Vlaams Parlement

1279 (2017-2018) – Nr. 2
ingediend op 13 oktober 2017 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Dirk de Kort en Joris Vandenbroucke

over de nota van de Vlaamse Regering

ingediend door minister Ben Weyts

Conceptnota. Stand van zaken onderzoek naar een mogelijke introductie van een wegenheffing voor lichte voertuigen in Vlaanderen

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:
Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:
1279 (2017-2018) – Nr. 1: Nota van de Vlaamse Regering

INHOUD

1. Inleiding door minister Ben Weyts 4
2. Toelichting bij de conceptnota door Filip Boelaert 4
3. Toelichting door Floris Ampe van het draagvlakonderzoek 5
   3.1. Doelstellingen en aanpak van het onderzoek en instrumenten 5
   3.2. Impact op doelgroepen, draagvlak en communicatiestrategie 6
   3.3. Stappenplan 6
4. Uitgangsprincipes voor het vervolg en projectorganisatie 7
5. Bespreking 7
   5.1. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke 7
   5.2. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen 8
   5.3. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort 9
   5.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska 9
   5.5. Vragen en opmerkingen van Paul Van Miert 10
   5.6. Vragen en opmerkingen van Stefaan Sintobin 11
   5.7. Antwoorden van minister Ben Weyts 11
   5.8. Replieken 12
Gebruikte afkortingen 14
Bijlagen: zie dossierpagina van dit dossier op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 28 september 2017 de nota van de Vlaamse Regering ingediend door minister Ben Weyts: 'Conceptnota, Stand van zaken onderzoek naar een mogelijke introductie van een wegenheffing voor lichte voertuigen in Vlaanderen' (*Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1279/1). Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn gaf een situerende inleiding.

Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gaf toelichting bij de conceptnota. Floris Ampe, Digital Services & Innovation Leader PwC verstrekte meer verduidelijking over de bijhorende studie 'Onderzoek naar en uitwerken van een plan van aanpak bij de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen'. De studie is beschikbaar als bijlage bij de nota van de Vlaamse Regering.

De sprekers maakten gebruik van een powerpointpresentatie die is opgenomen als bijlage op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* herinnert eraan dat de kilometerheffing voor vrachtwagens een eerste stap was naar de wegbeprijzing op basis van plaats, afstand, gewicht en milieukenmerken van het voertuig, maar vooralsnog niet op basis van tijdstip van verplaatsing. Het mobiliteitssturende effect van een heffing die varieert op basis van het tijdstip van verplaatsing zou er pas zijn als alle voertuigen aan een heffing onderhevig worden.

De minister wijst op de internationale context, vooreerst het Europese Mobiliteitspact, voorgesteld door de Europese Commissie op 31 mei 2017 met onder andere een herziening van de Eurovignetrichtlijn (RL 1999/62/EC) in het vooruitzicht en het in fases afschaffen van het vignet voor lichte voertuigen tegen eind 2027. Voorts zijn er al heffingen voor lichte voertuigen in steden zoals London, Stockholm, Milaan, maar nooit gebiedsdekkende heffingen voor een land of regio. Conform het regeerakkoord wordt dat nu onderzocht voor Vlaanderen, voor sommigen te snel, voor anderen te traag. Het is onmiskenbaar zo dat de invoering van dergelijk systeem een enorme impact zal hebben op elke modale Vlaming. Een kilometerheffing is dan ook gecontesteerd. De minister ziet nog wel wat werk om er een draagvlak voor te creëren. Nederland maakte de fout te snel te willen gaan en heeft nu een U-bocht gemaakt van voorstander naar tegenstander. Het is zelfs tegen een Vlaamse kilometerheffing voor vrachtwagens. Om dat te vermijden, neemt de Vlaamse Regering een ruime aanloop. De conceptnota die de minister op 14 juli 2017 aan de Vlaamse Regering voorlegde, ging in op de studie over het maatschappelijke draagvlak. De resultaten daarvan worden hierna voorgesteld, alsook welke onderzoeken nog gepland zijn.

2. Toelichting bij de conceptnota door Filip Boelaert

Filip Boelaert licht de conceptnota over de kilometerheffing voor lichte voertuigen toe. In uitvoering van het politieke akkoord van 2011 kwam er op 1 april 2016 een kilometerheffing voor vrachtwagens met een elektronisch vignet dat een tijdsgebonden gebruiksrecht voor de infrastructuur verleent. Het regeerakkoord en de beleidsnota bevatten ook bepalingen over verder onderzoek naar de mogelijke invoering van een wegengebonden heffing voor lichtere voertuigen. De conceptnota van 14 juli 2017 is het slotstuk van een draagvlakonderzoek dat ruim een jaar in beslag nam en geeft een overzicht van de conclusies en vraagt de toestemming voor verder onderzoek.

Op Europees vlak wordt momenteel het mobiliteitspakket herzien. De Esten hopen dat onder hun voorzitterschap af te ronden met de herziening van de

Eurovignetrichtlijn, inbegrepen een uitbreiding tot lichte voertuigen, met een uitfasering van de vignetten tegen 2028 en met de mogelijkheid van een congestieheffing. Tegelijk loopt de herziening van de EETS-richtlijn (RL 2004/52), de zogenaamde Tolrichtlijn, met de uitfasering van de eenvoudige on-boardunits die niet kunnen bepalen waar het voertuig zich precies bevindt. Voorts komt er een duidelijker kader voor de internationale gegevensuitwisseling voor boetes en een testperiode van zes maanden voor providers voor de definitieve uitvoering. Vlaanderen volgt die herzieningsprocedures actief in functie van een mogelijke invoering van een wegenheffing voor lichte voertuigen maar ook om de lessen uit de Vlaamse kilometerheffing voor vrachtwagens in de besluitvorming te voegen. In andere Europese landen zijn er al tolheffingen voor lichte voertuigen, maar slechts op een beperkt deel van het wegennet of in zones, bijvoorbeeld Stockholm of Londen. Nergens is er al een gebiedsdekkende afstandsgebonden kilometerheffing voor lichte voertuigen.

Ondertussen is het proefproject in de GEN-zone afgelopen, alsook de studie over vergroening van de fiscaliteit door het beleidsdomein Omgeving en het onderzoek naar en het uitwerken van een plan van aanpak voor de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen, de zogenaamde draagvlakstudie. Het onderzoek naar het verschuiven van lasten van arbeid naar milieu door het beleidsdomein Omgeving en het proces voor de armoedetoets waarin de sociale aspecten van een wegenheffing in kaart gebracht worden, lopen nog. Een diepgaand onderzoek naar welk specifiek systeem voor wegenheffing voor lichte voertuigen in aanmerking komt, moet nog gestart worden.

3. Toelichting door Floris Ampe van het draagvlakonderzoek

3.1. Doelstellingen en aanpak van het onderzoek en instrumenten

Floris Ampe licht de resultaten van het draagvlakonderzoek toe. De studie had tot doel de maatregel te positioneren, deze te bekijken vanuit het standpunt van de weggebruiker alsook het formuleren van een strategie en plan van aanpak. Het onderzoek is gebaseerd op vier pijlers: een literatuurstudie, de input van een internationaal wetenschappelijk comité, een stakeholderoverleg en een participatief onderzoek (zie pagina 9 van de presentatie). Daaruit zijn de doelstellingen bepaald, alsook de instrumenten en de impact op de doelgroepen.

Heel wat Vlamingen zijn de files beu, wat niet betekent dat ze gewonnen zijn voor de slimme kilometerheffing. Ze hebben nog heel wat vragen bij het gebruik van de opbrengsten, bij de budgetneutraliteit, bij eventuele socio-economische correcties.

De experts van het internationaal wetenschappelijk comité vinden nagenoeg allemaal dat een slimme kilometerheffing een belangrijk instrument is om mobiliteit te sturen. Een vignet is niet slim, in de zin dat het geen sturing van de mobiliteit naar plaats en tijd toestaat. Gezien de congestie rond de steden is er ook wel wat gedebatteerd over cordon- of zoneheffingen. Kortom, een slimme kilometerheffing is één belangrijk instrument dat differentiatie mogelijk maakt en de externe kosten internaliseert.

Om een draagvlak te creëren, is het echter nodig dat het effect meteen na de invoering waarneembaar moet zijn, wat de spreker een bigbanginvoering noemt. Voorts moeten er voldoende en volwaardige alternatieven zijn, onder meer van openbaar vervoer. Ook de graad van complexiteit speelt een rol, het systeem moet immers begrijpelijk uitgelegd kunnen worden. Bij de keuzes moet rekening gehouden worden met bestaande initiatieven zoals de lage-emissiezones. De onderzoekers pleiten voor een stapsgewijze invoering, met goede informatie over

elke fase. Hoe beter burgers geïnformeerd zijn, hoe meer ze voor het systeem gewonnen zijn.

3.2. Impact op doelgroepen, draagvlak en communicatiestrategie

Om de heffing aanvaard te krijgen, is het van belang dat het principe dat de gebruiker betaalt, een ondertussen bekende notie, geldt. Het fiscale regime van bedrijfswagens moet zo aangepast of uitgelegd worden, dat het als eerlijk gezien wordt. De maatregel moet deel uitmaken van een algemene mobiliteitsvisie.

Het voorbeeld van Stockholm bewijst dat het draagvlak kan evolueren: eens ingevoerd, steeg de steun naarmate men er de voordelen van inzag. Ook bij het GEN was het aanvaardingspercentage van de Vlaming in 2014 ongeveer gelijk aan dat van andere landen.

Basisvoorwaarden voor een goed draagvlak zijn snel starten met informeel overleg en dat gaandeweg, gedurende de hele doorlooptijd, volhouden. Voorts moet er nagedacht worden over het parallel schakelen van onderzoeken en beoordelingen in de verkenningsfase. Meer informatie over de precieze werking brengt inzicht en ook een groter draagvlak. Zichtbare flankerende projecten, in de media uitgespeeld, kunnen daaraan bijdragen.

Hoewel de burger beseft dat er iets moet gebeuren, wordt een kilometerheffing doorgaans negatief ontvangen. Een van de redenen is volgens de spreker het beperkte vertrouwen van de Belg in zijn overheden. Daarom zijn krachtige argumenten noodzakelijk, bijvoorbeeld cijfers. Om het draagvlak te vergroten, is het mogelijk de mobiliteitsalternatieven te verbeteren, de verkeersbelasting te hervormen, de buitenlanders mee te laten betalen en de besteding van de opbrengsten transparanter te maken, hoewel dat laatste begrotingstechnisch niet evident is. De weerstand wordt veroorzaakt door uiteenlopende factoren: het wantrouwen tegen de overheid, de beperking van de vrijheid en de voorkeur voor het status quo.

De communicatiestrategie is een dynamische aanpak tussen belanghebbenden, oplossing en implementatie. De onderzoekers zien vijf pijlers voor draagvlakcreatie (zie pagina 23 van de presentatie). Het is een langetermijnplan, aanvaarding vergt immers tijd. De wegenheffing en de weg erheen moet voor de burger voorspelbaar en voorstelbaar zijn. Omdat bij aanvang niet alles duidelijk is, is het belangrijk telkens er iets beslist is, dat alvast duidelijk te communiceren. De praktische informatie moet vooral de scepsis wegnemen. De overheid moet zelf communiceren, maar ook andere partijen, zoals vakorganisaties en automobilistenverenigingen, hebben een rol te spelen. Burgers hebben daar doorgaans meer vertrouwen in.

3.3. Stappenplan

De onderzoekers hebben dat uitgezet in een stappenplan (zie pagina27 van de presentatie). Te veel details geven is nog niet zinvol, wel de logische stappen en hun volgorde. Over de eerste stap, namelijk de socio-economische impactstudie, is wel wat meer detail gegeven. Daarop volgt de studie van de technische mogelijkheden die heel wat geëvolueerd zijn sinds het ontwerp van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Voorts dient het gewenste marktmodel gezocht te worden. Bij de vrachtwagenheffing is er slechts één dienstverlener, maar er zijn heel wat meer personenwagens, dus misschien zijn meerdere dienstverleners zinvol. Ook de rol van de overheid moet worden bepaald, alsook dienen er lessen getrokken te worden uit Viapass. De juridische haalbaarheid is een ander te onderzoeken aspect. Dat is een hele kluif. Zo dient bepaald te

worden of het een belasting of een retributie is; hoe het zit met het eigendomsrecht van de deelcomponenten; wat Europa erover bepaalt enzovoort.

De spreker acht één omvattende studie niet mogelijk. Een stapsgewijze aanpak, waarbij de verschillende componenten op elkaar inwerken is de enig mogelijke werkwijze (zie pagina 32 van de presentatie).

4. Uitgangsprincipes voor het vervolg en projectorganisatie

De doelstellingen zijn het reduceren van de congestie op de wegen, de toepassing van het principe dat de gebruiker betaalt en de internalisering van de externe kosten.

Filip Boelaert vervolgt dat een wegenvignet onvoldoende die doelstellingen realiseert. Bovendien is Europa bezig met de uitfasering van dat wegenvignet. De lokale heffing en de slimme kilometerheffing zijn wel onderwerp van vervolgonderzoek, waarop een eerste afweging volgt op een strategisch niveau. De maatregel moet budgetneutraal zijn, wat betekent dat de inkomsten ook de derving van de afschaffing van de verkeersbelastingen en de belasting op inverkeerstelling moeten dekken, alsook de systeemkosten.

Uiteraard wordt er gestreefd naar een maximaal draagvlak, dat is een reden voor de vroege start. Om steun te genereren voor de heffing, zijn goede mobiliteitsalternatieven wezenlijk. Voorts is een sociaal verantwoord beleid nodig, vandaar het belang van de armoedetoets. Ook de vragen over de bedrijfswagens, zeker de zogenaamde salariswagens, moeten worden beantwoord. Uiteraard wordt ook over de concurrentiepositie van de bedrijven gewaakt. Er komt geen grootschalig proefproject omdat uit het draagvlakonderzoek is gebleken dat het weinig meerwaarde biedt vermits het de eigenlijke effecten niet duidelijk doet blijken. Voor het onderzoek wordt ervan uitgegaan dat de maatregel geïntroduceerd wordt in heel Vlaanderen, inclusief de Brusselse ring. De impact op Vlaanderen wordt dus bekeken vanuit het oogpunt dat de heffing er ook in de andere gewesten komt. Het onderzoek geldt voor alle voertuigen die nu niet onder de kilometerheffing voor vrachtwagens ressorteren. Als het een slimme kilometerheffing wordt, zal de wijze van tarifering afgestemd worden op die voor het vrachtvervoer zodat het geheel consistent is.

Het project wordt begeleid door een Regionaal Politiek Coördinatieplatform en het Regionaal Ambtelijk Coördinatieplatform waarin zowel het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, het beleidsdomein Financiën en Begroting en het beleidsdomein Omgeving zitting hebben, maar ook Viapass, de interregionale entiteit die al heel wat ervaring heeft met de kilometerheffing. Tot slot is er ook een projectgroep.

De Vlaamse Regering nam op 14 juli 2017 kennis van de resultaten van het draagvlakonderzoek en ze keurde de uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier goed. Ze gaf de opdracht om de onderzoeksfase te starten en om te toetsen of de andere gewesten bereid zijn deel te nemen aan het onderzoek, zonder het Vlaamse traject te vertragen. Ondertussen heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zich bereid verklaard samen te werken.

5. Bespreking

5.1. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke herinnert eraan dat bijna alle specialisten een vorm van wegbeprijzing onontkoombaar achten om de files te verminderen en het mobiliteitsgedrag te veranderen. Een andere constante is dat de weggebruiker

een heffing niet ziet zitten. Sommigen achten betalen om in de file te staan, totaal absurd, anderen hebben schrik dat ze bij gebrek aan een alternatief voor de wagen een onredelijk groot deel van hun budget moeten besteden om op het werk te geraken. Gelet op de gigantische economische, ecologische en gezondheidsschade van de files is het onverantwoord een heffing niet te overwegen. Het is belangrijk vooraf de stappen te bespreken en na te gaan hoe het draagvlak te vergroten.

Vooreerst vraagt hij een realistische timing bij de verschillende stappen, afgebakend in de conceptnota. Zullen in de volgende regeerperiode enkel keuzes gemaakt worden of zal het systeem ook geïmplementeerd worden?

Vooraleer te werken aan een draagvlak moeten er eerst enkele fundamentele keuzes gemaakt worden. Is ondertussen beslist dat de kilometerheffing gebiedsdekkend zal zijn en zal variëren in tijd, plaats en naargelang de milieuperformantie van het voertuig? Is het, als de kilometerheffing nog twee regeerperiodes of langer uitblijft, niet interessant om in afwachting toch een wegenvignet in te voeren? Dat heeft het nadeel het verkeer niet te sturen, maar het voordeel dat de talrijke buitenlandse gebruikers van het wegennet mee betalen.

Alternatieven voor de auto zijn wezenlijk. Het is dan ook goed dat het investeringsbudget van De Lijn stijgt, maar bij de NMBS is dat helaas niet het geval. Vooraleer een heffing in te voeren, is er in Stockholm geïnvesteerd in alternatieven. Het grote verschil is dat drie kwart van de Zweden in stedelijke regio's woont, terwijl twee op drie Vlamingen buiten de stad woont. De huidige Vlaamse budgetten volstaan volgens de spreker dus niet voor valabele alternatieven. De opbrengsten van de kilometerheffing zullen in het mobiliteitssysteem worden geïnvesteerd. Hij hoopt dat onder dat systeem ook alternatieven voor de auto bedoeld worden zoals collectief vervoer en fietsinfrastructuur.

Het tarief is een heikel punt. Budgetneutraliteit zou volgens studies moeilijk haalbaar zijn. Als de heffing het gedrag daadwerkelijk stuurt, zullen de opbrengsten niet noodzakelijk gelijk zijn aan de inkomsten uit de huidige belastingen. Betekent een coherente heffing met die voor vrachtwagens dat de tarieven even hoog moeten zijn?

5.2. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen heeft zich steeds een koele minnaar verklaard van een kilometerheffing. Nu al heeft de Vlaming het terechte gevoel dat de auto een melkkoe is. Autorijden is duur, de vraag leeft wat een bijkomende heffing zal opleveren aan minder fileleed en een betere weginfrastructuur. Net daarom zijn de randvoorwaarden wezenlijk als de kilometerheffing er komt in de volgende regeerperiode. Alternatieven, ook voor afgelegen gebieden als Limburg, moeten er vooraf zijn, gecombineerd met een groter en regelmatiger aanbod. Een heffing moet slim zijn: het gebruik van de wagen belasten en niet het bezit, en variëren naargelang de locatie en het tijdstip. Gebiedsdekkend betekent voor de spreker enkel in gebieden waar er te veel verkeer is. Dat mag echter niet zorgen voor verplaatsing van het verkeer, bijvoorbeeld naar de dorpen rond de snelweg.

Voorts wijst de spreker erop dat combimobiliteit duur is. Het is goedkoper met de auto van Limburg naar Brussel te rijden dan over te stappen op het openbaar vervoer. Dat moet aangepakt worden. Tot slot benadrukt de spreker het belang van een intergewestelijke aanpak. Heel wat Vlamingen verdienen hun brood in Brussel. Wallonië ziet dan weer een kilometerheffing als een manier om zijn begrotingsdeficit te beperken. Het heeft dan ook heel wat minder last van

congestie dan Vlaanderen. Nochtans is het belangrijk te proberen het op dezelfde golflengte te krijgen.

5.3. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort acht een oplossing voor de files belangrijk. CD&V heeft niet gewacht op de oproep van de parlementsvoorzitter om met de actie fileidee.be de burger te vragen oplossingen te suggereren. Elkeen is immers verantwoordelijk voor de files en kan er ook actie tegen ondernemen. CD&V vindt het goed dat de slimme kilometerheffing verder onderzocht wordt. Hij ziet die als een manier om een eerlijke fiscaliteit op het vlak van mobiliteit te introduceren, waarbij de gebruiker en de vervuiler betalen. De kilometerheffing moet de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting vervangen. Mensen die buiten de spitsuren en -zones rijden zullen dan goedkoper af zijn. Ook voor het sociale aspect vraagt hij voldoende aandacht.

Uit de studie blijkt dat voor velen rijden goedkoper zal worden als ze buiten de spitsuren rijden, dat de congestie zal afnemen en dat de daling van het autogebruik gunstige effecten zal hebben op het milieu. Het is zaak die aspecten te promoten om in te gaan tegen de misvatting dat een kilometerheffing automatisch voor iedereen duurder zal zijn. In Stockholm zou 30 percent van de daling van autoritten een gevolg zijn van de heffing, 70 percent zou het gevolg zijn van andere mobiliteitskeuzes.

Volgens het regeerakkoord zal in overleg met andere gewesten onderzocht worden of een slimme kilometerheffing kan worden ingevoerd. Deze studie gaat echter enkel over Vlaanderen. Nochtans gebeurt de invoering best samen met andere gewesten. Heeft de minister structureel overleg met de andere gewesten? In het Waalse regeerakkoord is sprake van een wegenvignet. Heeft de minister daarover al gesproken met zijn Waalse collega's? Schaadt die beslissing de Vlaamse belangen? Welke impact zal ze hebben op het Vlaamse rekeningrijden voor personenwagens?

Voorts benadrukt hij het principe van Mobility as a Service. Rekeningrijden kan pas maatschappelijke steun genieten als elk individu duidelijke alternatieven ziet voor zijn verplaatsing. Hij vraagt wat meer informatie over het stappenplan en de timing. Wanneer zal de onderzoeksfase afgerond zijn, wanneer de voorbereidingsfase? Wanneer wordt het systeem uitgerold? CD&V had gehoopt al verder te staan. Dit onderzoek is niet meer dan een opstapje naar meer onderzoek. Hij vraagt de minister te bevestigen dat het zijn bedoeling is tegen het einde van de regeerperiode een architectuurnota klaar te hebben.

De pleidooien voor de aanwending van de opbrengsten zijn talrijk: om de gemeentelijke taken als weggebruiker te vergoeden, om de effecten van verkeer op leefkwaliteit te compenseren, om een taxshift in het voordeel van de gezinnen en werknemers, dus lastenverlaging op arbeid, te realiseren, om te investeren in alternatieve vervoersmodi, om de inkomstenbelasting te verlagen enzovoort. Waaraan wil de minister de inkomsten bij voorkeur besteden? Volwaardige alternatieven voor de wagen zijn cruciaal voor het draagvlak. Welke ambitie heeft de minister op dat vlak? Wat acht hij een voldoende alternatief en welke budgetten zal hij daarvoor ter beschikking stellen? Wat wordt er bedoeld met een afstemming op de heffing voor vrachtwagens? Hoe absoluut is die voorwaarde? Zal dat een budgettair neutrale oplossing niet bemoeilijken?

5.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska herinnert zich dat de minister op het VTM-nieuws in 2015 al zei dat de slimme kilometerheffing voor personenwagens er gewoon moet komen. Hij

waardeert het voluntarisme in de studie en de conceptnota met nieuwe inzichten die de onvermijdelijke kilometerheffing wat dichterbij brengen. Volgens de conceptnota blijkt de slimme kilometerheffing de meeste potentie te hebben op sociaal, economisch, ecologisch vlak. Relevante kwesties, maar ook de bijdrage aan de klimaatdoelstellingen, de taxshift van bezit naar gebruik en het verhogen van de verkeersleefbaarheid zijn grote voordelen. Hij acht het idee van de budgetneutraliteit vanuit het oogpunt van de overheidsfinanciën, een grote verdienste van de conceptnota, alsook dat het bekeken wordt als een moment-opname die snel zal evolueren, wat de onderzoekers omschrijven als de big bang.

Draagvlak is belangrijk, maar het Stockholmse systeem genoot bij de invoering een steun van minder dan vijftig percent. Nu kan men zich een leven zonder niet meer voorstellen. Een robuust aanbod van alternatieven is daarvoor echter wezenlijk, onder andere goede fietspaden opdat de fiets een alternatief wordt voor het woon-werkverkeer.

Salariswagens zijn niet de bevoegdheid van de minister. Toch wil het parlementslid hem vragen of, en hoe, hij de federale ministers Johan Van Overtveldt en Kris Peeters voor een oplossing daarover warm maakt. De spreker juicht toe dat ook Brussel over een kilometerheffing wil nadenken. Hij heeft ooit zelf een samenwerkingsakkoord voorgesteld waarbij Wallonië een nultarief hanteert en Brussel en Vlaanderen een voortrekkersrol spelen. Inspiratie daarvoor haalt hij in het Viapassakkoord, want ook voor de vrachtwagenheffing hanteert niet elk gewest hetzelfde tarief.

De onderzoeksfase zal een jaar duren, maar voor de stappen erna is er geen tijdsplanning. Aanvankelijk was hij voorstander van een groot proefproject, maar als de deelnemers dan nog steeds in de file staan, zal dat het draagvlak voor de kilometerheffing eerder ondergraven. Is dat geen argument om alsnog voor een snellere invoering te gaan? Uiteraard moeten de technische aspecten eerst onderzocht worden. Voorts suggereert hij na te gaan of er in afwachting al iets kan veranderen. Een wegenvignet doet hij af als een achterhaald idee. Misschien is het wel mogelijk al een kilometerheffing in te voeren in bepaalde zones, bijvoorbeeld in de centrumsteden.

Steden werken aan of hebben een eigen lage-emissiezone. Het kaderdecreet (decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones) is een goede zaak, maar een of andere coördinatie is nodig. Ook moet ervoor gezorgd worden dat de slimme kilometerheffing accordeert met de lage-emissiezones. In Brussel zijn bedrijven vanaf tweehonderd werknemers verplicht een bedrijfsvervoerplan te hebben. Doordat ze zo gedwongen worden erover na te denken, scoren ze ook beter op vlak van carpoolen. Ook dat is een mogelijkheid in afwachting van de slimme kilometerheffing. Kortom, de studie is een belangrijke bouwsteen, maar voor de spreker smaakt het vooral naar meer.

5.5. Vragen en opmerkingen van Paul Van Miert

Paul Van Miert pleit namens zijn fractie voor een behoedzame invoering. De impact op de modale burger van dergelijke maatregel kan inderdaad moeilijk overschat worden. Daarom is een grondige studieperiode onontbeerlijk. Ook de N-VA staat achter de principes dat de vervuiler betaalt en dat het gebruik, de plaats en de tijd eerder dan het bezit, worden belast. Diftar werd aanvankelijk moeilijk verteerd, maar is ondertussen helemaal aanvaard. Een kilometerheffing voor personenwagens kan de congestie verminderen zodat de goederen van de ondernemers gemakkelijker op hun bestemming geraken en de havens beter bereikbaar zijn. Ook buitenlanders zullen betalen voor het gebruik van de Vlaamse infrastructuur, wat extra middelen in het laatje brengt voor de Vlaamse

overheid. De maatregel moet passen in een breder pakket, hij is immers niet zaligmakend. De spreker pleit voor een beter openbaar vervoer.

Budgetneutraliteit is wezenlijk. Voor de N-VA is het heel belangrijk dat het geen platte belastingverhoging is. Een ander belangrijk aspect is dat de middelen integraal terugvloeien naar de begroting Mobiliteit en Openbare Werken en geïnvesteerd worden in infrastructuur, in mobiliteit en ook in openbaar vervoer. Volgens de presentatie zouden alle voertuigen die niet onder de heffing voor vrachtwagens vallen, onder de nieuwe verkeersheffing vallen, dus ook de motoren, wat de spreker een rare kronkel vindt omdat ze de file niet vergroten maar eerder verkleinen. Voorts wil ook hij weten wat precies bedoeld wordt met tarievenafstemming op vrachtwagens. Een vrachtwagen is van een heel andere categorie in vervuiling, maar ook in belasting van het wegennet, in slijtage en plaatsbeslag. Hij wil ook wat meer informatie over de verschillende projectgroepen. Zal één persoon het gezicht van de transitie zijn? Ook hij vraagt een beter zicht op de timing. Tot slot wil hij weten of er al ramingen zijn van de tarieven en van de opbrengsten, alsook de plannen voor de besteding ervan. Hij roept de parlementsleden op om het werkbezoek van 12 oktober bij te wonen. Proximus zal immers niet alleen de resultaten van de kilometerheffing voor vrachtwagens maar ook de technische mogelijkheden voor een algemene kilometerheffing toelichten.

5.6. Vragen en opmerkingen van Stefaan Sintobin

Stefaan Sintobin zegt dat het Vlaams Belang nog geen voorstander is van een kilometerheffing voor lichte voertuigen. In tegenstelling tot de experts is het brede publiek geen voorstander en daar zijn valabele argumenten voor. Zo betaalt elke chauffeur al een kilometerheffing aan de pomp. De burger ziet een kilometerheffing niet als een instrument om de mobiliteit te sturen, maar als de zoveelste platte belastingverhoging, die noch voor minder auto’s, noch voor minder files zal zorgen. Vorige week werd het kleine draagvlak in de krant bevestigd. Men denkt dat het aantal auto’s niet zal dalen, wel dat de files misschien korter worden, maar meer gespreid zullen zijn over de dag. Ook nu zijn er al geregeld files buiten de spitsuren. Hij wijst op het risico van sluipverkeer alsook op de wenselijkheid van een gebiedsspecifieke benadering. De burger wil ook alternatieven voor de auto bij een kilometerheffing. Bij vergelijkingen met andere landen moeten alle aspecten in ogenschouw genomen worden: zo is de staat van de wegen, van het openbaar vervoer enzovoort, in Stockholm of Nederland anders dan in Vlaanderen.

Naast alle voorgaande bezwaren, is de burger vooral bezorgd over de kostprijs en wat hij ervoor in ruil krijgt. Om draagvlak te krijgen, moeten er dus vooraf alternatieven zijn, maar ook veel meer duidelijke informatie, in eerste instantie over de prijs, de alternatieven en wat met de opbrengsten gebeurt. De spreker vraagt de minister ook duidelijke informatie over budgetneutraliteit en over de tarieven. Zal de kilometerheffing gebiedsgebonden zijn? Wat is de timing van de invoering, maar ook van de communicatie? Aan welke vorm van communicatie denkt de minister? Waarin worden de opbrengsten geïnvesteerd?

5.7. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* kan heel wat vragen pas beantwoorden nadat de resultaten van de vervolgstudie er zijn en/of er politieke keuzes gemaakt zijn. Zijn eerste betrachting is het dossier beslissingsrijp te maken voor een volgende regering, iets wat volgens de minister conform de geest van het regeerakkoord is. Voor de gebiedsdekking van de kilometerheffing, houdt de minister alle opties open. Voor sommige wegen geldt nu ook voor de kilometerheffing voor vrachtwagens een nultarief. Voor de minister is een wegenvignet geen te overwegen alternatief. Dat

gaat in tegen de ratio dat de gebruiker betaalt, wat de tegenstanders munitie geeft. Het vignet is een algemene belastingverhoging terwijl de slimme kilometerheffing op drie wezenlijke principes steunt: minder belastingen, minder files en mobiliteitssturing. Slechts zo betaalt wie het wegennet of het milieu belast, meer. Dat werkt de anomalie weg dat wat economische waarde creëert, namelijk de aankoop van een wagen, belast wordt, terwijl wat een negatieve economische waarde oplevert, het gebruik ervan, niet of amper belast wordt.

De opbrengsten moeten niet enkel in weginfrastructuur maar ook in alternatieven geïnvesteerd worden. Ideaal vooraf maar zeker gelijktijdig met de invoering van de kilometerheffing, moet er volgens de persoonlijke mening van minister Weyts een investeringsboost in de alternatieven zijn. Een deel van de middelen moet bestemd zijn voor investeringen in de alternatieven.

Met afstemming op de kilometerheffing voor vrachtwagens worden enkel de technologische aspecten bedoeld. Anderzijds gaan de technische ontwikkelingen razendsnel, waarbij gps-systemen, black boxes en smartphones in de wagens on-boardunits allicht overbodig maken. Dat zal onderzocht worden in de komende studieperiode van de socio-economische situatie, de operationele kosten en baten en het ITS. Pas dan zal beslist worden over de invoering en de architectuur.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft inzage gekregen in de studieresultaten en heeft samenwerking gevraagd voor de vervolgstudie. Die zou binnen enkele weken gegund worden. De Vlaamse intentie staat of valt niet met de medewerking van de andere gewesten, maar praktisch en technisch is het moeilijk om alleen door te gaan, zeker zonder het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, aangezien 52 percent van de file-uren net gepresteerd worden op de Brusselse en Antwerpse ring. Die concentratie heeft het voordeel dat een groot deel van het probleem kan aangepakt worden door in te grijpen op die plaatsen.

Het nieuwe Waalse regeerakkoord bevat geen passage over de kilometerheffing. Waals minister Carlo Di Antonio heeft er wel iets over gezegd in de krant L'Echo, maar van een formele regeringsbeslissing is er geen sprake. De minister heeft geen zicht op de koers van dat gewest. Dat de gewesten samenwerken voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, maakt dat ze een goed werkend permanent gespreksforum hebben. Als Wallonië niet meedoet, betekent dat, zo er niets wijzigt aan de federale belastingregelingen voor bedrijfsvoertuigen bijvoorbeeld, er een andere impact is voor de bedrijven in deelnemende en niet-deelnemende gewesten. Hoe ervoor te zorgen dat de kilometerheffing geen impact heeft op de loonkosten, maakt ook deel uit van de studie. Aangezien bedrijfswagens gemiddeld meer kilometers afleggen, is de impact daarop groter dan voor de gemiddelde particulier. De vraag is hoe dat fiscaal te vertalen voor de bedrijven. Met de principes van Mobility as a Service is de minister het eens, wat betekent dat er gefocust moet worden op alternatieven.

Voor het bestuderen van zowel de socio-economische impact en de maatschappelijke kosten en baten, ITS en operationele kosten en baten, het marktmodel en de juridische randvoorwaarden, acht de minister vijftien maanden niet bepaald te veel. In afwachting al maatregelen nemen, levert geen tijdswinst op. Politieke keuzes kunnen pas gemaakt worden nadat op basis van die grondige studie een doorwrocht document opgesteld is. Tot slot zegt de minister dat er, vanuit het rechtvaardigheidsbeginsel, uiteraard andere tarieven zullen gelden voor motoren.

5.8. Replieken

Joris Vandebroucke informeert hoe lang het duurt om het systeem in te voeren eens de volgende regering daartoe beslist heeft. Een kilometerheffing is het beste systeem, maar als het langer dan een regeerperiode duurt, is een wegenvignet te

overwegen om er, in afwachting, voor te zorgen dat de talrijke buitenlandse weggebruikers een steentje bijdragen. Hij is blij dat de minister de opbrengsten wil investeren in openbaar vervoer, maar vooral ook dat hij beaamt dat in een ideale wereld dat voor en tijdens de uitrol gebeurt. Een boost klinkt veelbelovend. Voor heel wat automobilisten zal een goed alternatief over het spoor de doorslag geven. Dat ligt echter niet in handen van Vlaanderen alleen.

Minister *Ben Weyts* beschouwt de vraag over de implementatietijd van technische aard. *Filip Boelaert* antwoordt dat voor de architectuur minimum achttien maanden nodig zijn, inclusief het juridische werk. Dat laatste zal de timing van de aanbesteding bepalen. Voor aanbesteding zelf zijn dan nog enkele jaren nodig. Dus de termijn voor invoering is al snel drieënhalf jaar. Als er in afwachting een vignet ingevoerd wordt, zal dat de parallelle inzet van mensen en middelen vergen. *Marino Keulen* besluit dat de kilometerheffing er dus ten vroegste in 2022-2023 komt, mits de volgende regering onmiddellijk het licht op groen zet. *Filip Boelaert* beaamt dat het ten vroegste in de tweede helft van de volgende regeerperiode kan. Minister *Ben Weyts* verduidelijkt dat het nog wel binnen de volgende legislatuur zal zijn.

Lies JANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

EC	Europese Commissie
EETS	European Electronic Toll Service
diftar	differentiatie tarieven
GEN	Gewestelijk Expresnet
ITS	intelligent transportsysteem
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
VTM	Vlaamse Televisiemaatschappij