



Vlaams
Parlement

vergadering **C121**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en
Justitie

van 11 februari 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jos Lantmeeters aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over de impact van de verkeersfiscaliteit op het aantal pick-ups – 1020 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Vincent Van Peteghem aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over de impact van fluctuaties in vastgoedtransacties op de Vlaamse begroting 2019 en 2020 – 1098 (2019-2020)	8
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over het Europees budgettair kader en de twopack- en sixpackhervormingen – 1367 (2019-2020)	12

VRAAG OM UITLEG van Jos Lantmeeters aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over de impact van de verkeersfiscaliteit op het aantal pick-ups – 1020 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Sarah Smeyers

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, het is de Vlaamse Week tegen Pesten en dit is dus geen vraag om uitleg om u te pesten. Ik wil een beknopte vraag om uitleg stellen die heel wat inhoudt. Ik ben me er ten eerste van bewust dat hierover een heel debat kan ontstaan. Mijn vraag om uitleg gaat niet enkel over het aantal SUV's op onze wegen, maar ook over het stijgend aantal pick-uptrucks. We kunnen discussiëren over de veiligheid van die auto's en over het milieu, maar dat speelt vandaag geen rol, want in de commissie Financiën hebben we andere katten te geselen.

Het gaat om het fiscaal regime voor lichte vrachtauto's, dat op een samenwerkingsakkoord tussen de overheden uit 2005 is gebaseerd. Toen is het begrip 'lichte vrachtauto' ingevoerd, vanzelfsprekend uit de overweging dat het gaat om professioneel gebruikte voertuigen. Dit samenwerkingsakkoord omvat specifieke bepalingen over de cabine en de laadbak om als een lichte vrachtauto te worden beschouwd.

Minister, op een actuele vraag van 15 januari 2020 hebt u geantwoord dat u werkt aan een update van de verkeersfiscaliteit. U bekijkt momenteel nog gegevens en rapporten ter zake. Een eerste uitgangspunt is de neutralisatie van de belastingverhoging die de invoering van de Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure (WLTP) met zich meebrengt. Dat is zeer goed. Een tweede uitgangspunt is ook zeer goed, namelijk voorzien in de nodige fiscale stabiliteit, zodat de burger na de aankoop van een voertuig niet eventjes door een gewijzigd fiscaal regime wordt verrast. In dat geheel van de verkeersfiscaliteit situeert zich de fiscale situatie van de lichte vrachtauto's.

Ik heb een korte vraag. Sommigen stellen tientallen vragen, maar uiteindelijk komt het toch op hetzelfde neer. Hoe kijkt u naar de toename van het aantal pick-up trucks op ons wegennet? De vraag is niet of u die voertuigen mooi vindt, maar wat u van de fiscaliteit vindt.

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Voorzitter, dit is een beknopte vraag om uitleg met heel wat uitdagingen. Ik zal het antwoord helemaal voorlezen en op het einde zal ik nog een duidelijke samenvatting geven.

Eerst en vooral is het nuttig er de cijfers bij te nemen. De totale vloot van belastingplichtige voertuigen vertoont een jaarlijkse toename van 2 tot 3 procent. In 2016, 2017 en 2018 hebben we een relatief sterke toename gezien van de lichte vrachtwagens, met ongeveer 3 procent. De totale vloot stijgt met 1 tot 2 procent, maar voor de lichte vrachtwagens zitten we aan 3 procent. De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens en de toename van de e-commerce zijn daar zeker niet vreemd aan. Ik vermeld het maar, omdat we niet zeker zijn wat die stijging heeft uitgelokt.

Er zijn ook meer pick-ups op onze Vlaamse wegen. Uit de cijfers waarover wij momenteel beschikken, blijkt dat ongeveer 31.000 lichte vrachtvoertuigen op basis van het type laadvermogen en van het aantal zitplaatsen als pick-up kunnen worden beschouwd. In 2016 ging het om 25.000 pick-ups. Er is de voorbije jaren inderdaad sprake van een relatief grote toename van 4 tot 8 procent. Het absolute

aantal blijft uiteraard beperkt, want het gaat om minder dan 0,7 procent van het wagenpark. Ik vermeld dit om de verhoudingen te schetsen.

Wat moeten we daar precies van denken? Uit de getuigenissen die de voorbije weken in de media zijn verschenen, hebben we geleerd dat er verschillende redenen zijn waarom iemand zich een dergelijk voertuig aanschafft.

Eerst en vooral zijn er de objectieve, functionele overwegingen. Die zijn er zeker, meestal omdat iemand beroepsmatig grote lasten moet slepen of vervoeren. Het beste voorbeeld is een tuinaannemer, die dikwijls zware lasten moet verschuiven op drassige grond of op zware ondergrond. Daarvoor zijn die wagens nuttig. We kunnen hier niets op tegen hebben. We moeten opletten dat we het kind niet met het badwater weggooien. Het eigenlijke gebruik van die voertuigen moet niet worden verhinderd.

Voor veel mensen spelen subjectievere redenen een rol. Net zoals bij de stijgende verkoop van SUV's, waarvan de verkoop sowieso ook in de lift zit, speelt een groter veiligheidsgevoel een rol. In een pick-up zit je iets hoger boven de weg en dat geeft je een veiligheidsgevoel. Dan zijn er nog anderen die met een pick-up rijden, omdat het past bij een imago dat ze zich proberen aan te meten. Dat is op zich natuurlijk geen enkel probleem.

Mijnheer Lantmeeters, u vraagt impliciet of de fiscale behandeling een rol speelt in de toename van het aantal pick-ups en of die moet worden aangepast. Fiscaliteit is immers niet alleen een bron van inkomsten, maar kan ook als doelstelling hebben om het gedrag van belastingplichtigen in de gewenste richting te sturen. Ook al wordt in het tarief van de verkeersbelasting bij lichte vrachtauto's rekening gehouden met ecologische parameters, toch valt de jaarlijkse verkeersbelasting voor een lichte vrachtauto ondanks haar milieu-impact behoorlijk gunstig uit in vergelijking met personenwagens.

Ik heb uw vermoeden dat er meer pick-ups rijden reeds bevestigd. Ook uw vermoeden dat de fiscale behandeling van pick-upvoertuigen wordt meegenomen in de hervorming van de verkeersfiscaliteit die we naar aanleiding van de nieuwe WLTP-normen sowieso van plan zijn, kunnen we bevestigen.

Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven om grondig te onderzoeken of er eventueel een oplossing mogelijk zou zijn om het oneigenlijke gebruik van pick-ups in te perken. Zoals u aangeeft, is de definitie van 'lichte vracht' opgenomen in een samenwerkingsakkoord. Wanneer we de definitie van lichte vracht willen wijzigen, wat we niet eenzijdig kunnen doen, en ook de categorie van de leasingvoertuigen aan boord willen houden, dan dringt een aanpassing van het samenwerkingsakkoord zich op. De mogelijkheden daartoe zullen we op korte termijn grondig analyseren.

Ik vat kort samen. Die wagens verbieden is voor mij geen optie. Ik denk dat mensen nog altijd de vrijheid moeten hebben om zich de auto aan te schaffen die ze willen, om de reden die zij willen. Het is volgens mij niet aangewezen om daar een verbod op in te stellen. Als mensen daarmee willen rijden om – ik zeg maar iets – een jetski naar de zee te sleuren of als statussymbool of wat dan ook, dan heb ik daar geen enkel probleem mee. Men mag dat gerust doen. Maar dan is er geen reden om daar een fiscaal voordeel aan toe te kennen.

Die is er wel als iemand een pick-up gebruikt als lichte vrachtwagen. En het mooiste voorbeeld is dat van de tuinaannemer, want die gebruikt het voertuig effectief als lichte vrachtwagen. Hoe gaan we daar een oplossing voor vinden? Die tuinaannemer moeten we wel een fiscaal voordeel geven. Een camionnetje of bestelwagen kan ook een lichte vrachtwagen zijn en geniet dus ook een fiscaal voordeel, omdat het voertuig beroepsmatig wordt gebruikt. Die logica willen we toepassen. Maar

hoe onderscheiden we dat van iemand die het voertuig niet voor beroepsdoel-einden gebruikt, maar voor zijn plezier of voor wat dan ook?

Tegen de logica is weinig in te brengen. Het probleem is hoe we dat in de regel-geving moeten omzetten. Daar zitten we met een zeer groot probleem. 'Lichte vracht' is nog altijd iets wat we met een samenwerkingsakkoord regelen en voor een deel met de federale overheid moeten afspreken. Dat toont nog maar eens de onvolmaaktheid van de staatshervorming in dit land aan. Daar is niet meteen een oplossing voor, omdat het zeer moeilijk is om een link te leggen tussen het gebruik van het voertuig en het type. 'Lichte vracht' is een definitie met kenmerken van de wagen zelf, los van het gebruik ervan. Ook een particulier kan een bestelwagen kopen, die hij kan inschrijven als lichte vracht, ook al gebruikt hij hem niet als lichte vracht. Daar zitten we met een probleem. Ik durf er mijn handen niet voor in het vuur te steken – wat sowieso een dommigheid is – dat we daarvoor een oplossing vinden. We gaan een overleg opstarten met de andere gewesten. Of we dit probleem binnen een hervorming van de verkeersfiscaliteit zullen kunnen oplossen? Ik wil dat wel proberen, maar ik ga er geen overmoedige uitspraken over doen.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We zijn het eens over de principes. U zegt terecht dat er objectieve redenen zijn om met zo'n pick-up te rijden. Ik bevestig dat wij er voorstander van zijn dat het fiscale voordeel er mag blijven.

Ik kijk wat meer argwanend – als ik het zo mag zeggen –, naar diegenen die dat om subjectieve redenen doen. Het staat iedereen vrij om te rijden waarmee hij wil. Het is echter vanzelfsprekend, zoals u zegt, dat daar geen fiscaal voordeel aan vastgeknoot wordt.

U stelt eigenlijk een vraag terug. U wilt het wel oplossen. U bent het ermee eens dat er geen fiscaal voordeel mag zijn, als men zo'n voertuig wil gebruiken omwille van het imago of de verkeersveiligheid, alhoewel ik over dat laatste, de verkeers-veiligheid, mijn twijfels heb. Het zou misschien nuttig zijn om het fiscaal voordeel in dat samenwerkingsakkoord – want het moet inderdaad toch geregeld worden, niet alleen op Vlaams niveau maar in een samenwerkingsakkoord met de federale overheid – eventueel te koppelen aan de identiteit van degene die het inschrijft. Men zou dan een btw-nummer moeten hebben om van zo'n fiscaal voordeel te genieten, zodat een privépersoon er niet zomaar van kan genieten. Het voordeel zou eventueel ook nog gekoppeld kunnen worden aan de eventuele omzet die men kan creëren. Men moet niet zomaar een btw-nummer hebben als – ik zeg maar iets – als boekhouder, om zo'n voertuig dan te gebruiken. Een boekhouder heeft niet zoveel dossiers als een tuinman materiaal heeft om te vervoeren.

Ik zou eerder het beroepsmatig gebruik bekijken. Dat moet bewezen worden. U zult daarmee bezig zijn en ik hoor heel graag dat u daar een oplossing voor wilt zoeken, maar ik zou het ook multidisciplinair willen oplossen.

Zoals u zegt, heeft het te maken met verkeersveiligheid. Ik zou u willen vragen, minister, om dat met minister Peeters op te nemen. Zij is ook bezig met verkeersveiligheid. Ik ben ervan overtuigd dat u een evenwicht kunt zoeken. Maar het veilig gevoel van de ene zal misschien een onveiligheidsgevoel creëren bij de andere. Voor wie met zo'n truck, zo'n machine rijdt, is een fietser al minder zichtbaar. Bepaalde voertuigen lokken een bepaald gedrag uit waardoor voetgangers in de problemen kunnen komen, maar ook bij aanrijdingen is een kleine auto dikwijls in het nadeel. Ik zou u willen vragen om het geheel te willen bekijken, zodat er geen fragmentarische oplossingen komen.

Nogmaals bedankt voor uw antwoord. Ik ben heel blij dat het oneigenlijk gebruik misschien ontmoedigd zal worden en dat er verder oplossingen mogelijk zijn. Ik denk heel graag met u mee.

De voorzitter: De heer Van Peteghem heeft het woord.

Vincent Van Peteghem (CD&V): De context is al geschetst door de heer Lantmeeters. We moeten zoeken naar manieren om het oneigenlijke gebruik van dat fiscaal voordeel weg te nemen. Dat is een correct uitgangspunt.

U haalt zelf ook aan, minister, dat er overleg nodig zal zijn om te kijken hoe we dat in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst opnemen. Hebt u daar al initiatieven toe genomen? Zo neen, bent u dat van plan? Zo ja, wanneer?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Collega's, ik wil me zeer graag aansluiten bij de vraag van de heer Lantmeeters. Het is goed dat hij af en toe nog gewoon werkt. (*Gelach*)

Ik ben ook zeer blij met het antwoord, minister. We zouden het probleem eventueel kamerbreed kunnen tackelen. Er zijn natuurlijk nog een aantal elementen inzake fiscaliteit – autofiscaliteit, voertuigenfiscaliteit – die we moeten tackelen, waarmee u naar het parlement moet komen. Ik vind het van belang dat u het oneigenlijke gebruik eruit wilt. Dat is wat ons betreft ook het uitgangspunt.

Ik sluit me ook aan bij de opmerkingen van de heer Lantmeeters omtrent het gevoel van verkeersveiligheid. Het hangt er maar van af wie in de auto zit. Het gaat zelfs zo ver dat een aantal steden en gemeenten bekijken of ze zulke voertuigen in bepaalde zones kunnen weren. Oneigenlijk gebruik moeten we zeker proberen tegen te gaan, maar ik geef grif toe dat het niet simpel is om dat juridisch sluitend te maken. Misschien zijn de suggesties van collega Lantmeeters bruikbaar, maar ik kan mij voorstellen dat er ook vanuit uw administratie voorstellen zullen komen.

Een samenwerkingsovereenkomst? Uiteraard. Maar ik heb er geen zicht op in hoeverre het fenomeen beperkt is tot Vlaanderen en of ook de andere gewesten geconfronteerd worden met een dergelijke problematiek.

Minister Matthias Diependaele: Voor zover wij dat uit de cijfers kunnen afleiden, is dat in Brussel en Wallonië net hetzelfde. Zij moeten dezelfde regels toepassen als wij. Zij hebben hetzelfde fiscaal voordeel, wat sowieso dat effect heeft.

Wij hebben ook al eens gebrainstormd over het idee van een btw-nummer. Je komt daar niet zo ver mee, want elke zelfstandige heeft een btw-nummer. Maar bijvoorbeeld een boekhouder heeft geen beroepsmatig gebruik van een dergelijke wagen. Daar is de koppeling zeer moeilijk. Een beroep kan ook wijzigen. Dat is allemaal niet zo gemakkelijk.

Mijnheer Rzoska, dit is weer een verhaal zoals van de plug-inhybride. Ik zal straks kwaad zijn op mezelf dat ik dit voorbeeld geef. Op zich is die auto properder dan andere wagens, op voorwaarde dat hij effectief in het stopcontact wordt gestoken. Maar je hebt als overheid niet de mogelijkheid om ernaast te gaan staan, om te zien of hij wordt gebruikt zoals hij zou moeten worden gebruikt. In veel gevallen wordt die auto niet gebruikt op de manier die dat fiscaal voordeel rechtvaardigt.

Mijnheer Van Peteghem, we hebben dat initiatief nog niet genomen. U stelt terecht die vraag. We proberen al die zaken, zoals compressed natural gas (CNG) en dergelijke, mee te nemen in de WLTP-hervorming. Er zal vermoedelijk veel meer moeten worden bijgestuurd dan alleen dit. We zullen nog zien. We gaan niet voor elk stukje afzonderlijk een aparte samenwerkingsovereenkomst sluiten. Mogelijk moeten we de fiscale hervorming in Vlaanderen, los van het samenwerkingsakkoord, sneller doorvoeren en zal het overleg wat meer tijd vragen. Bij voorkeur is dat niet het geval, maar vermoedelijk wel. We hebben daar nog geen initiatief

in genomen. Zodra we weten op welk punt we bijsturingen zouden voorstellen in het samenwerkingsakkoord, zullen we daar natuurlijk niet mee wachten.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, dank u voor het antwoord. Het is het resultaat van het feit dat ik af en toe toch nog wel eens iets doe, collega Rzoska. Dat was een opmerking die ik kreeg tijdens de zitting en ik was er even niet goed van.

Minister, ik ben er toch van overtuigd dat we moeten kijken in de richting van de beroepsmatige inschrijving. Je kunt je inschrijven onder verschillende codes, met btw-nummers enzovoort. Daar moeten we misschien eens naar kijken.

Met het tweede wat ik nog wou zeggen, geef ik u nog een vrijkaartje mee. U hoeft het niet te aanvaarden. Ik herinner mij dat u in de plenaire vergadering zei dat mensen die een voertuig kopen, moeten weten aan welke fiscaliteit zij op dat ogenblik voldoen. Zij mogen niet worden geconfronteerd met een wijziging tijdens de eigendom van dat voertuig. Wanneer men op een bepaald ogenblik de fiscaliteit misbruikt om een oneigenlijk voordeel te hebben, vind ik wel dat hier kan worden ingegrepen. Als u meegaat in een samenwerkingsovereenkomst, vind ik niet dat wie op dit vlak het voordeel al heeft, het moet kunnen behouden. Ik doe dus een oproep. Wanneer men oneigenlijk gebruik maakt van fiscale voordelen die ten laste zijn van diegenen die de fiscaliteit wel correct betalen, moet er kunnen worden opgetreden. Er moet te allen tijde worden opgetreden tegen oneigenlijk gebruik. U hoeft dit vrijkaartje van mij niet te aanvaarden. Ik verkondig hier vandaag een mening. Ik zal u nooit lastigvallen daarover en zeggen dat dit niet mag worden gewijzigd. Ik spreek niet voor mijn collega's, maar ik denk dat ze dezelfde gedachten hebben op dat vlak.

Minister Matthias Diependaele: Het is pijnlijk, maar ik vrees dat ik u moet tegenspreken. Het algemene principe dat we bij die fiscale hervorming willen invoeren, is dat mensen die vandaag een auto kopen ook morgen en overmorgen moeten weten welke fiscaliteit daarop van toepassing is. Die fiscaliteit en cours de route aanpassen lijkt ons geen goed idee. Dat principe proberen we doorheen de hele hervorming mee te nemen.

Ten tweede moeten we opletten met de term 'oneigenlijk gebruik'. Ik gebruik die term zelf ook, maar eigenlijk klopt hij niet helemaal. Het is die mensen hun schuld niet. Het is niet helemaal onlogisch dat de regelgeving zich voor de bepaling van de fiscaliteit toespitst op de kenmerken van de wagen en niet op het gebruik. De regelgeving is op die manier opgesteld en we kunnen die mensen er niet de schuld van geven dat ze hun wagen op die manier gebruiken. Dat kan de bedoeling niet zijn. Het principe is dat iemand die vandaag een auto koopt, moet weten wat morgen de fiscaliteit kan zijn. Dat principe proberen we wel degelijk toe te passen bij alle bijsturingen van de autofiscaliteit.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, we mogen af en toe ook eens van mening verschillen. Volgens mij is alles gezegd wat gezegd moest worden, maar ik ben er niet van overtuigd dat die mensen er niets aan kunnen doen. Ik ken mensen die speciaal hun achterste zetels uit hun auto gooien voor een erkenning als lichte vrachtwagen. Ik ben het er niet zomaar mee eens dat ze er niets aan kunnen doen. U hebt gezegd dat u daar van wilt afblijven en dat is uw zaak. De reden van deze vraag om uitleg is echter dat er een oneigenlijk gebruik is dat niet te verantwoorden valt en dat oneigenlijk gebruik mag te allen tijde op alle vlakken worden aangepakt. Zo kan alles eigenlijk worden samengevat.

Minister Matthias Diependaele: Ik wil hier nog puur technisch op reageren. We moeten goed weten waarover het gaat, want ik denk dat dit niet helemaal klopt. Ik kijk dan naar de definitie van een lichte vrachtauto: "elke auto, opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan het maximaal toegestane totaal gewicht niet

meer bedraagt dan 3500 kg en die: a) bestaat uit een volledig van de laadruimte afgesloten enkele cabine die ten hoogste twee plaatsen bevat, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak; b) bestaat uit een volledig van de laadruimte afgesloten dubbele cabine die ten hoogste zes plaatsen bevat, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak (...)” Ik zou niet weten waarom iemand daar zetels zou uithalen, want dat kan ook een lichte vrachtauto zijn. Ik kan die definitie hier nog verder voorlezen, maar we moeten heel hard opletten met de term ‘on-eigenlijk gebruik’. Die wagen wordt zo gekwalificeerd en dus kunnen de eigenaars niet meer belasting op inverterstelling (BIV) betalen. Iedereen mag altijd naar de overheid overschrijven, maar ze zullen geen hoger aanslagbiljet krijgen. *(Opmerkingen van Jos Lantmeeters en van Philippe Muyters)*

De voorzitter: Ik denk dat de vraag voldoende uitgepuurd is, tenzij ...

Jos Lantmeeters (N-VA): Wat ik ook ga zeggen, de minister zal toch het laatste woord willen, denk ik.

De voorzitter: Het is mooi geweest.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Vincent Van Peteghem aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over de impact van fluctuaties in vastgoedtransacties op de Vlaamse begroting 2019 en 2020 – 1098 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Sarah Smeyers

De voorzitter: De heer Van Peteghem heeft het woord.

Vincent Van Peteghem (CD&V): Voorzitter, de uitdoving van de Vlaamse woonbonus vanaf 1 januari 2020 heeft in de tweede helft van vorig jaar tot een uitzonderlijke piek op de vastgoedmarkt gezorgd. Dit heeft plaatsgevonden op de volledige vastgoedmarkt, maar was toch het meest uitgesproken in Vlaanderen. Net voor die piek op het einde van 2019 kwam direct een terugval, want het aantal transacties in het begin van 2020 is, zeker ten opzichte van het begin van 2019, sterk gedaald. Als we naar de cijfers kijken, gaat het zelfs om een daling met een kwart.

– Jos Lantmeeters treedt als voorzitter op.

Minister, ik heb een aantal vragen. Wat is de impact hiervan op de begroting voor 2019 en 2020? Hoe zal die uitzonderlijke piek zich volgens de laatste ramingen vertalen in de begroting voor 2019 en zal dit tot een beter resultaat leiden?

Hoe denkt u dat de terugval van de vastgoedtransacties in het begin van 2020 zich zal vertalen in de begroting voor 2020? Zal dit leiden tot een verdere verslechtering van het begrotingsresultaat en is bij de opmaak van de begroting rekening gehouden met het feit dat dit het geval zou kunnen zijn?

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Ik ga eerst in op de analyse achter uw vraag. U stelt dat er begin 2020 veel minder verkoop is geweest dan begin 2019. Vanuit de overheid hebben wij daarover nog geen vaste cijfers. U weet dat het bij een verkoop altijd vier maanden duurt tot er een compromis is, enzovoort. Op 7 februari 2020 steunde een artikel in De Tijd zich op cijfers van bij de notarissen, ik lees: “De impact van het einde van de woonbonus is veel kleiner dan verwacht (...). In de eerste vijf weken van 2020 lag het aantal transacties in Vlaanderen 5 procent

lager dan vorig jaar.” Ik verkoop u geen wetenschap want wij hebben nog geen zekere cijfers vanuit de overheid. Maar voor zover wij kunnen uitmaken, heeft de dip die men had verwacht en die volgens sommigen zelfs gigantisch ging zijn, zich nog niet voorgedaan. Dat is ook logisch, zo blijkt als je het artikel verder leest: “Eind 2019 bleven veel investeerders, die sowieso niet in aanmerking kwamen voor de woonbonus, langs de kant staan. Zij waren bang tijdens de woonbonusrush te veel te betalen.” Wij hadden daar in onze communicatie trouwens ook voor gewaarschuwd.

De vastgoedmarkt in Vlaanderen breekt al enkele jaren op rij record na record. 2019 was opnieuw een recordjaar. Dat is niet alleen het gevolg van het uitdoven van de woonbonus, maar ook van de aanhoudend lage rente en de lage werkloosheid. Het recordaantal transacties vertaalt zich vanzelfsprekend ook in extra inkomsten uit het verkooprecht. Mijn administratie raamde in haar laatste monitoringnota van midden december 2019 dat de inkomsten uit het verkooprecht 104 miljoen euro hoger zouden liggen dan voorzien bij de begrotingsaanpassing. Toen was geen woonbonuseffect ingecalculeerd. Het is op dit moment duidelijk dat het uiteindelijke resultaat hoger zal liggen dan de raming uit de laatste monitoringnota. Pas in de tweede helft van februari, wanneer mijn administratie het voorlopige eindresultaat voor 2019 zal opstellen, zullen we een nauwkeurig zicht hebben op de ontvangsten uit de registratiebelastingen.

Sta me toe dit te verduidelijken. Om te beginnen moet ik het proces van het sluiten van een verkoopovereenkomst tot betaling van de registratiebelasting verduidelijken. Koper en verkoper sluiten een overeenkomst, de compromis, en een drietal maanden later wordt de notariële akte verleden. Daarna zorgt de notaris voor de registratie van de akte op het registratiekantoor. Vervolgens stroomt de akte door naar de Vlaamse Belastingdienst (Vlabel). Pas dan kan de akte getaxeerd worden en een aanslagbiljet worden verzonden. Na de ontvangst van het aanslagbiljet betaalt de notaris voor rekening van de belastingplichtige de belasting. Tussen de datum van notariële akte en de betaling van de registratiebelasting verloopt iets meer dan een maand.

Hoe bepaalt het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) nu wat de ontvangsten uit registratiebelastingen zijn voor een begrotingsjaar? In theorie bepaalt de datum van een notariële akte het begrotingsjaar. Maar in de praktijk hanteert het INR een pragmatische regel. Het kijkt naar de kasontvangsten en past een verschuiving van één maand toe om rekening te houden met de doorlooptijd van datum van notariële akte tot betaling van de belasting. Voor het begrotingsjaar 2019 zou dit betekenen dat de ontvangsten worden bepaald door de ontvangsten van februari 2019 tot en met januari 2020. Dat is om de uiteindelijke rekening zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de realiteit.

Dit jaar zijn er uitzonderlijke omstandigheden, waardoor het INR van de pragmatische regel zal afwijken. Door het grote aantal akten eind 2019 kan de normale doorlooptijd van één maand niet worden gehaald. We spreken voor december 2019 van een verdubbeling van het aantal verleden akten in vergelijking met een normale decembermaand. Met die volumes is het evident dat de doorlooptijd toeneemt, zowel bij de registratiekantoren als bij Vlabel. Daarom zal een bijkomende correctie nodig zijn door ook de ontvangsten uit notariële akten uit 2019 die pas na 31 januari 2020 worden betaald, aan te rekenen op de balans van 2019. De omvang van die bijkomende correctie zal in februari worden bepaald. We voeren daarover overleg. De mensen op het terrein weten beter hoever die achterstand oploopt.

Bij de begrotingsopmaak voor 2020 werd niet expliciet rekening gehouden met het terugvallen van het aantal transacties ten gevolge van het uitdoven van de woonbonus. Maar de ontvangsten werden voorzichtig geraamd onder constant beleid.

Dat is exclusief het effect van de verlaging van het tarief van het verkooprecht. Voor de aankoop voor een enige en eigen gezinswoning liggen de geraamde ontvangsten voor 2020 6,5 procent hoger in vergelijking met het resultaat van 2018. Dat komt overeen met een groei van 3,2 procent per jaar.

Ter vergelijking: over de periode 2014-2018 stegen de ontvangsten uit het verkooprecht met gemiddeld 5 procent per jaar. Wij hebben 3,2 procent meegenomen. Dat lijkt me nog altijd zeer voorzichtig, dat is een ruime marge. Mijn verwachting is dat de terugval van korte duur zal zijn. De rente en de werkloosheidscijfers blijven immers op een laag niveau. Bij de begrotingsaanpassing zullen we meer zicht hebben op de omvang van de terugval en zullen de inkomsten van het verkooprecht opnieuw geraamd worden.

We hebben alleen nog maar deze cijfers die ik u meegeef. Maar door de informatie die we kregen van de notarissen en ook door het artikel waar ik het net over had, maak ik mij niet zulke grote zorgen over de ontvangsten in 2020 ten gevolge van de afschaffing van die woonbonus. Temeer omdat we er ook rekening mee moeten houden dat een verlaging van de registratierechten het aantal verkopen doet stijgen. Met 1 procent zal dat maar minimaal zijn, maar we moedigen mensen op die manier bijvoorbeeld aan om dichter bij hun werk te gaan wonen of wat dan ook. Daar zal ook weer een tegengesteld effect in zitten dan de afschaffing van de woonbonus. We zullen pas in de komende maanden zien wat het effect is. Het effect van de afschaffing van de woonbonus zelf op de huizenmarkt, zullen we trouwens pas over enkele jaren zien, dat moeten we over een veel langere periode bekijken. Maar voorlopig maak ik mij daar dus geen zorgen over.

Vincent Van Peteghem (CD&V): Minister, het was inderdaad een eerder technische vraag, om te zien wat uw inschatting was. Ik hoor van u dat u eigenlijk niet zo bezorgd bent, hoewel de cijfers elkaar misschien een beetje tegenspreken. Ik spreek van een kwart daling, u spreekt van 5 procent daling, wat op zich inderdaad nog wel meevalt.

Ik merk dat de raming die gebruikt is voor de begroting, zeer voorzichtig is gemaakt, met die 3,5 procent stijging in plaats van de gemiddelde 5 procent. Op dat vlak mogen we inderdaad niet verwachten dat er daar een negatief resultaat zal zijn of een verslechtering van het begrotingsresultaat.

Ik vraag me nog wel iets af. Er zijn mensen die de rush een beetje gemist hebben. Ze wilden op dat moment niet meedoen omdat ze dachten dat de prijzen te hoog zouden zijn. Verwacht u niet dat men nu op de woningmarkt gaat zeggen dat de prijzen zullen dalen omdat de woonbonus wegvalt, en dat daardoor de verkoop zal terugvallen? Dat is een eerder technische vraag, waar ik uw mening graag over ken.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, ik wil kort bevestigen wat u aanhaalt. Ik ben zeer tevreden met dat antwoord.

We hebben die bespreking tijdens de begroting grondig doorgeploegd. De impact van de woonbonus op de woonvolumes is eerder beperkt. Er zijn niet heel veel gezinnen die daardoor meer een huis konden kopen. Dus wordt die terugval ten gevolge van het wegvallen van de woonbonus correct bescheiden ingeschat, en zeker omdat dat gecompenseerd wordt door de verlaging van het verkooprecht. In de begroting 2020 is daarvoor 140 miljoen euro voorzien. Het enige dat we kunnen doen, is zorgvuldig monitoren en bekijken wanneer de gerealiseerde cijfers dermate zouden beginnen afwijken van de begrote cijfers dat we op tijd bij een begrotingswijziging in het voorjaar de begroting kunnen bijsturen.

Alleszins blijven we achter de uitdoving van de woonbonus staan en volgen we de minister in zijn beleid en vooral zijn begrotingsopmaak dienaangaande.

Het lijkt mij niet zo, mijnheer Van Peteghem, als er mensen zijn die verwachten dat de prijzen nu iets zouden dalen na de rush, dat er dan een implosie van de verkoop zou volgen. Integendeel, als de prijzen dalen, wordt het opnieuw aantrekkelijker om te kopen. Dat kan een positief effect zijn op de huizenmarkt en dus de verschillende gevolgen enigszins uitvlakken.

De voorzitter: De heer Muyters heeft het woord.

Philippe Muyters (N-VA): Ik sluit me grotendeels aan bij collega Schiltz.

Ik wil bij één ding stilstaan. Als ik het goed begrijp, is er nog één heel positief effect dat eigenlijk amper wordt meegenomen, dat is dat de begroting 2019 nog beter zal afsluiten dan oorspronkelijk gepland was. Of heb ik dat verkeerd begrepen? Er zullen immers heel wat meer registratierechten zijn. Ik weet dat niemand er nog bij stilstaat, want 2019 is voorbij. Dat is toch nog een belangrijk aspect daarbij.

Ik sluit me aan bij de collega's: de woonbonus is de juiste maatregel. Dat wordt intussen door de meeste specialisten zo naar voren gebracht. Daar zijn begrotingsaanpassingen en -controles voor. Zij zijn bedoeld om nog bij te schaven waar het nodig is.

Minister Matthias Diependaele: Wat de afsluiting van het begrotingsjaar 2019 betreft, vragen we de cijfers momenteel op. We krijgen die cijfers nu binnen. Indien de commissie dat wenst, kunnen we die cijfers later, in de week na het krosreces, komen toelichten. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Het is gemakkelijk dat als minister te zeggen, maar anderen moeten het dan voorbereiden.

Mijnheer Van Peteghem, mijnheer Schiltz, er is natuurlijk een markt, en dat valt moeilijk te regelen. Tientallen zaken waar we als overheid geen vat op hebben, kunnen wijzigen. Indien iemand een bepaalde tweet stuurt die plots een groot effect op een of andere handelsoorlog heeft, moet de economische groei weer worden bijgestuurd en stijgt de werkloosheid. Ik denk dat dit een veel grotere impact op alle markten heeft dan de knopjes waaraan wij kunnen draaien.

Ik ben er om verschillende redenen heilig van overtuigd dat de maatregel die we met betrekking tot de woonbonus hebben genomen, absoluut de juiste maatregel was. We hebben dat debat gevoerd en ik zal het niet herhalen. Ik heb me er echter altijd voor gehouden te zeggen dat de prijzen op de huizenmarkt zouden dalen. Ik heb altijd duidelijk aangegeven dat een van de elementen die de prijzen omhoogduwden, wat alle studies bevestigden, werd weggehaald. De registratierechten zijn gedaald. Als de rente zo laag blijft, doet dit de markt ook draaien. Dat zal een groter effect hebben dan het wegnemen van de woonbonus. De prijzen zullen nog stijgen, maar het effect zal kleiner zijn dan met de woonbonus.

Naar mijn aanvoelen zitten we met een redelijk solide huizenmarkt in Vlaanderen. Niemand zou daarvoor zijn hand in het vuur steken, maar ik denk dat we op dit moment redelijk goed zitten. Ik zou daar niet te veel schrik van hebben.

De voorzitter: De heer Van Peteghem heeft het woord.

Vincent Van Peteghem (CD&V): Ik wil, voor alle duidelijkheid, geen afbreuk doen aan de genomen maatregelen, ook niet met betrekking tot de woonbonus. Het is natuurlijk belangrijk dat we de onverwachte effecten, die we moeilijk kunnen

inschatten, op het juiste moment inschatten. De begrotingscontrole is een goed moment, maar het leek me al interessant te luisteren naar wat de huidige of gekende stand van zaken in dit verband is. We zullen op een later tijdstip wel opnieuw kijken naar wat er zal gebeuren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over het Europees budgettair kader en de twopack- en sixpack-hervormingen – 1367 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Jos Lantmeeters

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Voorzitter, vorige week, begin februari 2020, is er een review van het begrotingsopvolgingssysteem van de EU geweest, gekoppeld aan de twopack- en sixpackmaatregelen. Elk jaar zijn er discussies over hoe het structureel deficit wordt berekend en over de vraag of dit wel goed in elkaar zit. Dat heeft tot een review geleid en in het licht van die review is een discussie ontstaan over de manier waarop we omgaan met investeringen in groene ontwikkelingen en het klimaat.

Minister, ik wil eens naar uw mening polsen. Hoe kijkt u naar een eventuele flexibele benadering van investeringen in het klimaat? We doen dat, al dan niet op eigen initiatief, al deels voor, bijvoorbeeld de Oosterweelverbinding, omdat we overtuigd zijn dat er over een langere periode een terugverdienmodel is. De case die in de media naar voren komt, is dat we dit ook kunnen doen voor klimaatinvesteringen met een terugverdienmodel. Het gaat dus niet om eender welke investeringen. Persoonlijk ben ik, bijvoorbeeld, minder te winnen voor de idee extra geld voor de NMBS buiten de begroting te plaatsen, want daar is niet noodzakelijk een terugverdienmodel. Er zijn echter andere zaken, zoals windmolens of zonnepanelen, die wel terugverdienmodellen kunnen hebben.

Het zijn discussies die zich nu ontwikkelen. Hier wordt nog aan toegevoegd dat er op Europees vlak een soort beoordelingscommissie zou komen die moet beoordelen welk investeringstype een terugverdienmodel heeft en flexibel kan worden behandeld en welk investeringstype geen terugverdienmodel heeft en niet flexibel kan worden behandeld.

Heeft de regering een standpunt over hoe in de toekomst kan worden omgegaan met het budgetteren van bepaalde klimaatinvesteringen, dit in het kader van de ontwikkelingen op Europees vlak? Versta mij niet verkeerd. Dit is geen oproep om vanuit Vlaanderen ook klimaatinvesteringen buiten de begroting te plaatsen, zonder enige Europese toestemming daartoe. Maar Vlaanderen heeft ook een stem in de Europese discussie. Ik vraag dus of de Vlaamse Regering hierover een mening heeft.

Heeft ze die medegedeeld, indien ze daartoe al de kans zou hebben gehad, binnen de Europese besluitvorming? Hoe staat u daartegenover?

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Ik ben het er helemaal mee eens dat Vlaanderen ook een stem heeft in dat debat.

In eerste instantie wil de Europese Commissie een breed en publiek debat openen over het geheel van de begrotingsregels. Er zijn nog geen concrete voorstellen

beschikbaar waarmee de regeringen en het Europees Parlement aan de slag kunnen. Dat zou pas voor 2021 zijn. Veel van de standpunten zijn al gekend en, gelet op de tegenstellingen tussen Noord- en Zuid-Europa, worden er weinig fundamentele wijzigingen verwacht.

De Vlaamse Regering is betrokken bij de review van de sixpack en de twopack. Dit dossier wordt intra-Belgisch via de Directie-generaal Europese Zaken en Coördinatie (DGE) gecoördineerd. Daarnaast en parallel nemen wij en onze diplomaten elke gelegenheid te baat om in meestal informele contacten met de Europese administratie de bredere problematiek van investeringen in het kader van het Europese begrotingsbeleid aan te kaarten.

Voor de Vlaamse Regering blijft het essentieel in welke mate het Europese begrotingskader, vastgelegd in het Stabiliteits- en Groeipact, rekening houdend met de statistische ESR-regels (Europees Stelsel van Rekeningen) 2010, die sinds 2014 van kracht zijn, en afgemeten tegenover de schuldpositie en de budgettaire situatie de nodige investeringsimpulsen kan geven voor publieke infrastructuur. In dat opzicht hebben we een aanpassing voorgesteld aan de investeringsclausule onder het Stabiliteits- en Groeipact, die toelaat af te wijken van de middellangetermijn-doelstelling.

In het voorstel, goedgekeurd op het overlegcomité in 2018, worden de voorwaarden met betrekking tot de 'output gap', de gap tussen de potentiële groei en de reële groei, geschrapt aangezien de macro-economische situatie in Europa aanzienlijk is veranderd ten opzichte van de periode waarin de oorspronkelijke clausule werd opgesteld. Daarnaast wordt ook voorgesteld deze flexibilisering te koppelen aan de verplichting om de belangrijke structurele hervormingen door te voeren.

Ten slotte, om de commissie in staat te stellen de volledige evaluatie- en monitoringscapaciteit te behouden, dient de voorwaarde betreffende de cofinanciering gehandhaafd te worden. Maar ze dient ook uitgebreid te worden, zodat ook projecten waarvoor een EIB-lening (Europese Investeringsbank) wordt voorzien, in aanmerking komen. En dit niet alleen omdat wij een lening bij de EIB hebben voor Oosterweel.

Deze positie wordt actief verdedigd, onder meer via de organisatie van een seminarie door de federale overheid en de gewesten voor onze Europese partners in oktober 2019.

Er is nog geen duidelijk voorstel van de Europese Commissie over een mogelijke wijziging van de begrotingsregels. Er is dus in dit stadium zeker geen impact te verwachten op de meerjarenraming. Bovendien stelt het Vlaamse Gewest voor zichzelf tot doel om gezonde overheidsfinanciën te garanderen. De Vlaamse Regering engageert zich ertoe om vanaf 2021 opnieuw voor een begroting in evenwicht te gaan, zonder overschotten of tekorten. Bij de aftoetsing van de nominale evenwichtsdoelstelling zal geen rekening worden gehouden met de bouwkosten gerelateerd aan de Oosterweel. Dat cruciale project wordt immers algemeen erkend als een eenmalige, hoogst uitzonderlijke investering met groot macro-economisch belang voor heel West-Europa en met aanzienlijke terugverdieneffecten op basis van een financieel model. Ten bewijze daarvan het feit dat we 1 miljard euro krijgen, of lenen, van de EIB, die dat alleen maar doet bij projecten van die omvang.

Een eventuele herziening van de investeringsclausule zou de flexibiliteit bieden om voor zulke projecten tijdelijk af te wijken van de middellangetermijndoelstelling onder het Stabiliteits- en Groeipact, maar heeft als dusdanig geen impact op de huidige meerjarenraming.

De financiering van de Europese transitie naar een klimaatneutrale samenleving is een belangrijke uitdaging voor de komende decennia en zal bijkomende druk zetten op de nationale begrotingen en dus ook op de Vlaamse begroting.

De review stelt een aantal interessante vragen, namelijk: moeten deze investeringen concurreren met de huidige uitgavenprioriteiten en geen invloed hebben op de algemene begrotingskoers of kunnen extra overheidsuitgaven boven op bestaande verplichtingen en behoeften komen en zo de overheidsschuld verhogen? Commissaris Gentiloni geeft echter op dit moment nog geen verdere richting aan in dit debat, noch ligt er een concreet voorstel op tafel.

Wat de inschatting van de denkpistes betreft, dient in eerste instantie verwezen te worden naar het algemeen standpunt van Vlaanderen om te pleiten voor een flexibelere investeringsclausule die toelaat om tijdelijk af te wijken van de middellangetermijndoelstellingen onder het Stabiliteits- en Groeipact. Dat betekent dat ook groene investeringen die een positieve bijdrage aan de potentiële groei leveren, onder deze clausule zouden kunnen vallen.

Met betrekking tot de ideeën rond het buiten de begrotingsdoelstellingen houden van groene investeringen, is mijns inziens grote voorzichtigheid vereist. Het is immers zo dat er specifiek wat groene investeringen betreft, de komende decennia een permanent hoger investeringsritme gefinancierd door privé en publiek noodzakelijk zal zijn. Die categorie uitsluiten van begrotingsregels zou dus kunnen leiden tot een structurele verslechtering van de overheidsfinanciën. Bovendien – en u hebt daar in uw vraagstelling eigenlijk zelf op gewezen – is de afbakening van het concept van een groen project nog niet altijd even duidelijk. U hebt bijvoorbeeld gewezen naar een terugverdienmodel. Ik kan daar in komen, maar er zijn heel wat investeringen waar een terugverdienmodel aan vasthangt. Het meest evidente is onderwijs. Alles wat we vandaag investeren in het onderwijs is om binnen vijftien, twintig, dertig jaar onze welvaart te creëren. Daar zit een terugverdieneffect of -model achter. Gaan we daar dan diezelfde logica op toepassen? Gaan we dat dan allemaal buiten de begroting houden? Dat lijkt me echt niet zo verstandig.

Toelaten om deze projecten buiten de begrotingsregels te houden, zou kunnen uitdraaien op een fundamentele ondergraving van de geloofwaardigheid van de begrotingsregels zelf. In dat opzicht is het uitkijken naar de finale teksten rond de taxonomie van de groene investeringen die de Commissie voorbereidt en die hier in de toekomst wel een kader voor kunnen bieden.

Zoals vermeld in het antwoord op uw tweede vraag, worden louter de bouwkosten gerelateerd aan de Oosterweelverbinding buiten de Vlaamse begrotingsdoelstellingen gelaten, dit omdat het immers algemeen erkend is als een eenmalige hoogst uitzonderlijke investering met groot macro-economisch belang voor heel West-Europa en met aanzienlijke directe terugverdieneffecten op basis van een financieel model. Er zijn tot op heden dus geen verdere plannen om bepaalde groene projecten buiten de begrotingsdoelstellingen te houden.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Enerzijds is er dus de openheid om te kijken naar bepaalde flexibele toepassingen, maar anderzijds is er de twijfel of we wel kunnen hard maken dat bepaalde groene investeringen een echt terugverdieneffect zullen hebben.

U maakt een vergelijking met onderwijs. Daarom maakte ik de vergelijking met de NMBS en zonnepanelen. Van de NMBS zou men ook kunnen zeggen dat er maatschappelijke terugverdieneffecten zijn, maar daar gaat het eigenlijk niet over. Ook als men er in Europa over spreekt, is het vooral dat men een echt financieel boekhoudkundig terugverdienmodel heeft, net zoals men dat heeft voor Oosterweel. Daar is eigenlijk het belangrijkste argument niet alleen de eenmaligheid en de omvang van het project, maar ook het feit dat men tol zal betalen en dat er een reëel terugverdieneffect is van die investering.

Mijn vraag aan u is eigenlijk de volgende. Het is te vroeg; ik kom natuurlijk te vroeg met mijn vraag. Stel dat dit debat wel op gang komt over een klein jaar, wat is in uw ogen dan het verschil tussen een grote investering in duurzame energie met een terugverdienmodel – in veel gevallen is dat korter dan de dertig jaar voor Oosterweel – en de logica die we toepassen voor Oosterweel zelf? Zou u het voor klimaatinvesteringen anders aanpakken dan voor Oosterweel? Of is dat in uw ogen dezelfde flexibiliteitspolitiek die de Vlaamse Regering nu al toepast voor – in het bijzonder – Oosterweel?

De voorzitter: De heer Muyters heeft het woord.

Philippe Muyters (N-VA): Ik wil aansluiten, omdat ik dit een heel interessante vraag vind. Het is ook geen eenvoudige vraag van de heer Van Rompuy.

Mijnheer Van Rompuy, ik denk dat we met de Oosterweelverbinding een heel mooi voorbeeld hebben, want dat is een investering waar effectief een financieel plan tegenover staat. Dat zijn geen maatschappelijke baten, zoals u in het voorbeeld van de NMBS naar voren hebt gebracht, maar het gaat werkelijk om centen. De mensen zullen een tol betalen en op basis daarvan wordt de investering terugverdiend.

Ik denk dat heel uw filosofie waarschijnlijk op de groene energie kan worden toegepast. De vraag is dan hoe het financieel plan in elkaar zit, en dan moeten we tot dezelfde filosofie komen. Het gaat er niet om dat we effectief energie maken en dat er dus iets tegenover staat. Het moet een compleet model zijn. Het moet ten opzichte van dat waarvoor het in de plaats komt, iets extra's opleveren. Hierdoor krijgen we een financieel model waar het terugverdienen helemaal in zit. Dat is niet vanzelfsprekend.

Minister, wat groene investeringen betreft, is het pad dat we met Vlaanderen moeten volgen, het pad van het zoeken naar innovatie met betrekking tot groene investeringen, met hieraan gekoppeld de export van innovatie. Alles met betrekking tot Moonshot is een heel goed voorbeeld. Dat betekent niet dat we dit buiten de begroting moeten houden, want er is geen terugverdieneffect met een hard financieel kader. Ik zou graag uw reactie hierop horen.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, mijn fractie is er voorstander van in specifieke gevallen een beroep op het flexibiliteitsmechanisme te doen. In het debat over de Oosterweelverbinding is dat telkens aan bod gekomen. Behoedzaamheid is echter vereist.

Mijnheer Muyters, ik zal nog concreter zijn. Het gaat in dit geval om een duidelijk monetair terugverdienmodel en niet enkel om algemene maatschappelijke baten, zoals met het onderwijs of met goede infrastructuur. Het is geweten dat een goede wegeninfrastructuur een mogelijk terugverdieneffect op de algemene economische conjunctuur heeft. Het moet werkelijk gaan om centen die binnenkomen.

Ik ben er dan ook geen voorstander van de deur open te zetten voor groene investeringen, tenzij het natuurlijk om een heel groot project zou gaan dat bovendien beperkt is in de tijd en in omvang. Groene investeringen hebben ook baten, waaronder economische baten. Het mag niet gaan om een lopende rekening ad aeternam, wat investeringen in het onderwijs altijd zullen zijn.

Wat groene investeringen betreft, is de EU bezig met het aanboren van een ander instrumentarium. Zowel de lening van de Europese Investeringsbank (EIB) als het Just Transition Fund wordt aangeboord. Er zijn ook andere systemen, zoals het Just Transition Mechanism, waarover we al met minister Demir hebben kunnen

discussiëren. We mogen niet vergeten dat de EU al ruimte heeft vrijgemaakt. We mogen al een beetje flexibel zijn.

Als we niet blijven proberen die begrotingen structureel in evenwicht te krijgen om meer middelen in investeringen en minder middelen in recurrente exploitatiekosten te steken, zal het nooit goedkomen en zullen we onze begrotingen nooit op orde krijgen. We moeten soms fors investeren in grote, structurele werken, zoals de Oosterweelverbinding, maar als daar een monetair terugverdienmodel tegenover staat, willen we graag meestappen in de argumentatie om de flexibiliteit aan te wenden. Dit moet echter zo beperkt mogelijk gebeuren. We moeten vooral ons eigen huiswerk zo goed mogelijk zelf maken.

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Mijnheer Muyters, mijnheer Schiltz, ik ben het met jullie eens. We moeten wat minder tijd steken in het zoeken van manieren om zaken buiten de begroting te houden en wat meer proberen de begroting structureel in orde te houden.

Mijnheer Van Rompuy, ik zeg niet dat u daarvoor pleit. De Europese Commissie heeft een opening gemaakt en we moeten daar zeer voorzichtig mee zijn. Volgens mij is dat zeer onverstandig. U hebt het over het terugverdienmodel gehad, maar dat is niet het enige waarover ik heb gesproken. Het gaat ook om de eenmaligheid.

Ik heb zelf uit het hoofd een paar zaken opgeschreven. Als het gaat om investeringen die allemaal als groene investeringen kunnen worden bestempeld, hebt u over de productie van groene energie gesproken. Daarvoor zie ik het terugverdienmodel nog wel zitten, maar het gaat meer om subsidies die we geven. Ook in de ruimtelijke ordening kunnen er groene investeringen zijn. U hebt zelf al naar het openbaar vervoer verwezen. De circulaire economie bevat heel wat groene maatregelen. We ondersteunen de renovaties van woningen. Onderzoek en ontwikkeling gaat ook voor een groot deel in die richting. Willen we al de ondersteuning die we daaraan geven, buiten de begroting houden als er een terugverdienmodel is?

En dat zullen we niet alleen vandaag, maar de komende dertig jaar doen. Ik weet dat ik het nu extreem voorstel, maar als Europa die richting uitgaat, kan het de boeken toedoen. Dan hebben we geen begrotingsregels meer. Dan nemen we er een loopje mee. De opening is er bij de Europese Commissie, maar we moeten daar uitermate voorzichtig mee zijn, net zoals wij uitermate voorzichtig zijn met betrekking tot Oosterweel. Dat is eenmalig. Ik denk niet dat hier nog iemand een project kan indienen van die omvang, die grootte, dat terugverdienmodel, dat de komende tien, twintig jaar nog ergens in de steigers zou komen te staan. Het eenmalige en uitzonderlijke karakter van dat dossier past, volgens mijn aanvoelen, wel bij de regels die Europa heeft vooropgesteld.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Minister van Begroting, ik zal u de lange waslijst besparen van investeringen die vandaag al lopen via pps'en en andere constructies die buiten de Vlaamse begroting belanden en die aantikken via de beschikbaarheidsvergoedingen die allesbehalve eenmalig zijn, waar we nog betalen van de vorige dertig jaar en nog dertig jaar zullen betalen. Het is niet alleen maar Oosterweel. Elk jaar hebben we hier een overzicht van hoe die factuur oploopt.

Ik wens het ook niet op flessen te trekken. Ik heb in het begin heel duidelijk willen afbakenen dat het moet gaan over groene investeringen met een monetair terugverdienmodel. Zo niet ben ik er ook niet voor gewonnen omdat je dan de deur openzet. Daarom gaf ik het voorbeeld van de NMBS. Ik denk dat de NMBS moet worden hervormd veeleer dan dat er massaal veel geld in moet worden gepompt.

Er moet dus een goedgekeurd monetair model zijn. Waar ik aan denk, is niet zo verwijderd van wat men doet in Nederland. Dat is bezwaarlijk een land dat we kunnen beschuldigen van enige budgettaire laksheid. Daar heeft men een soort van investeringsbank opgericht die een echte bank is en die valt onder het bancaire toezicht, zodat men daar niet zomaar een loopje kan nemen met investeringen in allerlei projecten die geen business- of financieel model hebben. We moeten deze piste onderzoeken. Ik weet niet of het de goede piste is.

U weet dat ik ook de bezorgdheid heb geen budgettair avontuur aan te gaan. Daarom heb ik het budgettaire plaatje van deze regering al op elk moment gesteund, ook al is dat niet altijd gemakkelijk. U kunt mij er niet van beschuldigen plots de teugels te willen vieren. Maar ik denk wel dat het interessant is om eens naar het Nederlandse voorbeeld te kijken. Zij vertrekken vanuit dezelfde principes die ook wij toepassen voor Oosterweel en die, 'by the way', niet worden toegepast voor heel wat pps-constructies die op termijn ook in de begroting verschijnen.

Voilà. Dat is mijn suggestie. Ik denk dat er wel iets inzit.

Minister Matthias Diependaele: Ik ben het helemaal eens met het punt dat u maakt over pps. Tijdens de vorige legislatuur heeft, op initiatief van collega Rzoska, elke fractie uitdrukkelijk gezegd dat we niet langer pps mogen gebruiken om iets buiten de begroting te plaatsen. Ik heb daarnet in mijn antwoord heel duidelijk gezegd dat we moeten stoppen met het zoeken van manieren om zaken buiten de begroting te plaatsen. Ik zeg ook niet dat u dat hebt gedaan.

Dat van die Nederlandse investeringsbank wil ik wel eens nakijken. Maar wordt die ook niet gespijsd met gasinkomsten? Dat is natuurlijk een ander verhaal. Wij hebben – tenzij we het nog niet weten – niet iets dat in de grond zit dat ons heel wat inkomsten kan opleveren. Op zich maakt het niet uit of men dat via een investeringsbank doet of via de overheid die dan zelf investeert, want ik denk dat dat geld van die investeringsbank beleidsmatig wordt aangewend voor investeringen.

Peter Van Rompuy (CD&V): Die zitten onder bancaire toezicht, dat is het punt. Die zitten in een heel strikt monetair kader. Dat is het grote verschil.

Minister Matthias Diependaele: Wat mij betreft, maakt het bancaire toezicht erop niet veel uit. Het punt is dat wij als overheid onze investeringen omhoog moeten trekken. Dat is wat we met de komende begrotingen proberen te doen. Die omslag hebben we in de vorige legislatuur al kunnen maken, we hebben ons investeringspeil doen knikken. Sinds de jaren 90 is dat alleen maar gezakt. In de vorige legislatuur is dat in 2016-2017 geknikt. Daar moeten we nu verder op bouwen om een investeringsregering te zijn. Of dat nu via een investeringsbank moet gebeuren, die al dan niet onder bancaire toezicht zit, daar spreek ik me niet over uit. Ik denk dat daar niet het verschil in zit. Ik denk dat we daar een spending shift moeten doen. We moeten effectief van lopende uitgaven meer richting ...

Men heeft in het verleden de omgekeerde beweging gemaakt. Bakstenen betogen niet, u weet wel. We moesten meer in andere dingen investeren, minder in infrastructuur. Stilletjesaan, dat moet niet geforceerd worden, moeten we die shift maken. Dat doen we nu ook. Procentueel stijgen de investeringen binnen de overheidsuitgaven. Dat is de weg die we moeten opgaan.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, een kleine opmerking wat betreft de bezorgdheid over het debudgetteren versus de spending shift van lopende exploitatiekosten naar investeringsmogelijkheden, herinner ik er de leden aan dat we ondertussen over een kaderdecreet Alternatieve Financiering beschikken. Dat zorgt net voor manieren om zonder in een klassieke PPI-constructie te

vervallen, toch meer kapitaal vrij te maken in de richting van een investeringsbank of andere investeringsvehikels die net meer slagkracht geven zonder een beroep te moeten op die flexibiliteitsregels.

Dat zal nog boeiende werkzaamheden opleveren voor deze commissie. Voorzitter, ik zal me hiertoe beperken en een aantal bijkomende vragen om uitleg indienen, en misschien zelfs decreetgevende initiatieven op tafel leggen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Wat de spending shift betreft, heb ik al eens een wetgevend initiatief op tafel gelegd. De investeringsnorm. Bon. We zijn geland waar we geland zijn. Dat is hetzelfde principe.

Het feit dat men valt onder het bancaire toezicht is natuurlijk wel essentieel. Namelijk, er is een toezicht zodat men niet zomaar leningen verschaft en investeringen doet waar geen strikt financieel plan achter zit. Dat is net het hele punt en het bijzondere aan die methode van werken. Goed, we kunnen de discussie over een jaar nog eens voeren. Ik ben ook niet 100 procent zeker of dat de goede methode is. Jullie hebben de capaciteit om zulke zaken te onderzoeken, niet ik. Daarom wou ik de vraag eens stellen. Hoe staan we daartegenover? Hoe zouden we eventueel zoiets kunnen aanpakken?

Minister Matthias Diependaele: Je investeert niet meer door een norm in te voeren. Wat je moet doen, is binnen de begroting die spending shift maken. Daar moet het gebeuren, dat is waar de knikkers verdeeld worden. Dat doen we ook, samen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.