



Vlaams
Parlement

ingediend op **304** (2014-2015) – Nr. 1
27 maart 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over de voortgangsrapportage
met betrekking tot de invoering
van een kilometerheffing

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;

de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;

de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Inleiding door minister Ben Weyts	4
II.	Uiteenzetting door secretaris-generaal Filip Boelaert	4
	1. Context	4
	2. Kilometerheffing voor vrachtwagens.....	5
	3. Het principe 'de gebruiker/vervuiler betaalt'	5
	4. Systeem en handhaving.....	5
	5. Overleg met de betrokken sectoren.....	6
	6. Op welke wegen	6
	7. Tarief	6
	8. Advies MORA 2013.....	7
III.	Bespreking.....	7
	1. Vragen en opmerkingen van leden	7
	2. Antwoorden van minister Ben Weyts	11
	3. Antwoorden van secretaris-generaal Filip Boelaert	12
	4. Verduidelijking van Johan Schoups, Viapass	13
	5. Slotbespreking.....	13
	Gebruikte afkortingen.....	16
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 26 februari 2015 een gedachtewisseling over de voortgangsrapportage met betrekking tot de invoering van een kilometerheffing, met Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daarbij aansluitend gaf Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn toelichting bij de beslissing van de Vlaamse Regering van 13 februari betreffende de invoering van de kilometerheffing.

Filip Boelaert toonde bij zijn uiteenzetting een presentatie, die als bijlage is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be. Aan de bespreking werd op vraag van Filip Boelaert ook deelgenomen door Johan Schoups, secretaris-generaal van Viapass, het interregionaal samenwerkingsverband voor wegbeprijzing.

I. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stelt vast dat over de Vlaamse wegen voertuigen rijden uit allerlei landen, maar dat op dit ogenblik vooral de Vlamingen daarvoor betalen. Daarom heeft de vorige Vlaamse Regering al een kader uitgewerkt voor de kilometerheffing. De concrete invulling ervan is op dit ogenblik voorwerp van onderhandelingen.

Een kilometerheffing is in overeenstemming met het principe dat de gebruiker betaalt. Deze heffing leidt tot een internalisering van de externe kosten, en houdt daarbij rekening met de euronorm. De kilometerheffing moet een aansporing zijn om bewuster om te springen met logistiek. Het is bijvoorbeeld de bedoeling om het leegrijden tegen te gaan. In dat verband is het ook belangrijk om te investeren in multimodale knooppunten. Het resultaat zal in elk geval zijn dat buitenlandse vrachtwagens mee betalen voor het gebruik van Vlaamse wegen.

De regering streeft naar een maximaal draagvlak voor deze maatregel. Daartoe wil ze werk maken van flankerende maatregelen bij de verkeersbelastingen, het eurovignet en investeringen in infrastructuur en in de veiligheid van vrachtwagens. Dat beleid dient tot stand te komen in overleg met de diverse betrokken sectoren. In de eerste ronde werden de gesprekken geleid door Filip Boelaert. Er zal nog een terugkoppeling gebeuren.

II. Uiteenzetting door secretaris-generaal Filip Boelaert

1. Context

Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, licht toe hoever hij staat met zijn opdracht van de Vlaamse Regering.

De overlegstructuur van de voorbije jaren – governancestructuur – werd opnieuw geactiveerd. Het gaat om een ambtelijk overlegorgaan waar de verschillende administraties elkaar vinden. Het Departement Financiën en Begroting zal een belangrijke rol spelen bij de totstandkoming van de regelgeving. De Vlaamse Belastingdienst zal verantwoordelijk zijn voor de handhaving. Andere partners zijn het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie en de kenniscel PPS binnen de Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid.

De administraties worden in hun overleg met de sectoren en met de belangenorganisaties bijgestaan door Viapass, een entiteit waarin de drie gewesten vertegenwoordigd zijn en die bemiddelt tussen de overheid en de contractanten. Dat overleg dient rekening te houden met de vroegere beslissingen over de kilometerheffing en met de eerder geformuleerde randvoorwaarden. Men heeft

bijvoorbeeld beslist dat de tarieven omwille van de concurrentiepositie niet hoger mogen liggen dan in Duitsland.

2. Kilometerheffing voor vrachtwagens

Het voorontwerp van decreet dat op 13 februari 2015 door de Vlaamse Regering is goedgekeurd, vertrekt van het principe dat de vervuiler betaalt. In dat verband zijn er drie belangrijke componenten, namelijk het wegnennetwerk waar die belasting zal gelden, de tarifiering en de flankerende maatregelen. Die onderwerpen zullen besproken worden met de sector.

De heffingsplichtige voertuigen – dat zijn voertuigen vanaf 3,5 ton maximum toegelaten massa – moeten uitgerust zijn met een On-Board Unit. Iedere gereden kilometer wordt betaald, of een vrachtwagen nu gevuld is of niet. Zo wil men de beladingsgraad zo hoog mogelijk krijgen.

Er zijn slechts twee vrijstellingen mogelijk, namelijk voor de hulpdiensten en voor het strikte landbouwgebruik. Op het federale niveau worden voertuigen voor strikt landbouwgebruik sinds enkele jaren anders geïmmatriculeerd dan bijvoorbeeld tractoren die ook gebruikt worden voor opdrachten voor derden, zoals voor grondwerken. In dat geval gaat het om commerciële transporten en die vallen ook onder de kilometerheffing.

In principe moet er steeds een werkende OBU aanwezig zijn. De chauffeur van een vrachtwagen moet zelf nagaan of de OBU goed werkt. In de grensstreek moet er binnen de tien kilometer een servicepunt zijn waar men een OBU kan aanschaffen en opladen. In Vlaanderen zelf moet er ook overal binnen de dertig kilometer een servicepunt zijn. Zo zal men niet het excuus kunnen gebruiken dat de OBU kapot is en dat men er nergens een kan vinden.

3. Het principe 'de gebruiker/vervuiler betaalt'

Men dient te streven naar een billijke vergoeding, maar dan van alle gebruikers. Het probleem met het huidige eurovignet is dat het vooral betaald wordt voor de binnenlandse vrachtwagens omdat de pakkans bij hen veel groter is. De buitenlandse vrachtwagens kunnen gemakkelijker aan de belasting ontsnappen.

De kilometerheffing moet ook een incentive zijn voor een groener voertuigenpark. De heffing vertrekt van een berekende infrastructuurkost van 16,7 cent per kilometer voor snelwegen en 23,7 cent voor andere gewestwegen.

4. Systeem en handhaving

De tolinning zal gebeuren in free flow. Het systeem detecteert of er een On-Board Unit aanwezig is en hoeveel kilometer er gereden werd. De aanrekening van het aantal gereden kilometer zou dagelijks gebeuren. In principe gaat men uit van een voorafbetaling. De facturatie gebeurt via de backoffice. De drie gewesten hebben daarvoor een gezamenlijk compliance center. Als betaalmiddelen kunnen ook de courante tank- en betaalkaarten van de transportsector worden gebruikt. Viapass heeft ondertussen ook een vraag naar domiciliëring voorgelegd. Dat is bespreekbaar mits een voorafgaandelijke controle op de kredietwaardigheid.

De controle en de handhaving zijn volledig in handen van de gewesten. Dat gebeurt op drie manieren: met 21 vaste portieken op de snelwegen, met een aantal semi-vaste installaties op de andere wegen en met de mobiele controle van de Vlaamse Belastingdienst.

Bij de kilometerheffing is het in theorie nog altijd mogelijk om het land te doorkruisen zonder te betalen. De vrachtwagens passeren wel bij portieken waar kan vastgesteld worden dat er niet betaald werd. Die portiek houdt een blacklist bij. Vroeg of laat wordt de vrachtwagen tegengehouden en dan worden alle openstaande boetes aangerekend.

5. Overleg met de betrokken sectoren

Dit jaar is er al twee keer overleg geweest met de transportfederaties, namelijk Febetra, Transport en Logistiek Vlaanderen en UPTR, die een gezamenlijk standpunt bereikt hebben. Er is eveneens overleg geweest met de zeehavens, met Comeos, de vertegenwoordiger van de distributiesector, en met de Confederatie Bouw. Er is nog overleg gepland met de voedingsindustrie, met de landbouwsector waaronder de Boerenbond, met Voka, met de havenverenigingen, met UNIZO en met de Belgische Federatie van Brandstoffenhandelaars.

Een vaak terugkerende bezorgdheid binnen die onderhandelingen is dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing zou moeten terugvloeien naar de sector, onder meer naar investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur. Een andere bezorgdheid betreft de domiciliëring en de concurrentiepositie. Men herinnert uiteraard ook aan het wegvallen van het eurovignet voor de gebruikers van het Belgische wegennet. Men vraagt een strikte handhaving, maar die is verzekerd binnen dit systeem, zoals gebleken is uit de toelichtingen van Viapass en van de Vlaamse Belastingdienst. Men vraagt ook dat de vrijstellingen beperkt zouden worden en ook dat is in de praktijk het geval.

6. Op welke wegen

Het principe is dat alle wegen in het Vlaamse Gewest belastbaar zijn. Op sommige wegen geldt echter het nultarief. Filip Boelaert toont een kaart waarop de in het rood gemarkeerde wegen een tarief hoger dan nul hebben (zie de bijlage, p. 10). Die wegen worden opgesomd in het voorontwerp van decreet. Als er sluipverkeer wordt vastgesteld, dan kan men een weg aan de lijst toevoegen. Men kan ook wegen schrappen. Ook daarover is er nog overleg aan de gang.

Op de andere kaart in de bijlage ziet men de wegen van het eurovignetnetwerk, in het groen gemarkeerd. Dat zijn de belangrijkste snelwegen en de belangrijkste parallelwegen. Daar zal er steeds een kilometerheffing worden toegepast.

7. Tarief

In het samenwerkingsakkoord dat de Vlaamse Regering op 31 januari 2014 met de andere gewesten heeft afgesloten over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens¹, is afgesproken dat er een transparante tariefmethodologie zou worden gehanteerd. Daarbij vertrekt men van een basistarief (BT) dat rekening houdt met het wegtype (de factor A) en met de gewichtsklasse (de factor G). Daarnaast is er nog de factor En, die rekening houdt met de emissieklasse van het voertuig, de factor Ex, de externe kostenfactor, die vooral betrekking heeft op geluidemissies, en de factor F, die 1 bedraagt voor de wegen (wegtypes) onderworpen aan de heffing. De tariefformule zou er kunnen uitzien als volgt: $T_w = F \times (BT + aXA + bXG + cXEn + EX)$. Maar dat is maar een mogelijkheid.

De huidige formule houdt vooral rekening met de infrastructuur. De eurorichtlijn zegt echter dat de heffing ook rekening moet houden met de milieukost. Daarom worden de emissieklassen van de voertuigen als parameter opgenomen. Bij het

¹ Zie: *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2428/1-3.

tot stand komen van dit voorstel werd ook rekening gehouden met de omvang van de Duitse LKW-Maut. Op 1 oktober zal Duitsland echter zijn tarieven verhogen.

8. Advies MORA 2013

De Mobiliteitsraad heeft in 2013 advies uitgebracht op het ontwerp van decreet. De MORA vroeg naar een gemeenschappelijke juridische basis. Dat is gerealiseerd vermits er nu een voorontwerp van decreet is. De raad streefde eigenlijk naar een eurovignet-plusnetwerk. Daarover is er nog overleg aan de gang. De MORA vroeg ook uitbreidingsmogelijkheden om sluisverkeer tegen te gaan.

De adviesraad vroeg een eenvoudige en transparante tariefmethodologie, met de infrastructuurkost als basistarief. Dat is gerealiseerd. De infrastructuurkost wordt daarbij volgens de euronorm gemoduleerd naargelang de emissieklasse. Er is een differentiatie volgens de euronorm en het type voertuig. De voertuigen van 3,5 tot 12 ton vormen de eerste klasse, die van 12 tot 32 ton de tweede klasse en die van meer dan 32 ton de derde klasse.

De variatie volgens externe kosten en tijd en ruimte is momenteel nog niet opgenomen, maar ook daarover werden er vragen gesteld tijdens het overleg. Er wordt ook rekening gehouden met de vraag van de MORA om het aantal vrijstellingen te beperken. Er is voorzien in een strikte handhaving.

De Vlaamse Regering heeft al signalen gegeven dat ze bereid is om rekening te houden met de vraag om de opbrengsten aan te wenden voor het vervoerssysteem. De gewenste transparante werking van Viapass heeft de spreker al toegelicht. De socio-economische analyse die door MORA gevraagd werd, is al eens gebeurd in 2011². Er was ook een vraag om de gebruiksheffing mogelijk te maken voor alle modi. Op dit ogenblik voorziet het Vlaamse regeerakkoord in een kilometerheffing voor vrachtwagens. Voor het personenverkeer acht men echter nog bijkomend onderzoek noodzakelijk.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

Marino Keulen ziet de kilometerheffing als een sleutelement van het mobiliteitsbeleid. Ondanks de vertraging ziet het er naar uit dat het zal lukken om de deadline van begin 2016 te halen.

Binnen de open Europese ruimte is Vlaanderen sterk afhankelijk van de logistiek en van de havens. Het komt er dus op aan om de concurrentiepositie van het bedrijfsleven en van de havens te vrijwaren. Daarom moet er op korte termijn duidelijkheid worden geschapen over de flankerende maatregelen. Men zou zeker een deel van de opbrengsten moeten investeren in een versterking van het wegennet, dus in het onderhoud en de uitbreiding ervan. De minister heeft al een aantal snelwegen opgesomd die kunnen worden verbreed van tweemaal twee naar tweemaal drie rijstroken. Sinds het midden van de jaren 1980 is de capaciteit van de snelwegen namelijk gestagneerd, al zijn er onlangs wel spitsstroken bijgekomen. De congestiebestrijding is heel belangrijk. De Europese Unie heeft becijferd dat België jaarlijks 8 miljard euro verliest door de files. In Vlaanderen is er meer economische activiteit dan in Wallonië. Daarom is dat probleem vooral belangrijk op de Vlaamse wegen. Dat zorgt voor een concurrentienadeel.

² Toegelicht in de commissie op 30 januari 2014 (*Hand.* VI.Parl. 2013-14, nr. C116-OPE8).

Hij vraagt hoeveel de On-Board Units zullen kosten.

Duitsland heeft de LKW-Maut ingevoerd. Binnen Europa bestond daartegen de nodige weerstand. Werden er daarover nu al duidelijke afspraken gemaakt? Wat voor de grote lidstaten kan, moet immers ook kunnen voor de kleinere.

Björn Rzoska zegt dat het project voortbouwt op wat is vastgelegd in de vorige regeerperiode en in de samenwerkingsovereenkomst met de gewesten. Hijzelf vindt het vooral goed dat de externe kosten van de vrachtwagens gedeeltelijk zullen worden geïnternaliseerd.

Het lijstje van de criteria die een rol spelen bij de tarifiering is perfect verdedigbaar. Het is echter niet duidelijk hoe zwaar elk criterium doorweegt binnen de formule. Hij heeft de indruk dat de vergroening van het wagenpark niet zwaar doorweegt. De bedragen van de kilometerheffing komen ook niet in de buurt van de infrastructuurkosten, zoals blijkt uit de tabel. Werd dit systeem nog eens bij de MORA getoetst, zoals de vorige minister in de commissie beloofd had.

De kilometerheffing voor personenwagens werd in het verleden vaak aan dit dossier gekoppeld. De vorige minister heeft in deze commissie gezegd dat de resultaten van het proefproject van de duizend personenwagens beschikbaar moesten zijn vóór de verkiezingen van mei 2014, zodat de nieuwe regering daar rekening zou kunnen mee houden³. Na het proefproject zou er ook een wetenschappelijke studie worden opgezet naar de impact van dat project bij autogebruikers. Lies Jans heeft toen benadrukt dat die timing voor haar fractie heel belangrijk was⁴. Hij vraagt nu namens het parlement de resultaten van dat proefproject op. De voorzitter belooft dat ze met deze vraag rekening zal houden.

Karin Brouwers sluit zich aan bij de vraag van de heer Rzoska over het proefproject. Op haar eerdere vraag had de minister geantwoord dat de studie nog niet opgeleverd was en dat men ook dient te houden met de andere gewesten. Misschien kan de minister daarover vandaag wat meer vertellen. Ze ging ervan uit dat het overleg al achter de rug moet zijn op het ogenblik dat men een ontwerp van decreet voorlegt aan de Vlaamse Regering.

Het voorontwerp van decreet is echter op 13 januari blijkbaar al goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Sindsdien is er overleg geweest met een aantal sectoren. Het overleg met de voedingsindustrie en met de landbouwsector staat nog op de agenda. Is er eigenlijk nog marge om veranderingen aan te brengen? Misschien zou het goed zijn om een aantal van die groepen uit te nodigen vóór de bespreking van het ontwerp van decreet in de commissie.

Over de tarieven kan er nog gesproken worden. De opbrengsten van de kilometerheffing worden nu echter geraamd op 694,1 miljoen euro. Dat is een vertienvoudiging in vergelijking met de opbrengst van het eurovignet. Welke economische gevolgen zal dit hebben? Zal dit worden doorgerekend in de voedingsprijzen? De tarieven mogen zeker niet hoger liggen dan in de buurlanden.

De vrijstelling voor landbouwvoertuigen zou nu op een andere manier gedefinieerd zijn dan destijds voor het eurovignet of voor de Vlaamse verkeersbelasting. Zij vindt het belangrijk om dit op dezelfde manier aan te pakken, tenzij men nu andere bedoelingen heeft. Dat kan natuurlijk nog uitgeklaard worden bij de bespreking van het decreet.

³ Zie: *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1877/1, *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2460/1 en *Hand.* VI.Parl. 2013-14, nr. C116-OPE8.

⁴ *Hand.* VI.Parl. 2013-14, nr. C116-OPE8, p. 13.

Haar fractie was altijd voorstander van budgetneutrale ingrepen voor de personenvoertuigen. Voor vrachtwagens werd dat minder benadrukt. Toch wil ze weten of er compenserende maatregelen mogelijk zijn voor voertuigen van minder dan twaalf ton. Voor de andere voertuigen bestaat er namelijk een Europese regeling.

Ze is voorstander van variabele tarieven naargelang het tijdstip. In de daluren zou een goedkoper tarief mogelijk moeten zijn. De vorige minister had gezegd dat het daarvoor nog te vroeg was. Wanneer zou dat wel mogelijk worden?

Men heeft altijd gezegd dat de kilometerheffing van toepassing zou zijn op de wegen die nu al onder het eurovignet vallen, namelijk de groene wegen. Er zijn echter nog heel wat wegen aan toegevoegd, zoals blijkt uit de kaart met de rode wegen. Op basis van welke criteria is dat gebeurd? Hoe wil men omgaan met sluipverkeer? Blijkbaar is er daarover nog geen overleg geweest met de VVSG.

Joris Vandenbroucke sluit zich aan bij de opmerking van Björn Rzoska dat het maximumtarief toch heel wat lager ligt dan de berekende infrastructuurkost. Dat zal het halen van de doelstelling bemoeilijken. Ook hij mist de tijdscomponent binnen de tarieven. Het goederenvervoer heeft namelijk een belangrijke impact op de filevorming, zoals blijkt uit recente rapporten van het Vlaams Verkeerscentrum. Zal er binnen het overleg met de diverse actoren nog discussie mogelijk zijn over de tarifiering?

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voorziet blijkbaar in een heffing op alle wegen: een enkelvoudig tarief op de paar kilometer snelwegen, een dubbel tarief op de gewestwegen en een driedubbel tarief op de gemeentewegen. Is het zeker dat men in Vlaanderen het sluipverkeer zal kunnen beperken, gezien de wegen die nu in aanmerking worden genomen?

In de pers circuleren vrij hoge bedragen over de opbrengsten. Er is ook een zekere begripsverwarring over het gebruik ervan. In de beleidsnota Mobiliteit (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/1) is er sprake van het vervoersnetwerk, in de beleidsnota Financiën en Begroting (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 150/1) is er sprake van de vervoers- en transportinfrastructuur en de MORA spreekt over alle vervoersmodi. De minister heeft het in zijn interviews echter stevast over het wegennet. De sp.a-fractie sluit zich aan bij het advies van de MORA dat een deel van de opbrengsten ten goede moet komen aan het vervoerssysteem in zijn geheel, dus aan alle vervoersmodi. De lasten die gepaard gaan met het vrachtvervoer treffen immers iedereen.

Maakt de minister een onderscheid tussen de flankerende maatregelen die hij opsomt en de compenserende maatregelen die gevraagd worden door de sector? De logische maatregelen die hij tot nog toe heeft opgesomd, zijn namelijk geen compenserende maatregelen. Aan welke mogelijke compenserende maatregelen denkt de minister? Voor wie zouden die bedoeld zijn? Een kilometerheffing voor vrachtvervoer heeft immers niet alleen een impact op de sector zelf, maar ook op de consumenten en op de economie in haar geheel. Is er daarvoor nog overleg nodig?

De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton gebeurt in uitvoering van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord dat ook een aantal andere elementen bevat, onder meer de vergroening van de verkeersbelasting voor bepaalde categorieën van wagens, bijvoorbeeld de leasewagens. Het samenwerkingsakkoord sprak de intentie uit om dat met de drie gewesten samen aan te pakken. Hoe ver staat men met dat luik van het samenwerkingsakkoord?

De studie over de kilometerheffing voor personenwagens kan worden geraadpleegd op het internet. Wanneer zal ze ook officieel gevalideerd worden door de Vlaamse Regering? Kan de minister als iets meer zeggen over de nieuwe proefprojecten die hij heeft aangekondigd?

In het regeerakkoord is er sprake van de invoering van een wegenvignet voor personenwagens, in afwachting van de invoering van een kilometerheffing. Bij de bespreking van zijn beleidsnota kon de minister nog niet zeggen of het een wegenvignet zou worden dan wel een kilometerheffing. Is dat nu al mogelijk?

Paul Van Miert stelt vast dat het kader voor de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens nu uitgetekend is en dat de concrete uitwerking ervan volop aan de gang is. Het is goed dat dit verloopt in nauw overleg met de sector. Hij benadrukt dat de tarieven zo snel mogelijk duidelijk moeten worden, zodat de betrokkenen zich zo goed mogelijk kunnen voorbereiden. Hij vraagt zich wel af of het nog de bedoeling is om de tijdsafhankelijkheid mee op te nemen. Hij vindt ook dat de opbrengsten in de eerste plaats moeten worden gebruikt voor het wegnnet.

Hij maakt Joris Vandenbroucke attent op de vraag om uitleg die hij aan minister Annemie Turtelboom heeft gesteld over de vergroening. Joris Vandenbroucke kan het antwoord van de minister dus nalezen⁵.

Dirk de Kort stelt vast dat er, dank zij het overleg, in het dossier van de kilometerheffing voor vrachtwagens stilaan een draagvlak is gegroeid. Daarom is het belangrijk dat de opbrengst van de heffing wordt geïnvesteerd in het versterken van de vervoersnetwerken, zoals aangekondigd in de beleidsnota. Dat is ook belangrijk voor de discussie over de kilometerheffing voor personenwagens. Zou men binnen de discussie over het hanteren van objectieve criteria niet ook kunnen stellen dat de opbrengsten moeten worden geïnvesteerd waar ze worden gegenereerd? Voor de financiering van belangrijke infrastructuurwerken dacht men de voorbije jaren aan pps. Voorbeelden van mogelijke werken zijn de noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem, de noord-zuidverbinding in Limburg en in de Kempen, de havenweg van Zeebrugge, de R4 in Merelbeke en de N60 in Ronse. Uiteindelijk worden deze projecten echter allemaal ten laste genomen van de reguliere begroting.

In dat verband is het belangrijk dat er geen discriminatie ontstaat en dat de infrastructuur in het Antwerpse op een gelijkwaardige manier wordt gefinancierd. Bij de bespreking van de voortgangsrapportage van de Oosterweelverbinding⁶ werd er verwezen naar een werkgroep die zou rapporteren over de financiering. Er zou al een tussentijds rapport zijn overgemaakt voor de Vlaamse Regering. Bij de bespreking in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting heeft hij de financiering van de Oosterweelverbinding in verband gebracht met de slimme kilometerheffing. Hij heeft echter geen antwoord gekregen op zijn vragen.

Hij blijft het belangrijk vinden om een koppeling te maken tussen de inkomsten en de investeringen in infrastructuur. Hoe pakt de Europese Commissie dat aan? Is Vlaanderen betrokken bij die discussie? Afhankelijk van het antwoord dat hij hier zal krijgen, zal hij opnieuw een vraag kunnen stellen in de commissie Financiën. Hij vindt dat hij als parlamentslid van de meerderheid van het kastje naar de muur wordt gestuurd. De middelen zijn schaars. Het is belangrijk dat men middelen kan genereren voor de noodzakelijke nieuwe investeringen in infrastructuur. Daarom moet men verduidelijken hoe men wil omgaan met de

⁵ *Hand.* VI.Parl. 2014-15, nr. C133, p. 39-40.

⁶ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/1-3.

middelen die worden gegenereerd door de kilometerheffing voor vrachtwagens en door de kilometerheffing voor personenwagens.

Bert Maertens stelt vast dat er in de drie gewesten een gelijkaardig systeem met eigen accenten wordt uitgewerkt. Welke accenten zal Vlaanderen leggen? Gaat er een verschil in tarifiering zijn of gaat dat over andere zaken? Is er overleg met de gewesten? Is bekend wat die andere gewesten zullen doen?

Om op het sluipverkeer te anticiperen zal het wegennet dat gecoverd wordt ruimer zijn dan de snelwegen. Hij vreest voor een vluchtgedrag zoals bij de regeling over rust- en rijtijden. Transporteurs schakelden voor kleinere transporten over naar één of meer bestelwagens onder de 3,5 ton om zo aan de regeling te ontsnappen. Bestaat hetzelfde risico hier niet? Positief is dat de stadsdistributie-initiatieven zullen worden gestimuleerd. Zijn daarover gesprekken tussen MOW en de grote steden? Door de grote investeringen in de waterwegen wordt transport op de 'watersnelwegen' gestimuleerd.

Voor de handhaving is in 21 portieken op de snelwegen voorzien. Op welke basis werden deze portieken geselecteerd? In welke mate werden er gewestwegen in opgenomen? Is de Vlaamse Belastingdienst klaar voor de mobiele controle? Het systeem zal over een jaar operationeel moeten zijn. Is deze timing haalbaar? Zullen de portieken zijn geïnstalleerd? Kan de hele Vlaamse transportsector technisch volledig zijn uitgerust?

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* verduidelijkt dat er voor de units een waarborgregeling geldt, zodat voor passanten het argument van de hoge kostprijs van het toestel wegvalt.

In Duitsland is bij de uitrol van het systeem het draagvlak ervoor snel toegenomen. Er was een snelle verschuiving naar milieuvriendelijker vrachtwagens. De minister meent dat het systeem in Duitsland niet meer gecontesteerd wordt.

Er wordt overlegd om de mogelijkheden vast te stellen. Tarifiering, flankerend beleid enzovoort zijn voorwerp van overleg. Compenserend beleid is niet toegestaan, enkel flankerend beleid is mogelijk binnen de EU-regelgeving.

De MORA werkt momenteel nog aan een advies dat in de eindfase zit.

Er is geen koppeling met de discussie over de personenwagens.

In de beleidsnota en het regeerakkoord worden de mogelijkheden van een wegenvignet of een kilometerheffing naast elkaar gelegd. Het standpunt van de Europese commissaris Violeta Bulc is dat er voor de personenwagens een Europese regeling moet komen. Ze maakte onmiddellijk een link naar het terugvloeien van de inkomsten naar de vervoersinfrastructuur. Het is een novum dat dit op hoog niveau bespreekbaar wordt.

Het overleg over het ontwerp van decreet kan nog tot veel wijzigingen leiden. De opbrengst gaat naar flankerende maatregelen.

Het volledige wegennet valt onder de kilometerheffing, maar sommige wegen zullen een nultarief kennen. Dat is belangrijk in de toekomst sturend te kunnen optreden om het sluipverkeer te remediëren. Het verdere overleg bepaalt wat er onder zal vallen.

Medio maart 2015 wordt de onderhandelingsronde afgerond. De tarieven moeten worden overlegd. Het principe dat de gebruiker betaalt, is een wezenlijk onderdeel van de kilometerheffing. Er zijn daarover Europese richtlijnen.

De minister sluit zich in verband met de vergroening van de verkeersfiscaliteit aan bij het antwoord van minister Annemie Turtelboom op een vraag hierover⁷.

De tijdsafhankelijkheid is een belangrijk element. Het is technisch mogelijk, maar om redenen van eenvoud en logische tarifiering wordt er nog niet op ingegaan. Het is de intentie om op termijn de tijdsafhankelijkheid in te voeren. Het laat toe om echt te sturen.

De noodzaak van een verschuiving naar de waterwegen moet meer worden benadrukt. Vlaanderen doet daar belangrijke investeringen. Het Schelde-Seineproject is bedoeld om de waterwegennetwerken op elkaar te laten aansluiten zodat grote schepen er gebruik van kunnen maken. Met grote schepen worden tonnenmaten bedoeld die per schip overeenkomen met een 200-tal vrachtwagens. Het is een Europees TEN-T-dossier. Ook voor Gent-Terneuzen werd een project ingediend.

3. Antwoorden van secretaris-generaal Filip Boelaert

Filip Boelaert bevestigt dat Duitsland veel kritiek heeft gekregen van de Europese Commissie op het voornemen van kilometerheffing voor personenwagens omdat er met compensaties voor de ingezetenen wordt gewerkt.

De transportkost is een maximum die kan worden opgelegd. Een van de randvoorwaarden is om niet hoger dan de buurlanden zoals Duitsland te gaan. De tarieven zijn dus op de LKW-Mauttarieven geënt. Zelfs met deze tarieven geeft de sector aan dat die hoog liggen en de concurrentiepositie bedreigen. Het is één van de zaken die in het overleg regelmatig aan bod komen.

De MORA vergadert op 27 februari 2015 om een advies uit te brengen.

In het contract met Satellic is bepaald dat voor 1 juni 2015 het wetgevende werk moet zijn afgerond. Daarom is er een voorontwerp van decreet goedgekeurd, parallel aan het overleg. In elk overleg en met elke partij is duidelijk gesteld dat het overleg niet nutteloos is omdat er in de loop van de totstandkoming van een decreet er nog wijzigingen kunnen worden aangebracht. De samenwerkingsovereenkomst zal moeten worden gewijzigd. Daarover loopt het overleg met de andere gewesten.

De landbouwvoertuigen worden gealigneerd op de bestaande wetgeving. Landbouwvoertuigen voor strikt landbouwgebruik hebben een andere (rode) nummerplaat. Die scheiding wordt doorgetrokken.

Europa laat toe om de verkeersbelasting op voertuigen tussen 3,5 en 12 ton op nul te brengen. Het is één van de vragen die gesteld werden in de gesprekken over het flankerend beleid.

De variatie in tijdstip is vooral een vraag van de distributiesector. De grote transporteurs waarschuwen voor een probleem van sociale concurrentie. Het ligt bij het overleg op tafel.

⁷ *Hand.* VI.Parl. 2014-15, nr. C133, p. 39-40.

Het wegnnet werd beoordeeld op basis van de beschikbare modelgegevens van wegen die voor sluipverkeer in aanmerking komen. Die wegen zijn opgenomen in het belastbare wegnnet met tarieven hoger dan nul.

De ruimte voor accenten die Vlaanderen kan leggen, ligt in de vraag naar een flankerend beleid. Daar zullen de gewesten verschillende accenten kunnen leggen. Uit gesprekken met collega's van andere gewesten blijkt er een wil te zijn om alles zo eenvormig mogelijk te regelen.

De bezorgdheid werd geuit dat het sluipverkeer zich naar lagere wegen zal verplaatsen. De transportsector meent dat daarin niet overdreven mag worden. Het moet al een grote file zijn om over sluipwegen de omweg en loonkost goed te maken. De kritische kostprijs van een vrachtwagen blijft nog altijd de loonlast. Voor de vrees voor meer bestelwagens geldt hetzelfde. Het is niet noodzakelijk goedkoper om met twee bestelwagens of kleine vrachtwagens te rijden dan met één vrachtwagen met kilometerheffing. De transportsector zal een kosten-batenafweging maken.

De stimulus voor stadsdistributie en vervoer te water gaat al zeker op voor twee sectoren die in het overleg te kennen gaven het transport te water te gaan onderzoeken. Het zou daar dus een stimulus voor kunnen zijn.

De uitrusting van de Vlaamse Belastingdienst maakte deel uit van de beslissingen van de Vlaamse Regering in verband met het voorontwerp van decreet. De voertuigen zijn besteld en de handhavingsapparatuur is beschikbaar. Hij denkt dat de Vlaamse Belastingdienst er klaar voor is, ook al is het geen onderdeel van zijn administratie.

De *minister* vult aan dat er voor de handhaving voorzien wordt in 63 personeels-leden die via interne mobiliteit worden aangetrokken.

4. Verduidelijking van Johan Schoups, Viapass

Voor de portieken werden twee factoren in rekening gebracht stelt *Johan Schoups*. De portieken worden geplaatst waar er het meest trafiek is. Daarnaast gebeurde er op basis van een kosten-batenanalyse een optimalisering tussen de 21 vaste portieken en de dertien flexibele en mobiele toestellen voor Vlaanderen. Wanneer er mogelijk een omtrekkende beweging is om een portiek vermijden, kan aan de private partners worden gevraagd om een flexibel toestel op te stellen. Flexibele toestellen verzekeren het verrassingseffect. Daarnaast zijn er 22 voertuigen die rijdend de OBU van een vrachtwagen kunnen lezen. Het volledige grondgebied wordt dus afgedekt.

5. Slotbespreking

Björn Rzoska begrijpt dat de tarieven nog voorwerp uitmaken van onderhandelingen en dus niet openbaar kunnen worden gemaakt. Als de infrastructuurkost afgezet wordt tegen de prijzen, rijst de vraag hoeveel die externe kost nog gaat wegen. Bij de incentive in de externe kosten, die sturend kan zijn voor uitstoot en ecologische factor, wordt de marge zeer scherp. De minister gaf aan dat er een opening is om het tijdslelement in te brengen. Het is een positief verhaal met uitzondering van de externe kosten in verhouding tot de infrastructuurkosten.

Hij heeft op zijn politieke vragen geen antwoord gekregen. Sinds 31 juli 2014 staat op een website de studie over de slimme kilometervergoeding. Die kan niet worden gedownload of geprint. Wat is er met die studie aan de hand? Om een of andere reden kan die studie niet in het Vlaams Parlement worden besproken. Bij de vorige gedachtewisseling was er quasi unanimiteit over het feit dat de studie

voor de verkiezingen van mei 2014 moest worden opgeleverd en worden meegenomen in de onderhandelingen voor het regeerakkoord. De studie staat echter niet gevalideerd online. Het is onaanvaardbaar dat er geen duidelijkheid wordt verschaft als het Vlaams Parlement daar om vraagt. Hij sluit zich aan bij de oproep van de heer de Kort. Het Vlaams Parlement moet de Vlaamse Regering dwingen hierover in het parlement een debat te voeren zoals werd aangekondigd en beloofd.

Voor de personenwagens heeft hij ook het gevoel dat de parlementariërs niet ernstig worden genomen. Minister Hilde Crevits deed als bevoegd minister wel uitspraken over wagens en fiscaliteit. Er wordt nu te veel over en weer tussen de ministers gekeukt.

Ook *Joris Vandenbroucke* vindt dat hij van het kastje naar de muur wordt gestuurd met zijn vraag over de plannen van de Vlaamse Regering met de opbrengsten. De beleidsnota stemt niet overeen met de verklaringen van de minister in interviews. In de beleidsnota van minister Annemie Turtelboom staat iets anders. De MORA vraagt nog iets anders. Joris Vandenbroucke stelde een schriftelijke vraag waarop de minister antwoordde dat hij niet kan vooruitlopen op de besteding en enkel naar het regeerakkoord kan verwijzen. In het regeerakkoord is daarover niets opgenomen. De bestemming van de middelen krijgt zo wel een heel mythisch karakter.

De vergroening van de verkeersbelastingen is een onderdeel van het intergewestelijk akkoord. Het antwoord van minister Turtelboom op de vraag van Paul Van Miert luidde dat ze geen informatie kan geven over de parameters of uitgangspunten, de timing en de wijze waarop dit budgetneutraal moet worden ingevoerd. Als hij zo een antwoord zou krijgen zou hij daar heel boos over zijn en zich niet beperken tot het bedanken van de minister. Hij concludeert dat de Vlaamse Regering nog nergens staat. Hij stelt voor dat Paul Van Miert binnen de meerderheid bekijkt hoe deze passage van het regeerakkoord uitgevoerd gaat worden. Uit een antwoord op een vraag van de spreker aan minister Joke Schauvliege over de hervorming van de BIV voor de aankoop van nieuwe wagens door particulieren blijkt dat op twee jaar het aandeel van benzinewagens is gestegen van 38 naar 55 percent en dat van dieselwagens is gedaald van 61 naar 44 percent. Als de vergroening van de verkeersbelastingen, waarvan het effect nog groter is dan die van de BIV, met de gewesten wordt ingevoerd zodat ook de salariswagens worden getroffen, dan kunnen er snel grote stappen vooruit worden gezet.

Doordat het hele wegennet als belastbaar wordt beschouwd, meent Joris Vandenbroucke te mogen afleiden dat als er effectief sluipverkeer zou zijn op het wegennet waar een nultarief geldt, dat dit nultarief eventueel kan worden aangepast.

Er wordt voor de mobiliteit een verschuiving naar het water beoogd, stelt *Dirk de Kort*. Hij heeft evenwel de indruk dat er enkel verschuiving van het spoor naar de binnenvaart is en minder van de weg naar het water. Het zou interessant zijn de redenen hiervan te onderzoeken.

Het dossier van de sociale dumping is voor de transportsector belangrijker dan dat van de competitiviteit. Het zou moeten worden opgevolgd ook als is het geen Vlaamse bevoegdheid.

Er moet gekeken worden hoe in de grensgebieden met de kilometerheffing omgesprongen zal worden.

Paul Van Miert vindt het bedanken van een minister een elementaire beleefdheidsvorm. Het antwoord van de minister maakte de inhoud transparanter, ook al

was er niet veel gebeurd. Het was terecht om op te merken dat er binnen het departement Financiën door de begrotingscontrole belangrijkere dossiers moeten worden afgehandeld. De bedrijfswagens blijven voor de sp·a een fetisj, maar hebben geen plaats in deze discussie.

Caroline Bastiaens denkt dat verder overleg ertoe kan leiden dat wegen die belast zouden worden, ook onder een nultarief zouden kunnen komen.

Als de kilometerheffing in werking treedt, zijn er dan plaatsen waar de infrastructuur al dan niet dubbel zal worden betaald?

Annick De Ridder vraagt aandacht voor de concurrentiepositie van de transportsector en havenhubs. De hoofdbedoeling was en blijft de buitenlandse spelers te betrekken in de betaling van het weggennet. Ze benadrukt om dit alles in nauw overleg met de logistieke sector te doen en rekening te houden met de signalen die uit de logistieke hubs komen.

De *minister* bevestigt dat de studie over de resultaten van het proefproject kilometerheffing voor personenwagens nog moet worden gevalideerd. De studie zal pas worden vrijgegeven indien die door alle betrokken partners is gevalideerd. De studie kan al worden geconsulteerd en de conclusies zijn vrijgegeven. Hij heeft er geen probleem mee om ze in het Vlaams Parlement te bespreken eens ze gevalideerd is.

Voor de opbrengsten verwijst de minister naar zijn beleidsnota. Er moet voor het sluipverkeer altijd worden in acht genomen dat er kan worden opgetreden.

Voor het onderzoek van de 'modal shift' van spoor naar water eerder dan van de weg naar water, zal de minister overleggen met secretaris-generaal Filip Boelaert.

De sociale dumping mag inderdaad niet uit het oog worden verloren.

De dubbele betaling ligt in het overleg met de havens op tafel. Voor alle actoren, met uitzondering van de havens, is het eerder een 'level playing field'. Alle buitenlandse vrachtwagens worden door de heffing geraakt. Voor de havens geldt dit niet, hun concurrentiepositie komt meer in het gedrang.

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BIV	belasting op de inverkeerstelling
BT	basistarief
Comeos	Belgische federatie voor de handel en diensten vzw
EU	Europese Unie
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
Lkw	Lastkraftwagen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OBU	On-Board Unit
pps	publiek-private samenwerking
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
UPTR	Union Professionnelle du Transport en de la Logistique
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten