dat iets een bindende kracht moet hebben want er staan hogere belangen op het spel. Maar dan moet de overheid erover waken dat, in een samenleving waar de juridisering overall om ons heen groeit, en waar de mensen steeds meer gaan procederen, als we iets op papier zetten, dat de toets van de rechter kan doorstaan. En als je dan ongelijk krijgt bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, kan je nog eens in cassatie gaan en daar ook nog eens ongelijk krijgen. Het AWV heeft op dat vlak nog een weg af te leggen.

Ik vind het goed dat u de problematiek onderkent en dat u een subsidiariteitsreflex laat spelen, minister. Ik ben er zeker van dat er vandaag honderden dossiers in Vlaanderen zijn bij de verschillende administraties zoals die die ik hier heb aangekaart.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe mobiliteitsapp die de minister voorbereidt en de vrije beschikbaarheid van informatie bij publieke en semipublieke instellingen  
– 1528 (2014-2015)**

**Voorzitter:** mevrouw Lies Jans

**De voorzitter:** De heer Ceysens heeft het woord.

**De heer Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, er zijn al een aantal schriftelijke vragen gesteld in verband met die apps.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Ik denk dat van mijn schriftelijke vraag de termijn morgen verloopt. Ik ben alweer te braaf geweest.

**De heer Lode Ceyskens (CD&V):** Het moest eens in uw leven gebeuren, collega, dat u te braaf bent geweest.

Minister, ik wil even verwijzen naar uw beleidsnota waarin u hebt meegegeven dat u werk wilt maken van een nieuwe app om mogelijke trajecten en vervoersmodi te verrijken met realtime informatie. Voor alle duidelijkheid: dat is een zeer goede uitgangssituatie. We zijn het er vandaag allemaal over eens dat we moeten kijken op welke manier we het snelste van punt A naar punt B geraken en dat we ons niet meer kunnen beperken tot één vervoersmodus. Door een app te maken die op alle vervoersmodi inspeelt, kan de afweging gemaakt worden welke vervoersmodi op dat moment het meest geschikt zijn en het meest op elkaar afgestemd kunnen worden.

Als we de markt bekijken, dan bestaan er al een hele hoop routeberekenaars. De Lijn heeft er een, maar er zijn ook private sites. Ik denk aan Mappy, Routeplanner van Touring of Routenet.be. De bekendste is misschien wel Google Maps, een app die al jaren live verkeersinformatie van de Belgische wegen aanbiedt. Dat is een systeem dat voortdurend verfijnd en verbeterd wordt. Ik begrijp dat men ook vragende partij is om zo veel mogelijk realtime informatie in het systeem te kunnen gebruiken.

Daar knelt vandaag het schoentje want het blijkt dat dit niet altijd evident is. Eigenaars van informatie delen die gegevens niet zo graag. Ik begrijp dat de NMBS, die zelf realtime informatie aanbiedt via Railtime, niet geneigd is om die informatie te delen met de markt omdat ze vinden dat die informatie geld waard is. Ik zou denken dat die informatie een stimulans kan zijn om de trein te nemen. Daarin is voor u als beleidsuitvoerder een rol weggelegd.

Mijn vraag is wie daar welke rol in te spelen heeft. Is dat de overheid, die die applicatie moeten laten ontwikkelen, of moeten we niet eerder inzetten op het maximaal verkrijgen van die realtime informatie om ze ter beschikking te stellen van al diegenen die daar mee aan de slag kunnen, uiteraard met respect voor alle privacyregels ter zake?

Minister, in hoeverre delen de instellingen en instanties die onder uw bevoegdheid vallen hun realtime data met bedrijven die hierrond klantvriendelijke dienstverlening willen ontwikkelen? Welke voorwaarden zijn hieraan gekoppeld en welke garanties inzake privacy worden opgelegd? Hebt u in uw talrijke contacten die u ongetwijfeld hebt met minister Galant, het aspect datadeling en datavrijheid al ter sprake gebracht? Zou Vlaanderen zich niet eerder moeten focussen op het toeleveren van interessante data aan anderen, die daar veel sterker in zijn dan wij, dan de dienstverlening zelf mee te ontwikkelen? Waarom denkt u dat wat we zelf doen, beter doen?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, minister, ik sluit graag aan met de inhoud van een vraag die hangende is, zoals ik al zei. Ik wil daarbij nog een bijkomend elementje inbrengen, namelijk de verwijzing naar de app MODUM, Models for Optimizing Dynamic Urban Mobility, die werd ontwikkeld in het kader van het Seventh Framework Programme (FP7), het Zevende Europese Kaderprogramma, door een groep bedrijven en universiteiten, met als doel een routeplanner aan te bieden.

Dat zou naar hun eigen zeggen een groene routeplanner zijn voor pendelaars. Ze claimen met de combinatie van drie verschillende modellen dat de applicatie niet alleen betere reisinformatie verschaft aan de gebruikers, maar ook helpt om de leefbaarheid in steden te vergroten door mensen bewust te maken van de keuze die ze maken en de uitstoot die ermee gepaard gaat.

Ik heb in mijn vraag de link gelegd naar uw plannen waar we enorm voor te vinden zijn. Hoe legt u de link naar al bestaande projecten of overleg met ontwikkelaars? Ziet u een toepassing in Vlaanderen mogelijk? Hoe zit het met de knelpunten? Ik kan me inbeelden dat niet iedereen even hard staat te springen om de data te delen. De verzameling van de data en de koppeling is niet evident en kan een belangrijk probleem zijn. Beschikken we over voldoende data? Welke parameters zijn nog niet duidelijk? Hoe zult u er mee voor zorgen dat de datastromen wel gedeeld kunnen worden in een soort databank? Wat is de timing?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Mevrouw De Ridder, ik vermoed dat uw schriftelijke vraag nog in een van mijn fardes vol schriftelijke vragen zit.

Er zijn al veel routeberekenaars en applicaties, zoals Touring. Ik volg de evolutie van de apps op. Er is momenteel geen enkele app die realtime reisinformatie over alle modi aanbiedt. Dat erkent ook Touring Mobilis. Dat wordt soms al eens betwist. Volgens Touring Mobilis is er zelfs geen openbarevervoerscomponent. Er is geen enkele private partij die reisplanners in Vlaanderen kan aanbieden die alle aspecten, alle modi en alle realtime informatie van trein en bus omvat.

Wat doen we nu al met betrekking tot de open data? Het Verkeerscentrum Vlaanderen stelt verkeersinformatie ter beschikking van derden. Ze doet dat via het systeem DATEX II, dat staat voor dataexport versie 2. Dat is de Europese standaard voor het vastleggen en uitwisselen van verkeersgegevens. Het Verkeerscentrum Vlaanderen geeft info over ongevallen, actuele wegenwerken en speciale evenementen die het verkeer beïnvloeden op de Vlaamse autowegen. Die data worden cyclisch doorgegeven en regelmatig geüpdatet. De camera-beelden, de filekaarten en de reistijden die worden getoond op de website van het Verkeerscentrum Vlaanderen worden via een aparte URL ter beschikking gesteld voor hergebruik. We doen dat kosteloos en er dient een licentieovereenkomst afgesloten te worden tussen de hergebruiker en het verkeerscentrum. Men vraagt dus bronvermelding en ontwikkelde diensten en producten mogen niet in tegenspraak zijn met het verkeersbeleid. Dat is geen onbelangrijke voorwaarde. Er is geen privacy-issue omdat er geen gepersonaliseerde gegevens worden gebruikt. De beelden die te zien zijn, zijn niet van die aard dat de privacy in het gedrang komt doordat de afstand groot genoeg is.

De Lijn stelt ook kosteloos data ter beschikking in verschillende formaten. Er zijn statische datasets inzake de dienstregeling, de locatie van haltes en routeinformatie. Er is een downloadbare routeplanner die kan worden geïntegreerd in websites van derden. De mogelijkheid bestaat om realtime halteborden van De Lijn weer te geven via een website of op schermen in een hotel of café. Ook hier geldt dat er een licentieovereenkomst wordt gemaakt. Ook de privacy is in dezen geen issue.

Zelfs op het vlak van de waterwegbeheerders hebben we een policy waarbij we data ontsluiten. Dat zal in de toekomst steeds belangrijker worden. Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust ontsluit de informatie over de scheepvaart, onder meer de door Europa verplichte informatie uit incidentenregistratie en River Information Services (RIS). Ze hebben ook realtime meteorologische informatie over wind, getijden, golven en beloodsing. Die informatie wordt trouwens ook gebruikt door ontwikkelaars van toepassingen voor schippers.

De scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal ontsluiten via de geografische data-infrastructuur de RIS-index. Dit is een applicatie waarbij op basis van gps-technologie kan worden aangegeven waar een schip zich bevindt. Dat is belangrijk om in de toekomst een soort dienstverlening te geven waardoor ondernemingen weten welk schip op welk moment aankomt of bij hen passeert zodat ze ladingen kunnen meegeven.

Wat de samenwerking met mevrouw Galant betreft, worden de realtime data wel uitgewisseld tussen De Lijn en de NMBS. Dat gebeurt exclusief, dus enkel onder hen. De Lijn mag de data van de NMBS dus niet doorgeven, dat is de afspraak. U zult zien dat er op de website van de NMBS ook altijd informatie zal staan over De Lijn. Als u een route berekent via de NMBS, zal steeds worden aangegeven hoeveel meter u te voet moet gaan en/of hoeveel met de bus of de tram. Dat gebeurt op basis van informatie van De Lijn en die is ook 'in realtime'.

U vraagt wat ik zelf wil doen. Ik wil inderdaad onze verantwoordelijkheid nemen op het vlak van de open data. Ik wil niet in de plaats treden van de markt, maar ik wil doen wat de markt niet kan doen: zorgen voor ons eigen opendatabeleid.

Ik gaf u net al uitleg over de data die we nu al aanbieden, maar dat is niet echt een volledige stroom van openverkeerdata, en er is ook geen geïntegreerd platform. Ik heb de administratie de opdracht gegeven om een gedetailleerde analyse te maken van de beschikbare verkeersdata, van wat we nu hebben. Ik heb ook de opdracht gegeven om te onderzoeken hoe en in welke vorm we die ter beschikking kunnen stellen. Het is daarbij wel de ambitie om in eerste instantie de open data op één platform te verzamelen. Dat is het belangrijkste dat we moeten doen om ervoor te zorgen dat de markt uiteindelijk zo'n app kan ontwikkelen. Dat hebben we natuurlijk wel nodig om de markt te 'challengen'. Als de data beschikbaar zijn op een geïntegreerd platform, staat niets de markt nog in de weg om zo'n app te ontwikkelen. We bekijken dan wel welke stimulansen we op dat vlak nodig hebben, wat we moeten doen opdat er effectief een app ontwikkeld wordt, multimodaal en met alle aspecten in vervat.

In het buitenland is er een heel beperkt aantal applicaties op de markt die daaraan beantwoorden. Ze zijn natuurlijk niet gericht op Vlaanderen en ze werken ook niet met Vlaamse data. Meestal zijn ze gericht op één stedelijk gebied. Arnhem in Nederland is een voorbeeld, net als Lyon en Berlijn.

Ik zal binnen de wettelijke mogelijkheden mijn best doen om ervoor te zorgen dat we doen wat we zelf kunnen doen en de markt niet kan, namelijk de open data op één geïntegreerd platform zetten. En dan zoek ik nog de weg hoe dit het beste kunnen doen. Ik zal dat uiteraard niet zelf doen. Ik denk wel al aan een aantal pistes, maar die zijn nog onderhevig aan een juridische toetsing. Uiteindelijk zullen we een geïntegreerd platform hebben met alle open data inzake mobiliteit die wij kunnen aanbieden.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**De heer Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik weet niet of ik het helemaal goed begrepen heb wat betreft De Lijn. De realtime data van De Lijn zitten, als ik het goed heb, toch niet in de app van De Lijn? Ze zijn wel opvraagbaar, maar volgens mij zitten ze niet in de app. Ik meen dat ik dit toch goed heb gelezen in uw antwoord op een vraag van mevrouw Christiaens.

**Minister Ben Weyts:** Er zijn twee apps. Er is wel een downloadbare routeplanner die u ook kunt integreren. Wat zij aanbieden, kunt u al integreren op wat u zelf aanbiedt.

**De heer Lode Ceysens (CD&V):** Ik wil nog even samenvatten. Als ik het goed begrijp, gaan we niet naar een eigen app, maar gaan we onze data ter beschikking stellen aan degenen die ze willen gebruiken voor het ontwikkelen van apps. Klopt dat?

**Minister Ben Weyts:** Dat is de basisvereiste waaraan we moeten voldoen.

Ik heb nooit gezegd dat ik zelf een app zou ontwikkelen, wel dat we de markt dan kunnen 'challengen'. We moeten maar zien welke stimulansen we moeten geven, als dat überhaupt nog nodig is, om zo'n app te ontwikkelen. Zal men dat automatisch doen vanuit de markt? Ik weet dat niet. Desnoods geven we nog een stimulan.

First things first. Wat we zelf eerst moeten doen, is de open data op een geïntegreerd platform zetten. Ondertussen bekijken we of we de marktspelers moeten stimuleren om de app te ontwikkelen.

**De heer Lode Ceysens (CD&V):** Minister, voor zover ik het begrijp, staan die marktspelers te springen om die open data te krijgen. Dat open platform zal zeker welgekomen zijn. Het lijkt me ook de juiste benadering van het probleem.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.