Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1284
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 14 juni 2016

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Alternatieve financiering overheidsinvesteringen - Kilometerheffing

In de negende toelichting van de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen is ook een projectfiche over het project 'Kilometerheffing' opgenomen (pagina 312-328).

De kilometerheffing voor vrachtwagens (plus 3,5 ton) is op 1 april 2016 ingevoerd. In de aanloop naar deze invoering is aan het INR (Instituut voor de Nationale Rekeningen) tweemaal een advies gevraagd over de statistische behandeling of ESR-neutraliteit (Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen) van de overeenkomst tussen de interregionale entiteit Viapass en Satellic nv. In een bericht van 28 augustus 2015 heeft het INR een advies van Eurostat van 13 augustus 2015 doorgegeven. Eurostat maakt van de oorspronkelijke DBFMO-overeenkomst (Design Build Finance Maintain Operate) hoofdzakelijk een dienstencontract. In het advies van Eurostat is ook sprake van een geraamde investeringskost van 314 miljoen euro.

In de negende toelichting van de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen wordt het Vlaamse aandeel in de 'effectieve bouwkosten' voor de kilometerheffing aanvankelijk geraamd op maximaal 242 miljoen euro. Maar de globale investeringskosten komen volgens dezelfde toelichting wel uit bij 258,35 miljoen euro. In de halfjaarlijkse rapportering van 15 februari 2016 aan het INR is dan weer sprake van een totaal geïnvesteerd bedrag van 286,24 miljoen euro.

1. Hoeveel bedragen de totale investeringskosten van de overeenkomst tussen Viapass en Satellic?
2. Hoe groot is het Vlaamse aandeel in deze investeringskosten? Welke uitleg is er voor een verschil van ruim 16 miljoen euro voor dat aandeel in de toelichting over de alternatieve financiering van de Vlaamse overheidsinvesteringen? En waarom loopt dat verschil in de recentste rapportering aan het INR op tot een veelvoud (variërend tussen ongeveer 28 en 44 miljoen euro)?
3. Blijft het Vlaamse aandeel in de (beschikbaarheids)vergoeding voor Satellic behouden op 91,3 miljoen euro per jaar op kruissnelheid, of hebben oplopende investeringskosten een financiële impact op deze vergoeding? Indien ja, hoeveel bedraagt deze impact?
4. Zijn er financiële repercussies voor de bruto- en netto-opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens voor de jaren in de periode 2016-2019? Indien ja, hoe groot zijn deze repercussies?

BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 1284 van 14 juni 2016
van **BJÖRN RZOSKA**

Deze vraag inzake ESR-neutraliteit van de DBFMO-opdracht 'kilometerheffing' betreft volledig materie die door Financiën & Begroting wordt behandeld. Bijgevolg dient deze vraag dus te worden beantwoord door Bart Tommelein, Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie.