

A photograph of a modern pedestrian bridge with a grey metal deck and white railings. The bridge is supported by large, red, triangular steel structures. A person is walking on the bridge. Below the bridge is a highway with a guardrail. The sky is blue with white clouds.

Mogelijke introductie wegenheffing lichte voertuigen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
28/09/2017

Inhoud

Conceptnota Kmheffing lichte voertuigen:
(VR20171407DOC)

1. Introductie
2. Resultaten draagvlakonderzoek
3. Uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier
4. Projectorganisatie
5. Beslissing Vlaamse Regering

Introductie

Context:

- ▶ **Politiek akkoord van 2011:**
 - Kilometerheffing voor vrachtwagens (werd ingevoerd op 1.4.2016)
 - Tijdsgebonden gebruiksrecht infrastructuur (elektronisch vignet) voor lichte voertuigen + hervorming verkeersbelasting en belasting op inverkeersstelling (voorafgaand aan kilometerheffing)
- ▶ **Regeerakkoord en beleidsnota MOW:**
 - Verder onderzoek naar voorhanden zijnde opties (kilometerheffing of wegenvignet) voor lichte voertuigen + budgetneutraliteit
- ▶ **Conceptnota aan de Vlaamse Regering (14/07/17)**
 - Stand van zaken onderzoek
 - Uitgangsprincipes vervolgtraject

Introductie

Europese Context

- Lopende herziening Mobiliteitspakket met o.a.:
 - Herziening Eurovignetrichtlijn (RL 1999/62/EC):
 - Uitbreiding naar lichte voertuigen
 - Vignetten worden uitgefaseerd tegen 2028
 - Congestieheffing mogelijk
 - ...
 - Herziening EETS richtlijn (RL 2004/52)
 - Eenvoudige OBU (5,8 Ghz frequentie) voor lichte voertuigen tot 2028
 - Kader voor internationale gegevensuitwisseling m.b.t. boetes
 - Testperiode voor providers van 6 maanden voor uitrol
 - ...
- Vlaanderen volgt herzieningsprocedure actief op in functie van mogelijke invoering wegenheffing lichte voertuigen en geleerde lessen invoering kilometerheffing vrachtwagens

Introductie

Europese Context

- In andere Europese landen:
 - ook tolheffing voor lichte voertuigen, maar slechts op een beperkt deel van het wegennet (bv een snelweg / snelwegen) of via een lokale heffing onder de vorm van een cordon- of zoneheffing (bv. Stockholm en Londen)
 - Nog nergens een gebiedsdekkende afstandsgebonden kilometerheffing voor lichte voertuigen

Introductie

Onderzoek

- Uitgevoerd:
 1. Proefproject GEN-zone
 2. Studie 'Vergroening van de fiscaliteit' (LNE/OMGEVING)
 3. Studie: 'onderzoek naar en uitwerken van een plan van aanpak voor de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen' (de 'draagvlakstudie')
- Lopende:
 1. Onderzoek: Verschuiven lasten van arbeid naar milieu (LNE/OMGEVING)
 2. Proces m.b.t. armoedetoets
- Op te starten:
 1. Diepgaand onderzoek naar een specifiek systeem van wegenheffing voor lichte voertuigen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Resultaten draagvlakonderzoek



Doelstellingen studie

- ▶ (conceptmatige) positionering van de maatregel
- ▶ Analyse en inhoudelijke onderbouwing vanuit het standpunt van de weggebruiker
- ▶ Formuleren van een aanbevolen strategie en plan van aanpak voor een mogelijke introductie van een heffing

Aanpak van het onderzoek



Terugkoppeling MORA

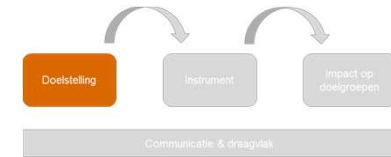
Aanpak van het onderzoek



Communicatie & Draagvlak

Doelstelling

Inzichten in het huidige draagvlak



De **doelstellingen** van een wegbeprijzing in het bestek:

- Reductie van de congestie
- Internaliseren van de externe kosten
(bijdragen aan het principe “de gebruiker/vervuiler betaalt”)

Momenteel leeft het gevoel dat **‘het zo niet verder kan’**: de mobiliteitsknoop in Vlaanderen moet dringend aangepakt worden

De **steun** voor een heffing hangt bij de meeste stakeholders af van een aantal **randvoorwaarden**:

- het gebruik van de geïnde gelden
- eventuele socio-economische correcties
- het aanbod van alternatieven voor weggebruikers

Er worden vragen gesteld naar de inhoud van **‘budgetneutraliteit’**

Instrumenten

Keuze van het instrument



Internationale wetenschappelijke experts (IWC): **voorkeur slimme kilometerheffing**

Meerderheid bevroegde stakeholders, rekening houdend met de doelstellingen:

- ▶ Vignet komt onvoldoende tegemoet aan de doelstellingen
- ▶ Een 'lokale' beprijzing (cordon- of zoneheffingen) is waarschijnlijk niet het juiste instrument:
 - Twijfel of dit is aangepast aan de Vlaamse situatie (sluipverkeer?)
 - Geen rekening met de afgelegde afstanden
 - zwakt het principe van “de gebruiker betaalt” af
 - Principe ‘internalisering van externe kosten’ wordt niet ten volle benut
 - Moeilijke keuze van de heffingsplichtige zones

Instrumenten

Keuze van het instrument



- ▶ Merendeel is positief over slimme kilometerheffing:
 - Differentiatie mogelijkheden in tijd / ruimte over een groot gebied laat toe om verkeersstromen te spreiden
 - Kosten voor milieu worden duidelijker zichtbaar (kost per kilometer)
 - Komt tegemoet aan het principe ‘de gebruiker betaalt’ (iedere km wordt betaald)
- ▶ Uitbreiding wegcapaciteit is geen blijvende oplossing voor het wegwerken van de congestie
 - “Aanzuigeffect”
 - Complementair bij invoering wegbeprijzing
- Momenteel: voorkeur voor een slimme kilometerheffing
 - ➔ Verdere objectieve onderbouwing nodig rond de implicaties/haalbaarheid van de verschillende mogelijkheden.

Instrumenten

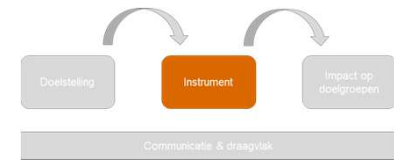
Differentiatie van het instrument en wijze van invoering



- ▶ **Effect** moet meteen waarneembaar zijn na de invoering:
 - Tarief van de wegbeprijzing moet **hoog** genoeg zijn
 - ‘Big bang’ invoering
 - Voldoende en volwaardige **alternatieven** beschikbaar – niet alleen OV
 - × *Effectieve gedragsverandering*
- ▶ **Complexiteit van systeem:** trade-off tussen effectiviteit en nood aan transparantie/verstaanbaarheid

Instrumenten

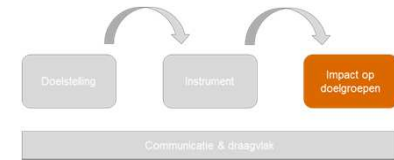
Wijze van invoering



- ▶ “Rekening houden met hoeveelheid en diversiteit aan bestaande **initiatieven**: vb. Low Emission Zone, Oosterweel project, etc.
→ Centrale coördinatie vereist
- ▶ **Benadering in stappen voorgesteld**
 - Simulatiemodellen ontwikkelen
 - Technische opstartfase (om het “onbekende” weg te nemen)
 - × Technische uitrol, testfase
 - Operationele evaluatieperiode
 - × Systeem regelmatig evalueren na ingebruikname
 - × Resultaten van evaluatieperiode regelmatig verspreiden in de media

Impact op doelgroepen

Randvoorwaarden & flankerende maatregelen

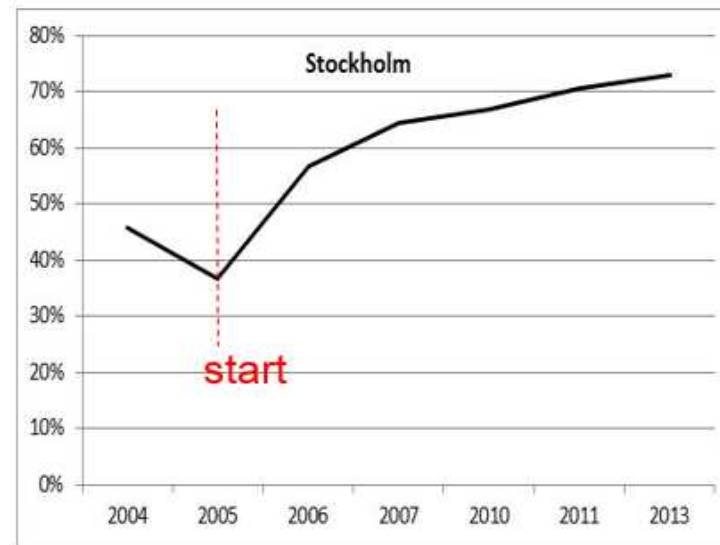


- ▶ Geïnde bedragen dienen voornamelijk terug te vloeien naar de **mobilitéitssector**
- ▶ Het principe “**de gebruiker betaalt**”: geen dubbele belastingen → BIV en JVB (en accijnzen) afschaffen (‘fairness’)
- ▶ Fiscale regime voor **bedrijfswagens** = zeer hoge prioriteit (‘fairness’)
- ▶ Maatregel als deel van groter investeringspakket waarbij volwaardige **alternatieven** aangeboden worden om gedragsverandering mogelijk te maken (voordelen voor de burger):
 - Aandeel, bereikbaarheid (faciliteren van co-modaliteit) en kwaliteit (vooral frequentie, reistijd en aanbod) van het openbaar vervoer, semicollectief en gedeeld vervoer verbeteren = belangrijke rol bij publieke steun en middenveld
 - ‘First & last mile’ bereikbaarheid / basisbereikbaarheid
 - Aanleggen van bijkomende fietswegen, eliminatie van knelpunten in infrastructuur, het uitwerken van een hanteerbaar mobiliteitsbudget, opmaak bedrijfsvervoerplannen, telewerken en flexibele uren, etc.
- ▶ Sociaal verantwoord beleid: differentiëren naar persoon. Niet koppelen aan wegbeprijzing – **compensatie- / flankerende maatregelen** voorzien (‘fairness’)₁₆

Communicatie & draagvlak



- **Evolutie draagvlak** varieert enorm doorheen de tijd
 - ✓ Voorbeeld Stockholm



- Draagvlakcreatie- en behoud is zeer gevoelig gezien de **lange doorlooptijd** tot de uitrol van de heffing

Communicatie en draagvlak

Doorlooptijd: basisvoorwaarden om het momentum niet te verliezen

- ▶ Snel starten met informeel overleg en dat gaandeweg ook volhouden
- ▶ Parallel schakelen van onderzoeken en beoordelingen in de verkenningsfase
- ▶ Parallel schakelen van procedures in de uitwerkingsfase
- ▶ Beperkt aantal beslismomenten vooropstellen en er over communiceren
- ▶ Zichtbare flankerende projecten uitvoeren met een hoge zichtbaarheidsfactor / groot mediatiek vermogen. Dit kan gebeuren via gamification (bijvoorbeeld de projecten rond spitsmijden in Nederland)

Communicatie & draagvlak



- **Communicatie:** naarmate het concreter wordt zullen er bijkomende, meer concrete, vragen rijzen.

► ➔ Nood aan dynamisch communicatieplan



Communicatie & draagvlak

(cf. participatief overleg)

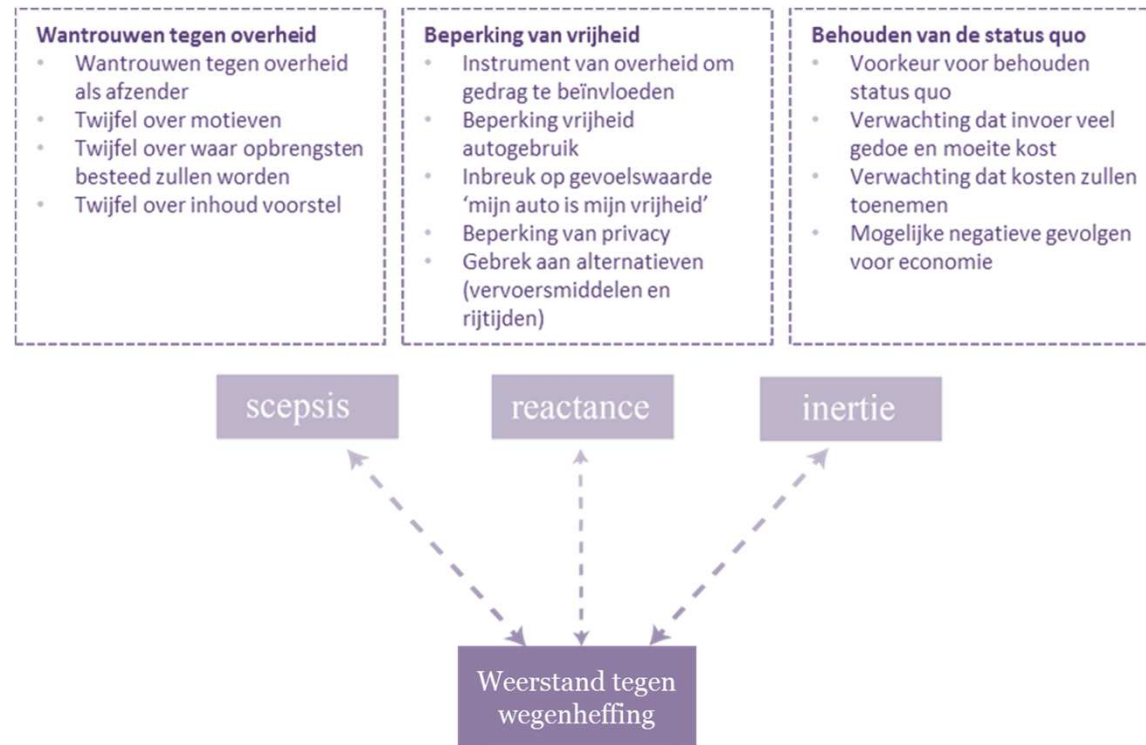
- ▶ **De eerste reactie op kilometerheffing is vaak negatief**
→ Nadenken veroorzaakt een genuanceerde mening
- ▶ Groot **wantrouwen** t.o.v. de overheid
- ▶ **Krachtige argumenten noodzakelijk** (ook cijfers)
- ▶ Voor **maximaal draagvlak**:
 - Verbetering mobiliteitsalternatieven
 - Hervorming verkeersbelastingen
 - Buitenlanders betalen mee
 - Transparantie m.b.t. de opbrengsten
- Burgers / media laten begrijpen dat **mobiliteit niet sterk moet minderen maar anders** zal zijn



Communicatie & draagvlak



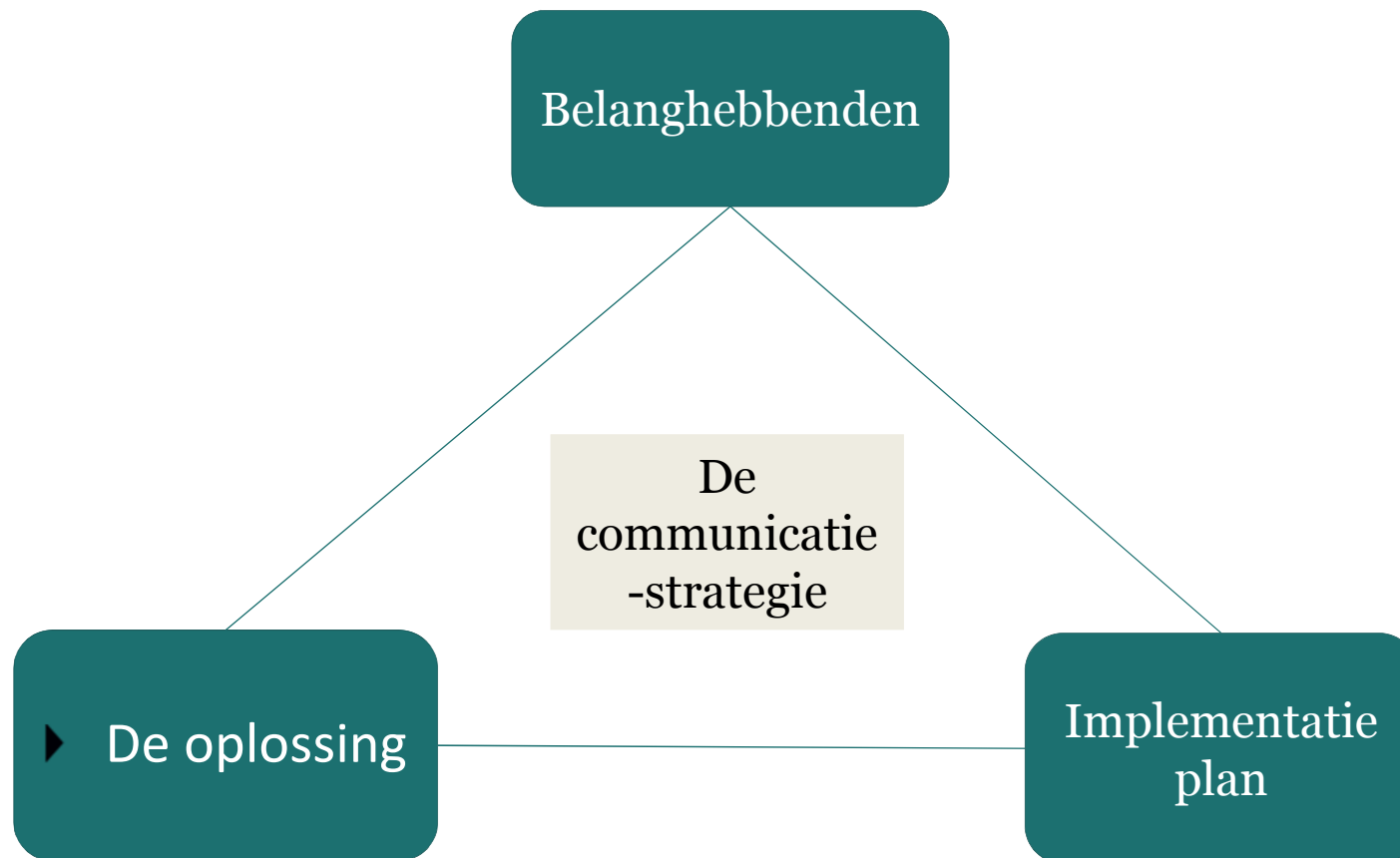
- Weerstand wordt veroorzaakt door uiteenlopende factoren



- Accurate, begrijpelijke en toegankelijke info noodzakelijk

Communicatiestrategie

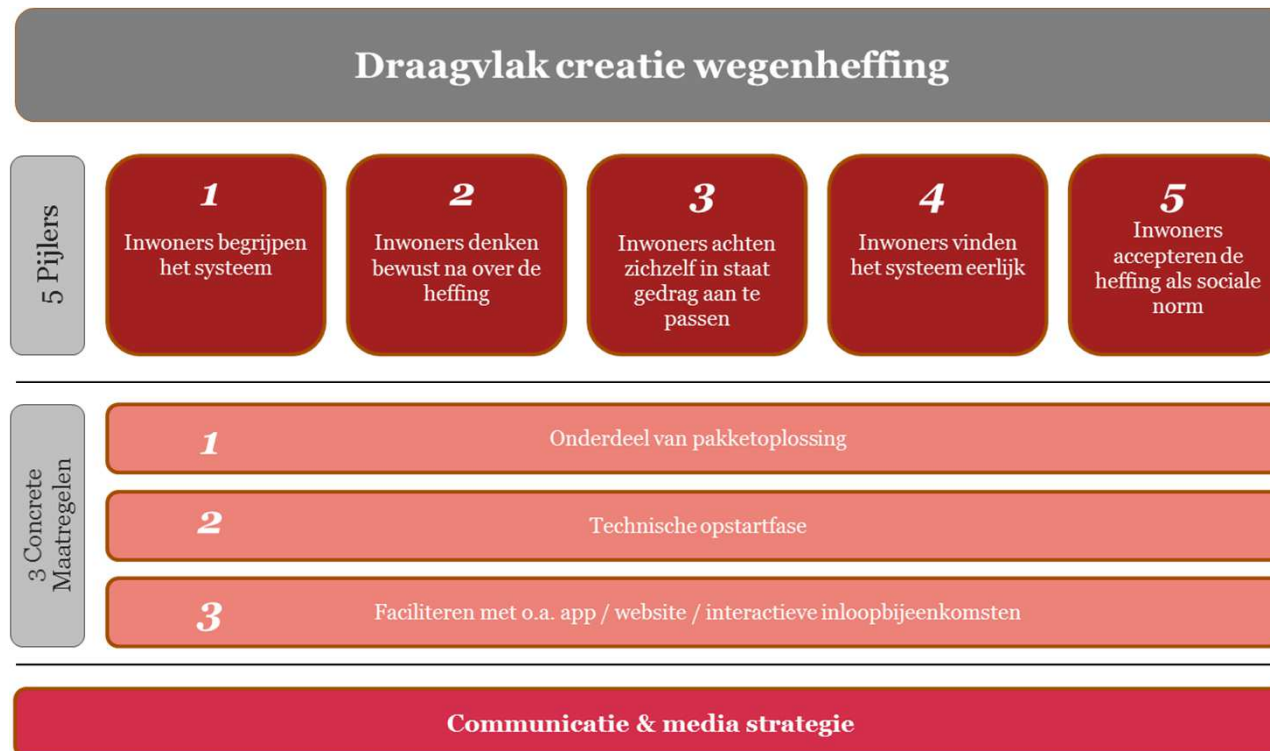
- Dynamische aanpak



Communicatiestrategie

Vijf pijlers voor draagvlakcreatie

- ▶ Op basis van de verworven inzichten:
 - ✓ 5 pijlers voor draagvlakcreatie
 - ✓ 3 concrete maatregelen voor situering en omkadering



Communicatie / mediastrategie

Proactief en reactief

- Communicatiestrategie zorgt ervoor dat wegenheffing en het traject ernaartoe *voorspelbaar en voorstelbaar* is
- **Proactieve** communicatie: iedere fase van het mijlpalenplan
 - ✓ Inclusief participatie traject stakeholders
- Daarnaast ook nood aan **reactieve** communicatie:
 - ✓ Antwoorden geven op vragen die leven en/of discussies die opduiken op elk mogelijk moment gedurende het project.
 - ✓ Voorbereiden door opbouwen van een dossier met vragen en antwoorden om zo gericht te woord te kunnen staan.
 - ✓ Ondersteund / onderbouwd door onderzoeksresultaten, meet & **monitoring** gegevens en motivatie van genomen beslissingen.
 - ✓ Actieve (sociale) mediaopvolging

Communicatie / mediastrategie

Interactief

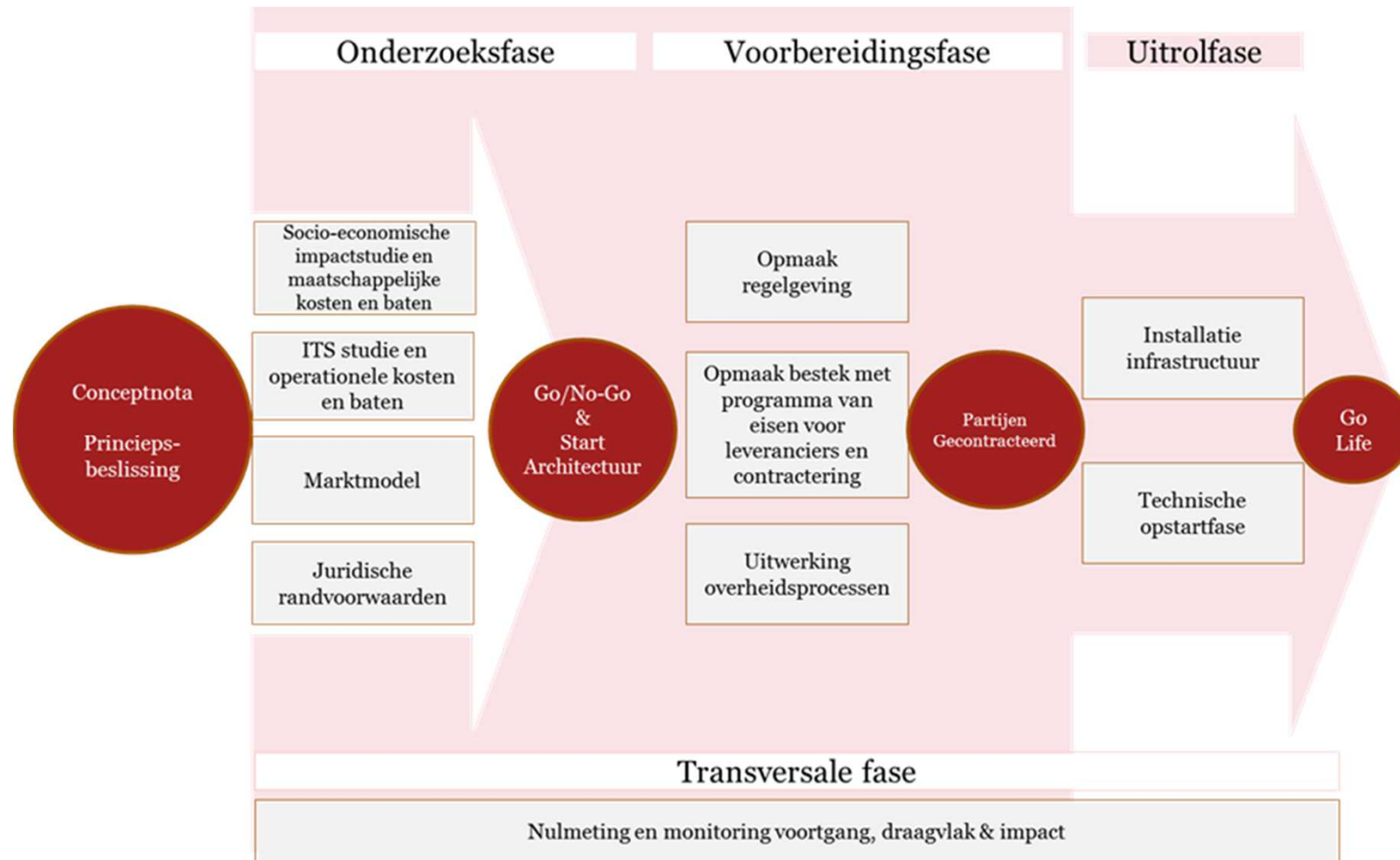
- ▶ Interactief communiceren is direct **face-2-face contact met inwoners**. Dit is belangrijk om
 - ✓ Belevingen en mogelijke praktische hobbels op het spoor te komen
 - ✓ Samen naar oplossingen te zoeken
 - ✓ Draagvlakcreatie (daling scepsis)

Communicatie / mediastrategie

Bronnen

- **Vanuit de overheid**
 - ✓ Echter wantrouwen burgers t.o.v. overheid (sceptis)
 - ✓ Overheid neemt verschillende rollen op (designer en autoriteit)
- Ook beroep doen op **intermediaire partijen**
 - ✓ Vb. vakorganisaties en automobilistenverenigingen maar ook vrije tijds organisaties
 - ✓ Burgers meer vertrouwen in
 - ✓ Groter netwerk om directe face-2-face / interactieve communicatie te verzorgen

Stappenplan



Stappenplan

Onderzoeksfase: socio-economische impactstudie

Effecten	Deelcategorie	Beschrijving
Directe effecten	Verkeerskundige effecten	Op gedetailleerd geografisch niveau Voor verplaatsingen en afgelegde km: - Aantal - Geografische spreiding - Keuze van vervoermiddelen - Tijdstip - Gevolgde routes
		Identificatie van eventueel ongewenste effecten in verkeersstromen Reistijd Betrouwbaarheid van reistijd Congestieniveau Gegeneraliseerde kost van transport (d.i. de som van de monetaire kosten en de tijdskosten) Consumentensurplus ¹
	Voertuigenpark	Samenstelling van het park en afgelegde km per voertuigtype
	Overige externe effecten	Emissies Geografische spreiding van emissies Ongevallen Geluidshinder
		Implementatiekosten
		Kosten opzet en exploitatie kilometerheffing
	Handhavingskosten	Uitgaven en inkomsten van handhaving
	Netto-kosten flankerende maatregelen	
	Netto inkomsten overheid – per overheidsniveau	
Indirecte effecten	Algemene economische effecten	Bv. werkgelegenheid, bruto binnenlands product, handelsbalans Effecten per sector Effecten per regio
		Budgettaire impact voor de overheden
		Rekening houdend met de indirecte effecten
	Herverdelingseffecten voor verschillende types personen/gezinnen	

Stappenplan

Onderzoeksfase: ITS-studie

- Tijdens de ITS studie wordt
 - ✓ Conceptuele systeem vertaald naar een procesplan (registreren, aggregeren, heffen, factureren en innen)
 - ✓ Nagegaan welke technologie het meest geschikt is om te voldoen aan de modaliteiten voor het systeem.
- Vanuit de kennis van de technologische mogelijkheden kunnen ook de modaliteiten m.b.t. inning, boetes, handhaving verder worden vertaald naar service levels:
 - ✓ Gereden > geregistreerd > doorgestuurd > gefactureerd > geïnd
 - ✓ In die zin kunnen de prognoses uit de socio-economische studie worden bijgesteld.

Stappenplan

Onderzoeksfase: marktmodel

- Het **marktmodel** bepalen
 - ✓ Welke marktpartijen mogen welke onderdelen van het systeem aanbieden?
 - ✓ Kan er met één of meerdere dienstverleners gewerkt worden?
 - ✓ Wat zal de rol van de overheid zijn?
- Op basis van marktmodel kan een onderbouwde keuze gemaakt worden over de **aard van het contract**:
 - ✓ Soort overheidsopdracht: Concessieovereenkomst / PPS-overeenkomst

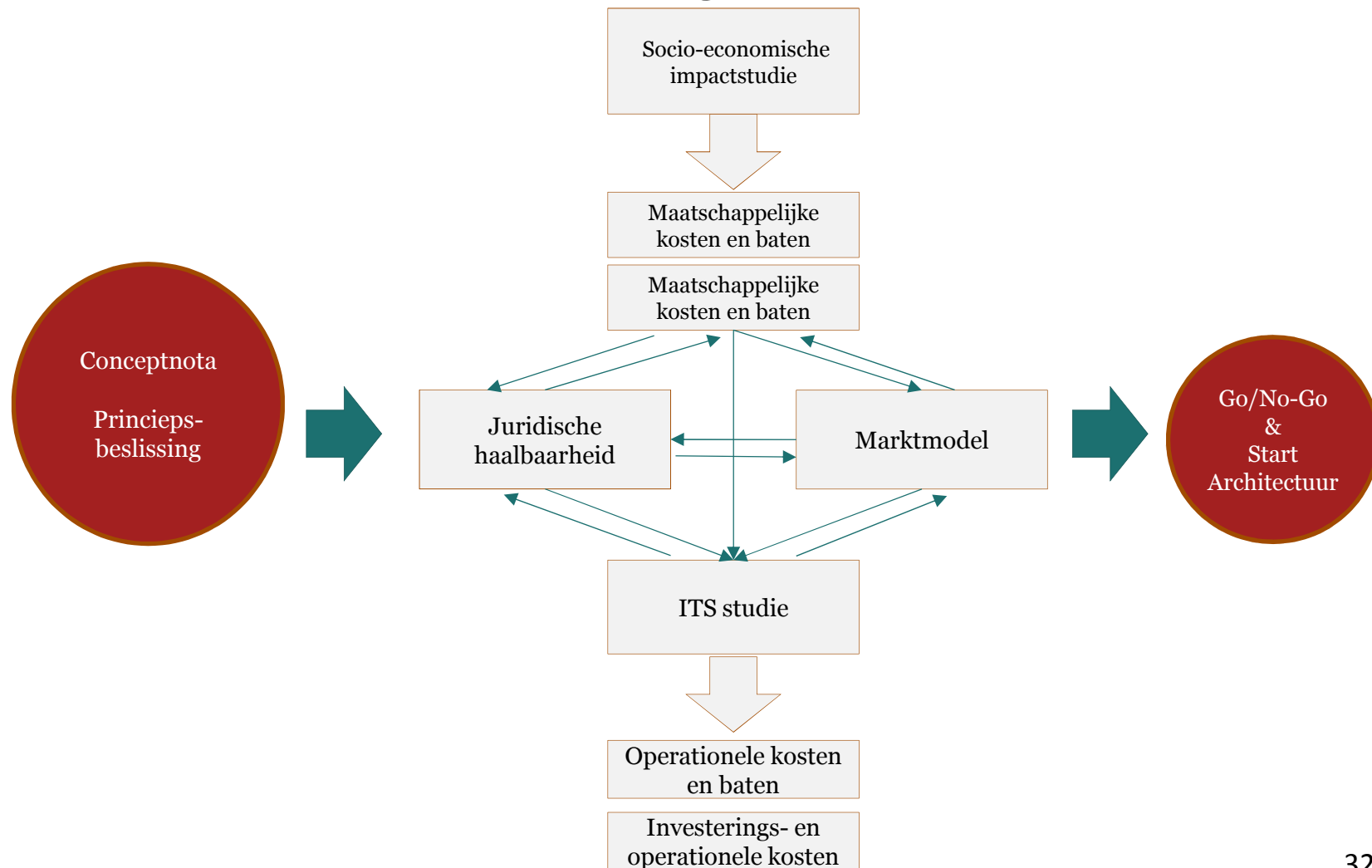
Stappenplan

Onderzoeksfase: juridische haalbaarheid

- Voldoet het systeem aan de Europese regels? Aankondiging aan Europa en voorafgaandelijk informele contacten
- Wat is het logistieke pad om wegbeprijzing in Vlaanderen in te voeren?
 - Vragen die o.a.. beantwoord moeten worden:
 - Is het systeem een retributie of belasting en wat zijn daarvan de repercussies op het vlak van personenbelastingen en vennootschapsbelastingen voor weggebruikers?
 - Welk flankerend beleid wordt ontwikkeld en meer bepaald op het vlak van verkeersbelastingen en de belasting van bedrijfswagens;
 - Wordt de heffing voertuig-gebaseerd en/of houder-gebaseerd?
 - Aanpassingen nodig aan de wegcode / verkeersreglement i.v.m. bebording?
 - Afspraken/ contracten met buitenlandse instanties i.v.m. uitwisseling nummerplaten
 - Benodigde vergunningen voor ev. installatie van technologie langs de weg
 - Eigendomsrechten van de deelcomponenten
 - Gevolgen voor het wegbeheer
 - Introductie alleen in Vlaanderen?
- Wat zijn logistieke risico's (rechtspraak in buitenland)?

Stappenplan

Onderzoeksfase: wisselwerking tussen deelstudies





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Uitgangsprincipes voor het vervolg



Uitgangsprincipes

► Doelstellingen:

- Reduceren van de congestie op de wegen
- Toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt'
- Internalisering van externe kosten

- Wegenvignet: komt onvoldoende tegemoet aan de doelstellingen
- Lokale heffing en slimme kilometerheffing: onderwerp van het vervolgonderzoek. Eerst afweging op hoog niveau.
- Budgetneutraliteit = geheel van de inkomsten dekt:
 - de derving afschaffing verkeersbelastingen en belasting op inverkeersstelling
 - de systeemkosten (implementatie-, exploitatie- en handhavingskosten)

Uitgangsprincipes

- ▶ Maximaal draagvlak wordt nagestreefd door o.a.:
 - Realiseren van goede (mobiliteits)alternatieven (aanpassing gedrag mogelijk)
 - Sociaal verantwoord beleid
 - Antwoorden bieden op vragen rond bedrijfswagens
 - Concurrentiepositie bedrijven wordt bewaakt
- ▶ Geen grootschalig proefproject
- ▶ Voor onderzoek: maatregel wordt geïntroduceerd in Vlaanderen, incl. Brusselse ring (impact op Vlaanderen indien ook introductie in de andere gewesten wordt in beeld gebracht)

Uitgangsprincipes

- ▶ Onderzoek: voor alle voertuigen die nu niet onder de kilometerheffing voor het vrachtvervoer ressorteren
- ▶ Indien slimme kilometerheffing → wijze van tarifiering wordt afgestemd met deze voor het vrachtvervoer (doel: consistent geheel)

Projectorganisatie

- ▶ RPCP: Regionaal Politiek Coördinatieplatform
- ▶ RACP: Regionaal Ambtelijk Coördinatieplatform
 - × Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
 - × Beleidsdomein Financiën en Begroting
 - × Beleidsdomein Omgeving
 - × Viapass
- ▶ Projectgroep

Beslissing Vlaamse Regering (14/07/17)

- ▶ Kennisname van de resultaten draagvlakonderzoek
- ▶ Goedkeuring van de uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier
- ▶ Opdracht om te starten met de onderzoeksfase
 - Trekker: MOW
 - Medewerking: F&B en OMG
- ▶ Aftoetsen of andere gewesten bereid zijn in te stappen in het onderzoek
 - Zonder vertraging Vlaamse traject
 - Brussels Gewest is bereid om samen te werken



Bedankt voor jullie aandacht!



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken