



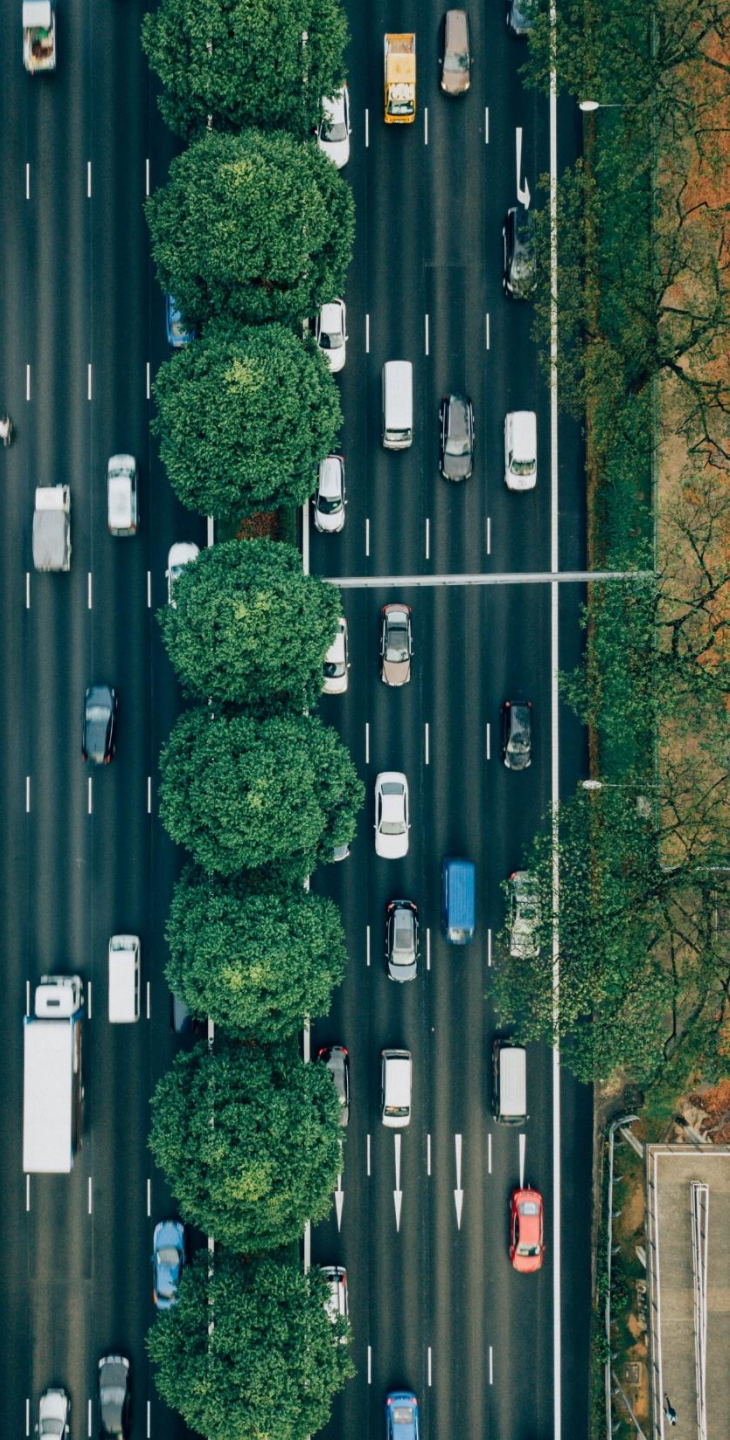
Onderzoek naar de mogelijkheden van een wegenheffing in Vlaanderen: belangrijkste conclusies

4 juni 2020



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Context



Context van de studie

Regeerakkoord 2014 – 2019:

“onderzoeken of en onder welke voorwaarden op termijn en op budgetneutrale wijze een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd.”

14 juli 2017 - opdracht van de Vlaamse Regering voor een onderzoek naar een systeem van wegenheffing in Vlaanderen

Consortium Motivity - Bestaande uit KPMG, Transport & Mobility Leuven, Stibbe en Common Ground.

Uitvoeringstermijn – oplevering van implementatieplan voorzien 4 maart 2019, start uiteindelijk pas 3 augustus 2018, omwille van afhaken BHG en procedure RvS door niet-gegunde consortium

De studie in zijn context

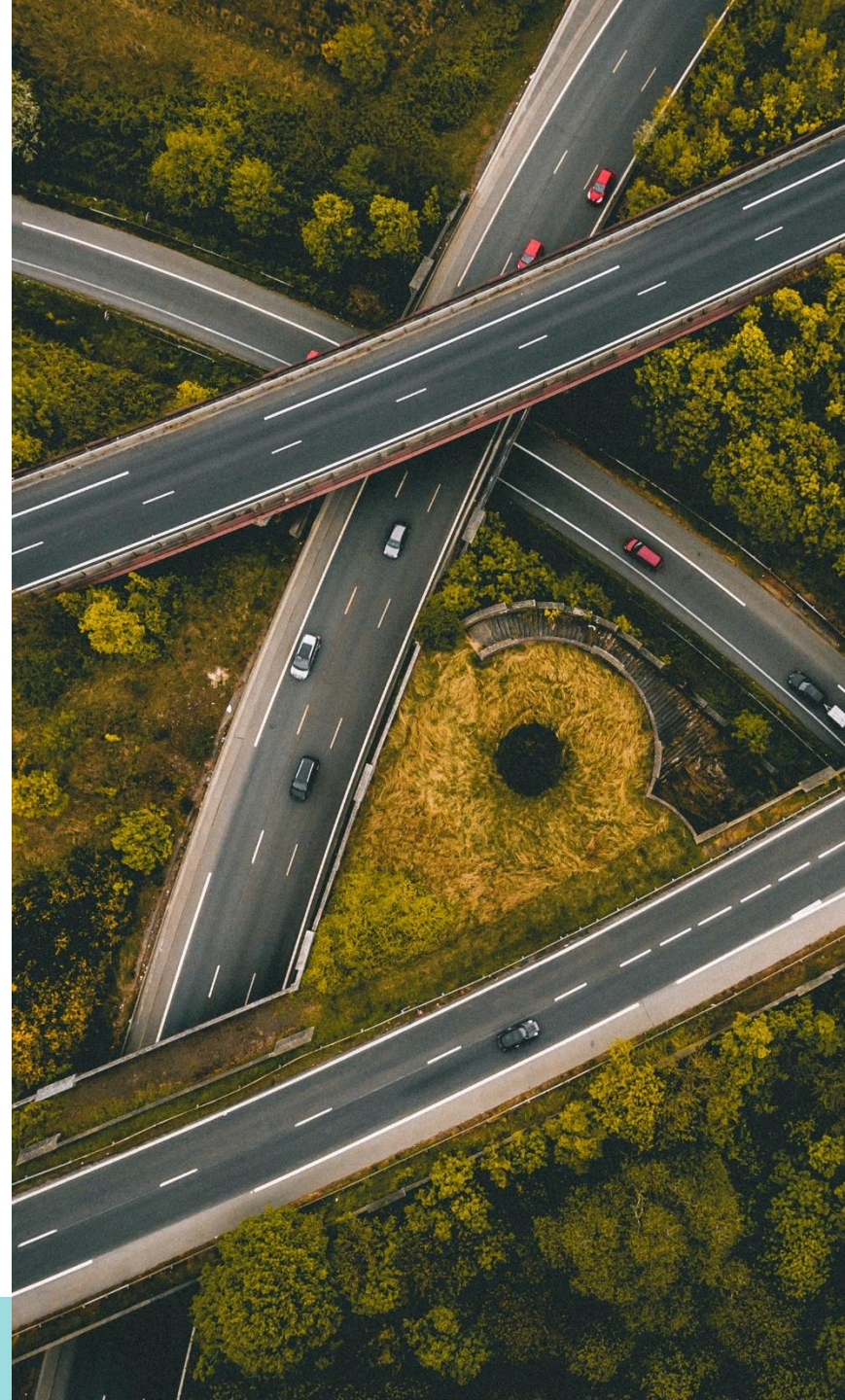
Voorjaar 2019: Politiek debat spitst zich toe op beprijzing. Reacties tonen een gebrek aan maatschappelijk draagvlak.

Vanuit de afweging deugdelijk bestuur wordt beslist om de **lopende werkzaamheden af te ronden** en de bevindingen te consolideren in een eindrapport.

Resultaat:

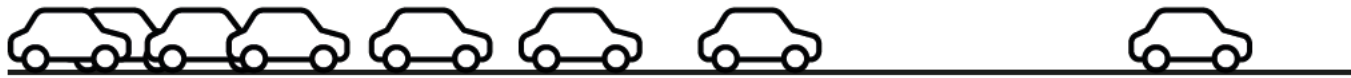
Studie biedt mogelijkheid om **met verworven inzichten een richting te kiezen** binnen welk kader die wegenheffing vorm kan krijgen.

Het is duidelijk dat er nog sterk moet worden geïnvesteerd in het **bouwen aan een maatschappelijk draagvlak**



Waarom een systeem van wegenheffing invoeren?

De Vlaamse Regering heeft **drie gelijkwaardige doelstellingen** bepaald voor de wegenheffing.



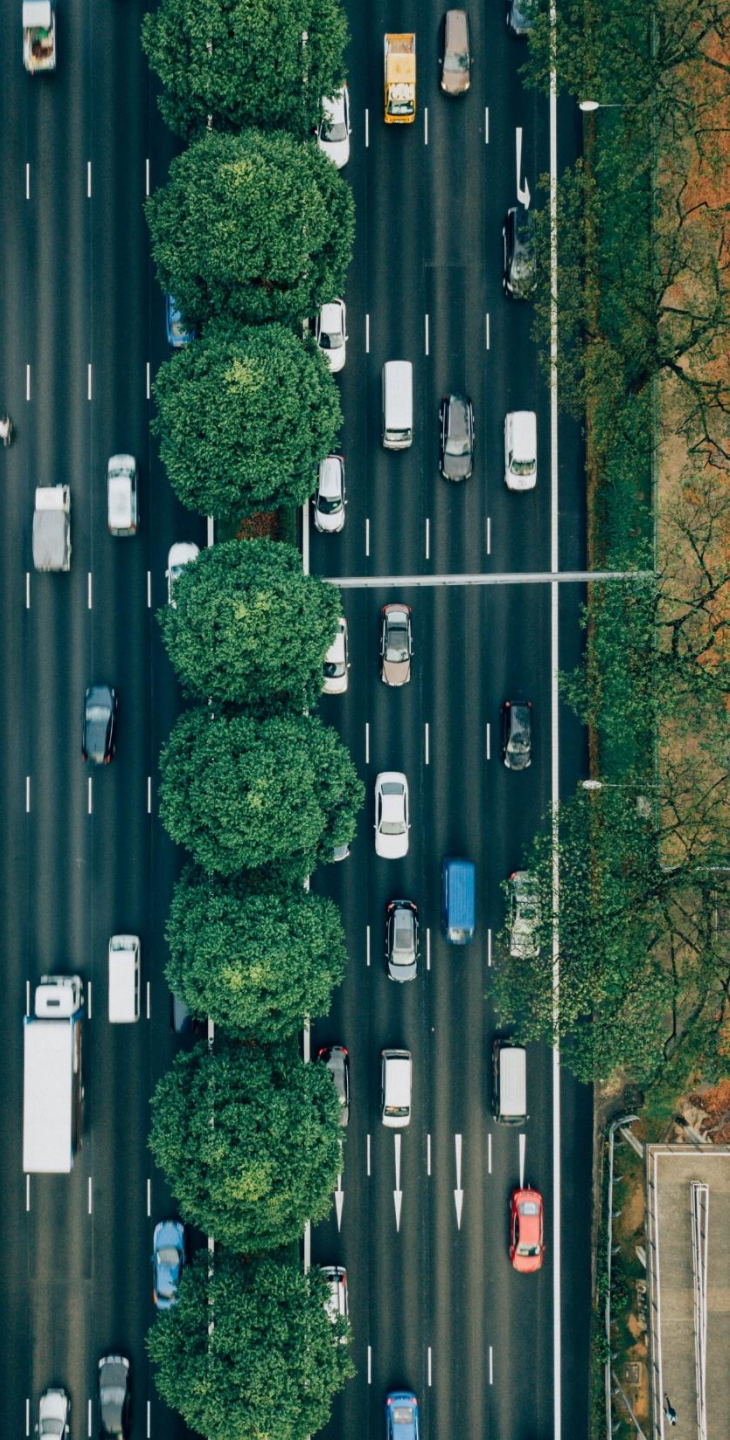
1. Het verminderen van de filedruk op de Vlaamse wegen



2. Een eerlijker systeem van beprijzing, waarbij de gebruiker betaalt



3. De vervuiler betaalt



Organisatie van de studie

3 onderdelen: onderzoek – communicatie en participatie – proces en ondersteuning – elk onderverdeeld in werkpaketten

- RACP (regionaal) ambtelijke coördinatieplatform met leidend ambtenaren van AWW, Viapass, F&B, Vlabel, OMG, MOW – ongeveer maandelijks
- Binnen MOW: MCB-project – volledige beleidsdomein levert medewerkers, vb. De Lijn en Werkvennootschap
- Wekelijks stuurgroep met ambtelijke trekkers voor de werkpaketten (juridisch, fiscaal, technisch, sociaal, communicatie, ...) – beoordeling van deelrapporten
- Ad hoc: werkgroepen om technici als voor input en terugkoppeling per werkpakket
- 4 klanbordgroepen met ruime middenveld

Studie in 2 fasen (vorige legislatuur)

Fase 1:

De afweging tussen een systeem met een lokale heffing en een systeem met een gebiedsdekkende kilometerheffing. Welk systeem beantwoordt het best aan de vooropgestelde doelstellingen?

Reduceren congestie – gebruiker betaalt – internaliseren externe kosten

Fase 2:

Het systeem dat bij die afweging het grootste potentieel blijkt te hebben, wordt verder in detail onderzocht en uitgewerkt op basis van de verschillende onderzoeksdomeinen.

De studie is **geëvolueerd**. Waar het de bedoeling was te komen tot **één uitgewerkt systeem** is het onderzoek bijgestuurd naar het **bestuderen van verschillende mogelijkheden**. Verschillende **invalshoeken en opties worden naar voor geschoven** om een wegheffing concreet vorm te geven in Vlaanderen.

Onderzoeksresultaten fase 1

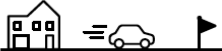
Definities en begrippen

Types van wegenheffing		
	 lokaal	 gebiedsdekkend
 niet-afstandsgerelateerde heffing	zoneheffing cordonheffing	niet-afstandsgerelateerde gebiedsdekkende heffing*
 afstandsgerelateerde heffing	zonale kilometerheffing	afstandsgerelateerde gebiedsdekkende kilometerheffing

*niet onderzocht

Het is mogelijk om zowel een gebiedsdekkende kilometerheffing als een lokale heffing **slim** te maken. Zo kunnen tarieven variëren, afhankelijk van bijvoorbeeld tijdstip, plaats, rijrichting, voertuigtype of milieukeurmerken van een voertuig.

Ook **nultarieven** zijn mogelijk op bepaalde wegtypes, plaatsen of momenten.

Vergelijking van twee types van wegenheffing		
	 Bij een gebiedsdekkende kilometerheffing	 Bij een lokale wegenheffing
1 DOELSTELLING 1 EEN POSITIEF EFFECT OP DE DOORSTROMING 	 Daalt op filegevoelige hoofdwegen het aandeel afgelegde kilometers het sterkst.  Daalt in de spitsperiode de gemiddelde reistijd per kilometer van personenwagens het sterkst.	 Daalt op filegevoelige hoofdwegen het aandeel afgelegde kilometers relatief goed als de heffing gericht is op een voldoende groot deel van de congestiezones in Vlaanderen.  Daalt in de spitsperiode de gemiddelde reistijd per kilometer van personenwagens relatief goed.
2 DOELSTELLING 2 DE GEBRUIKER BETAALT 	 Worden alle gereden kilometers onderworpen aan de kilometerheffing, waardoor de wegenheffing eerlijk is.  Als op bepaalde wegen, plaatsen of tijdstippen een nuttarief geldt, wordt het principe 'de gebruiker betaalt' niet volledig benut en is de wegenheffing minder eerlijk.	 Worden niet alle gereden kilometers/verplaatsingen onderworpen aan de wegenheffing, waardoor de wegenheffing niet eerlijk is voor iedereen.  Hoe groter het afgebakende gebied, hoe eerlijker de wegenheffing. Meer kilometers en meer verplaatsingen worden immers onderworpen aan de heffing.
3 DOELSTELLING 3 DE VERVUILER BETAALT 	 Grote positieve impact op het klimaat en de emissies, doordat het aantal gereden kilometers sterk daalt.  De vervuiler betaalt voor iedere gereden kilometer.  De wegenheffing kan goed gevarieerd worden naar tijd, plaats en voertuigtype, zodat de gebruiker (deels) de kosten van de door hem veroorzaakte vervuiling betaalt.	 Is de positieve impact op het klimaat en de emissies kleiner doordat het aantal gereden kilometers minder daalt.  Buiten het afgebakend gebied betaalt de vervuiler niet voor de door hem veroorzaakte vervuiling.  De wegenheffing kan minder goed gevarieerd worden naar tijd, plaats en voertuigtype, zodat de gebruiker minder goed de kosten van de door hem veroorzaakte vervuiling betaalt.

Types vs. doelstellingen

De gebiedsdekkende kilometerheffing kwam in fase 1 van het onderzoek het sterkst tegemoet aan de drie doelstellingen.

Bij het onderzoek werd geen prioritaire rangschikking van de drie doelstellingen gemaakt.

Als er wel een prioritering is van één of meerdere doelstellingen, komen andere systemen ook in aanmerking

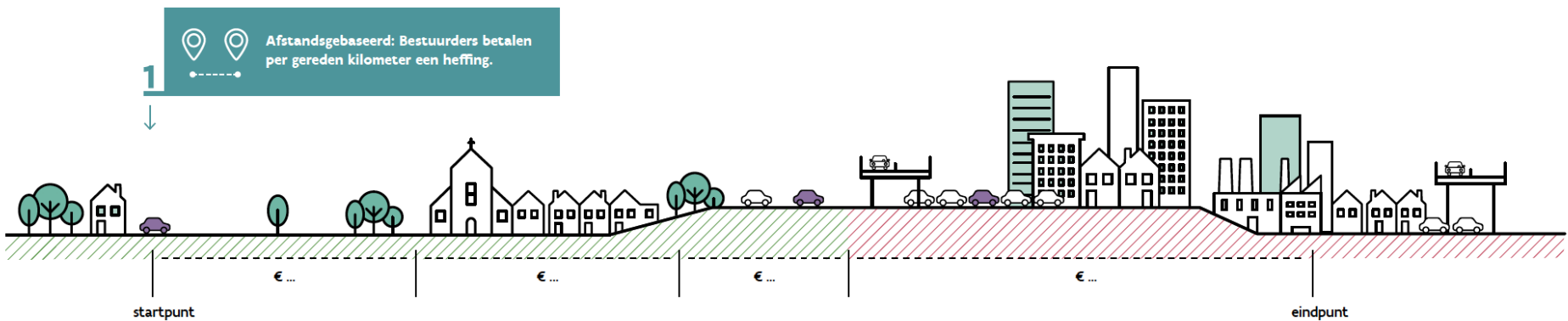
Bijvoorbeeld:
Als de doelstelling ‘terugdringen van de congestie’ wordt geprioriteerd dan zou een zonale kilometerheffing ook een goed alternatief kunnen zijn voor de slimme, gebiedsdekkende kilometerheffing.

LEGENDE

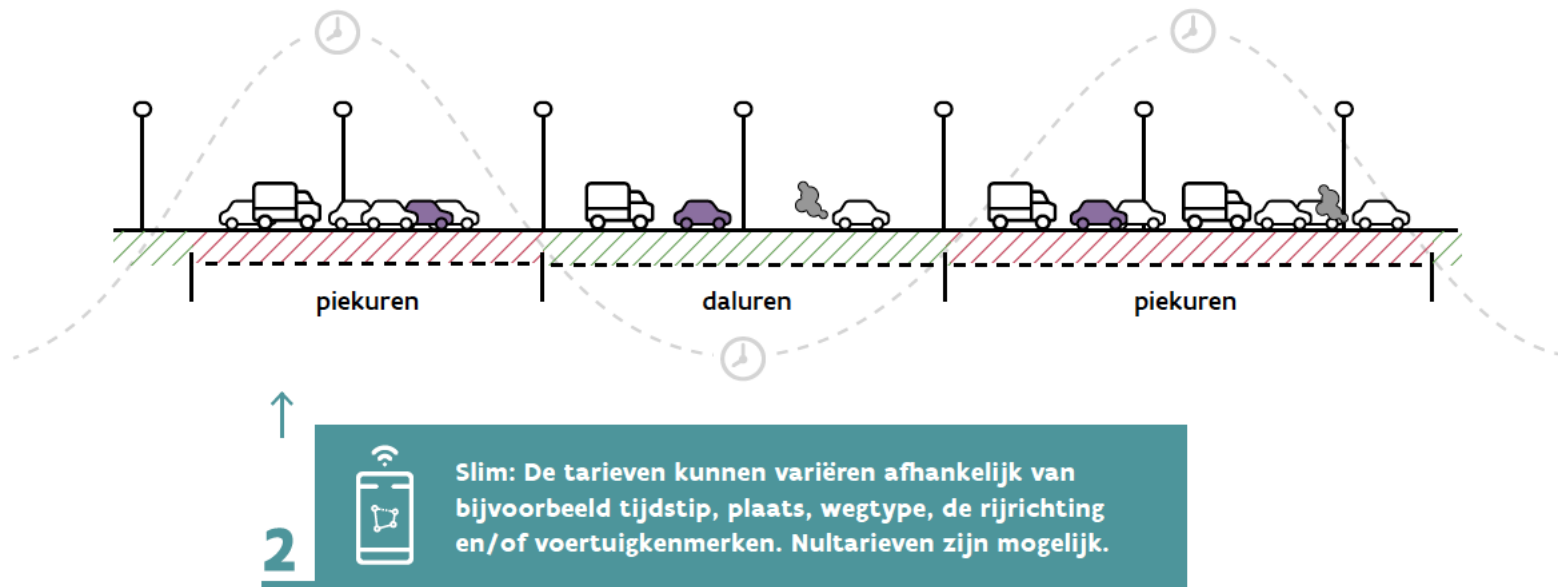
-  De doelstelling wordt gehaald
-  De doelstelling wordt niet of in mindere mate gehaald

**Hoe kan een systeem van slimme
gebiedsdekkende kilometerheffing in
Vlaanderen eruit zien?**

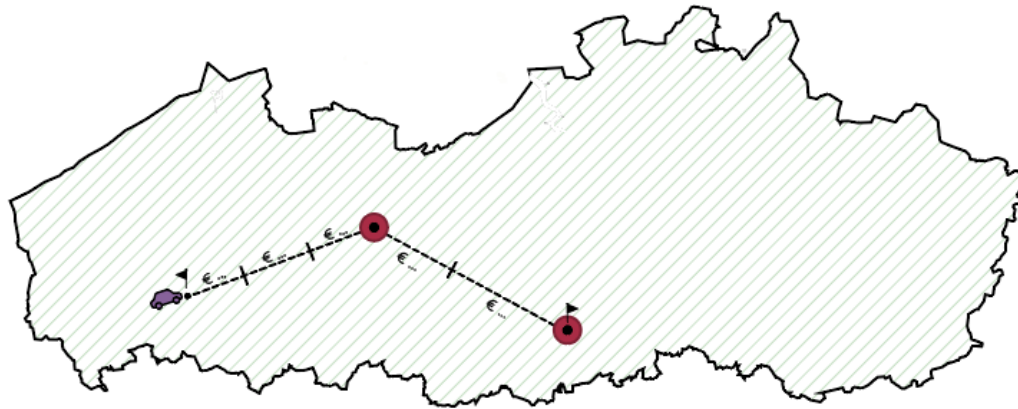
Slimme gebiedsdekkende kilometerheffing in Vlaanderen?



Slimme gebiedsdekkende kilometerheffing in Vlaanderen?



Slimme gebiedsdekkende kilometerheffing in Vlaanderen?



3



Gebiedsdekkend: Toegepast
op het Vlaamse wegennet

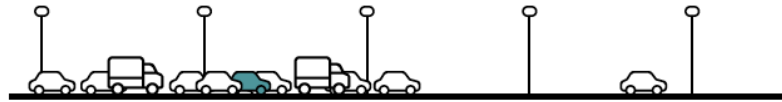
Welke mechanismen zijn er om met een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing de drie doelstellingen te bereiken?

Doelstelling 1: Congestie – kunnen we files verminderen?

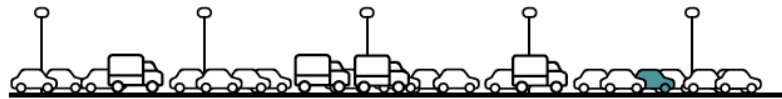
(I) Tijdstip (II) Locatie (III) Wegtype

TIJDSTIP

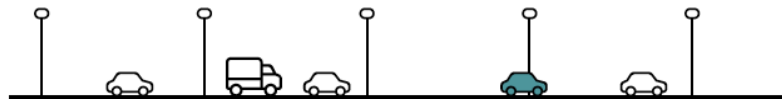
Werking: Door de tarieven aan te passen aan het tijdstip worden automobilisten aangemoedigd om hun vertrektijd af te stemmen op de filezwaarte (of een alternatief te zoeken voor hun verplaatsing). Dat kan door verschillende tarieven te gebruiken voor een spitsperiode en een dalperiode. Er zijn verschillende mogelijkheden, zoals:



Korte spits: Een spitsperiode van 5 uur met hogere tarieven, tussen 7 en 9 uur, en tussen 16 en 19 uur.



Lange spits: Een spitsperiode van 8 uur met hogere tarieven, tussen 6 en 10 uur, en 15 en 19 uur.



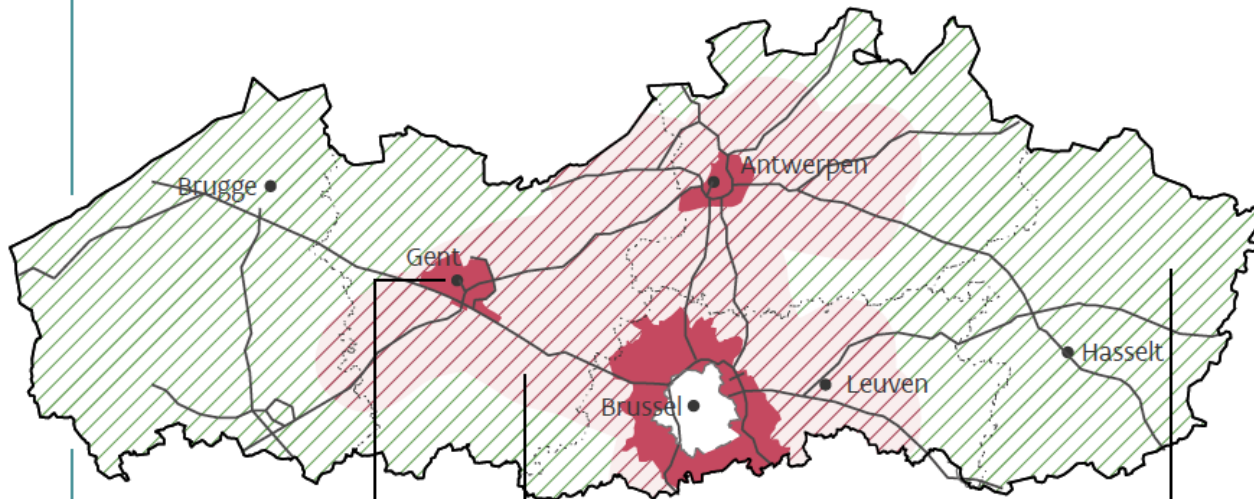
Dal: Lagere tarieven buiten de spitsperiode.

→ **Beoogde effect: Een afname van files tijdens de spitsuren.**

Doelstelling 1: Congestie – kunnen we files verminderen?

LOCATIE *

Werking: Door de tarieven aan te passen aan de locaties waar veel files zijn, worden automobilisten aangestuurd om drukke plaatsen te vermijden (of een alternatief te zoeken voor hun verplaatsing). Dat kan door het bepalen van zogenaamde "congestiezones". Die kunnen klein of groot zijn, bijvoorbeeld:



Kleine congestiezone:

De zones in volle rode kleur in de figuur.

Grote congestiezone:

De zone in het rood gearceerd in de figuur (inclusief Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand).

Buiten congestiezone:

De zone buiten de (kleine/ grote) congestiezone. Buiten de congestiezone gelden normaal gezien lagere tarieven.

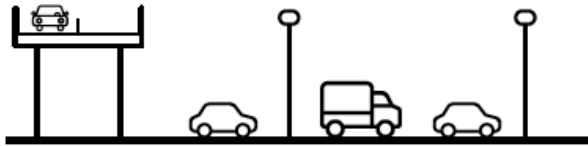
Beoogde effect: Het verminderen van files in drukke gebieden.

Doelstelling 1: Congestie – kunnen we files verminderen?



WEGTYPE

Werking: De tarieven op de verschillende wegtypes op elkaar afstemmen om een goede spreiding van het verkeer over de verschillende wegtypes te realiseren.



Hoofdwegen: Capaciteit hoofdwegen maximaal proberen te gebruiken, waarbij files maximaal worden vermeden.



Gewestwegen: Capaciteit proberen te gebruiken, maar ontraden om deze wegen te gebruiken als sluipteg voor een hoofdweg.



Lokale wegen: Ontraden om de lokale wegen als sluipteg te gebruiken.



Beoogde effect: Beschikbare wegcapaciteit optimaal benutten én sluiptegverkeer vermijden.

Doelstelling 2: De gebruiker betaalt

Op vandaag: Jaarlijkse Verkeersbelasting (JVB) én Belasting op Inverkeersstelling (BIV) – Dit is actueel een belasting op het bezit van de wagen en staat los van het effectieve gebruik van de wegen. Daarnaast wordt het gebruik wel belast via de (federale) accijnzen, maar niet tijds- en plaatsafhankelijk,

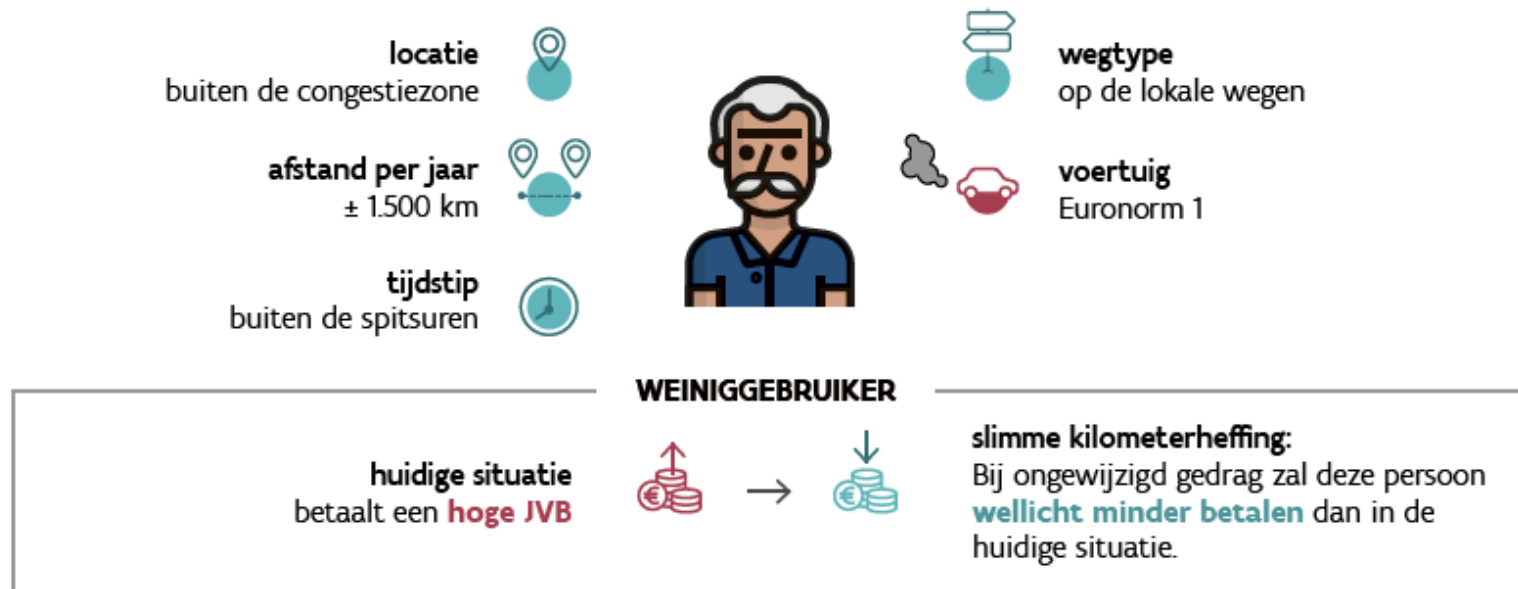
Mogelijkheden: Systeem ontwikkelen dat samenhangt met het werkelijke gebruik van de wegen. De eigenlijke kost kan, naast de gereden kilometers, ook afhangen van verschillende andere factoren, zoals het tijdstip, de locatie, het wegtype en de milieukekenmerken van het voertuig.

De verkeersbelastingen kunnen geminimaliseerd worden en de gebruiker betaalt in functie van zijn gebruik van de wegen.

De exacte evaluatie van de kosten hangt af van hoe de wegenheffing concreet vorm krijgt, welke tarieven gebruikt worden en in hoeverre de gebruiker zijn gedrag wijzigt (bijvoorbeeld door gebruik te maken van een ander vervoermiddel, door de verplaatsing niet te maken,...).

Deze factoren liggen op dit moment nog niet vast.

Doelstelling 2: De gebruiker betaalt – enkele voorbeelden



locatie
af en toe in de congestiezone



afstand per jaar
± 15.000 km in België



tijdstip
vooral in de spitsuren



wegtype
vooral hoofd- en gewestwegen



voertuig
Euronorm 6

BUITENLANDSE PROFESSIONAL

huidige situatie
betaalt **geen JVB**



slimme kilometerheffing: Bij ongewijzigd gedrag zal deze persoon in de toekomst **wél bijdragen** voor het gebruik van onze wegen.

locatie
meestal in de congestiezone



afstand per jaar
± 15.000 km



tijdstip
vooral buiten de spitsuren



wegtype
een mix van wegen



voertuig
Euronorm 5
goed aanbod openbaar vervoer

GEMIDDELDE GEBRUIKER (STEDELIJKE OMGEVING)

Huidige situatie
betaalt een **gemiddelde JVB**



Slimme kilometerheffing: Bij ongewijzigd gedrag zal deze persoon **wellicht meer betalen** dan de gemiddelde gebruiker op het platteland. Dit hangt af van de tarieven, het feitelijke gebruik van de wegen en de gekozen verplaatsingsalternatieven.

locatie
buiten de congestiezone

afstand per jaar
± 15.000 km

tijdstip
vooral buiten de spitsuren



wegtype
een mix van wegen

voertuig
Euronorm 5
beperkt aanbod openbaar vervoer

GEMIDDELDE GEBRUIKER (PLATTELAND)

huidige situatie
betaalt een **gemiddelde JVB**



slimme kilometerheffing: Bij ongewijzigd gedrag zal deze persoon **wellicht minder betalen** dan de gemiddelde gebruiker in een stedelijke omgeving. Dit hangt af van de tarieven en het feitelijke gebruik van de wegen.

locatie
meestal in de congestiezone

afstand per jaar
± 28.000 km

tijdstip
vooral in de spitsuren



wegtype
vooral hoofd- en gewestwegen



voertuig
Euronorm 6

VEELGEBRUIKER

huidige situatie
betaalt een **lage JVB**

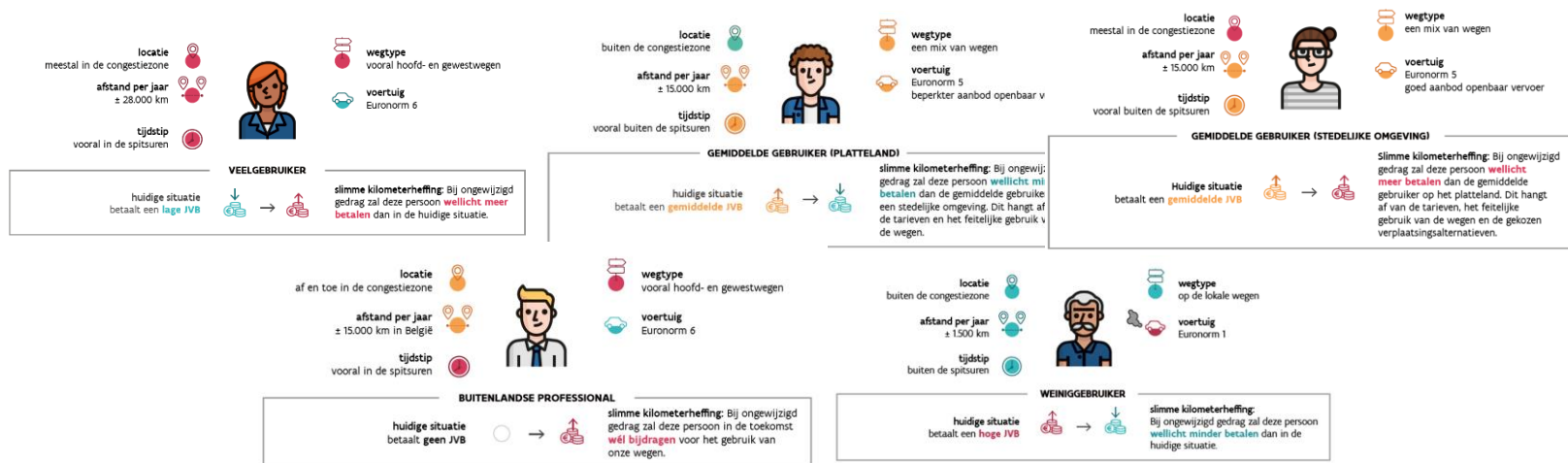


slimme kilometerheffing: Bij ongewijzigd gedrag zal deze persoon **wellicht meer betalen** dan in de huidige situatie.

Doelstelling 2: De gebruiker betaalt – conclusie

Minder eenduidig onderscheid tussen beide systemen, maar gebiedsdekkend is juridisch eenvoudiger in te voeren: belasting afschaffen en nieuwe invoeren, voor iedere autogebruiker

Financieel effect op individuele gebruiker – en dus ook op zijn of haar potentiële gedragswijziging is zeer wisselend



Doelstelling 3: De vervuiler betaalt – Kunnen we de externe kosten internaliseren?

Wat zijn externe kosten?

Een gemiddelde gebruiker heeft een duidelijk zicht op de private kosten van de wagen: aankoop, onderhoud, brandstof, verzekeringen en belastingen.

Er bestaan echter ook andere maatschappelijke kosten waar gebruikers zich minder bewust van zijn: milieukosten (luchtverontreiniging, broeikasgassen), geluidshinder, congestie, lichamelijke en materiële schade door ongevallen, ... Dat zijn externe kosten.

Op vandaag:

Kosten worden grotendeels betaald door de maatschappij – dus ook de mensen die de kosten niet mee veroorzaken.

Mogelijkheden:

Deze kosten kunnen geheel of gedeeltelijk opgenomen worden in het tarief van de weghenning waardoor enkel de vervuiler betaalt voor de kosten die hij veroorzaakt per gereden kilometer.

Conclusie:

Elke rit veroorzaakt externe kosten, meest logisch om die dus over het hele grondgebied in rekening te brengen

Conclusie fase 1

Op basis van resultaten van de eerste fase van het onderzoek

gebiedsdekkende kilometerheffing biedt meeste kansen om de drie doelstellingen te realiseren

- reduceren congestie: effect is groter wanneer alle verkeersdeelnemers worden aangespoord om gedrag te wijzigen en niet enkel wie zich in of naar congestiegebied verplaatst
- Gebruiker betaalt: effect is minder duidelijk, maar gebiedsdekkend is juridisch eenvoudiger in te voeren – financieel zeer afhankelijk van individuele situaties
- Vervuiler betaalt (internaliseren externe kosten): logisch om die voor elke rit in rekening te brengen, kosten voor veiligheid en geluid zijn omgekeerd evenredig met congestie

Onderzoeksresultaten fase 2

Vooraf: beperkte taxshift & ontvangstneutraal

Bij het realiseren van de drie doelstellingen wordt uitgegaan van een **beperkte taxshift**, waarbij een belastingverschuiving plaatsvindt van verkeersbelastingen naar een gebiedsdekkende kilometerheffing.

→ JVB en BIV worden geminimaliseerd tot 0€

Dit is voor de overheid een **ontvangstneutrale** operatie:

Het geheel van de inkomsten van de kilometerheffing =

- de inkomsten uit het minimaliseren van de **jaarlijkse verkeersbelasting (€ 244 mio)**
- de inkomsten uit het minimaliseren van de belasting op **inverkeerstelling (€ 1,17 mia)**
- de integratie van de **systeemkosten (€ 426 mio/jaar)**

Scenario-onderzoek

Onderzoek naar de mogelijkheden aan de hand van **scenario's**:

- Scenario's die moesten toelaten dat (extreme) aspecten onderzocht werden om relevante uitspraken te kunnen doen over de effecten in het kader van het onderzoek.
- Scenario's hebben niet de bedoeling om één op één geïmplementeerd te worden, wel om effecten uit te vergroten.

Scenario's die vertrekken van een **beperkte tax-shift** (cf. supra) = **scenario's A**

Scenario's die een **ruimere tax-shift** mogelijk maken = **scenario's B**

Waarom?

- Tijdens het onderzoek bleek dat deze **A-scenario's** het geheel van de drie **doelstellingen minder goed behalen** -> nood aan bijkomende scenario's
- Door de **B-scenario's** kan onderzocht worden
 - of de drie **doelstellingen beter gehaald** worden
 - of er via **bijkomende maatregelen** (door extra opbrengsten van de wegensheffing) terugverdieneffecten zijn voor de burger die kunnen terugvloeien via flankerend beleid > dus ook **ontvangstneutraal**

Scenario-onderzoek

	 congestie	 gebruiker betaalt	 vervuiler betaalt
Scenario's A	–	–	–
Scenario's B	✓	✓	✓

LEGENDE

- ✓ de doelstelling wordt **beter gehaald** dan bij het alternatief
- ✓ de doelstelling wordt **bij beide alternatieven goed gehaald**
- de doelstelling **wordt gehaald**, maar **minder goed** dan bij het alternatief
- ✗ de doelstelling wordt **niet gehaald**

Uit het onderzoek blijkt dat de **scenario's A de drie doelstellingen behalen**.

De **scenario's B scoren voor de drie doelstellingen wel beter dan de scenario's A**. Ze zorgen voor een grotere prikkel van gedragsverandering en de gebruiker betaalt nog beter de eigenlijke kosten van zijn verplaatsing, waardoor de scenario's B sterker bijdragen tot de drie doelstellingen.

Onderzoek fase 2 – zes invalshoeken

Om de mogelijkheden van een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing te bepalen, werden verschillende **invalshoeken** onderzocht in fase 2 van het onderzoek.

We vatten de belangrijkste aspecten van de onderzoeksresultaten samen in **zes invalshoeken**

1. Tariefdifferentiatie
2. Socio-economische effecten en de bijkomende maatregelen
3. Technologische mogelijkheden
4. Juridisch fiscaal
5. Handhaven
6. Markt- en organisatiemodel

Invalshoek 1 - Tariefdifferentiatie

Tarief kan gedifferentieerd worden naar

- **Tijdstip:** Om congestie en vervuiling tegen te gaan in de spits, kan men tijdens de spitsuren hogere tarieven hanteren dan in de daluren
- **Congestiezone:** Om de filedruk (i.e. congestie) te reduceren, is het beter om mét congestiezone(s) te werken. De afbakening in congestiezone(s) betekent dat weggebruikers die buiten de congestiezone(s) rijden waarschijnlijk aan lagere tarieven zullen rijden

Invalshoek 1 - Tariefdifferentiatie

	 congestie	 gebruiker betaalt	 vervuiler betaalt
Tijdstip			
→ Spits/dal	✓	✓	✖
→ Geen spits/dal	✖	✓	✓
→ Gratis buiten spits	✓	✖	✖
→ Niet gratis buiten spits	✖	✓	✓
Congestiezone			
→ Met congestiezone	✓	✓	✓
→ Zonder congestiezone	✖	✓	✖
→ Grote congestiezone	✓	✓	✓
→ Kleine congestiezone	✖	✓	✓

LEGENDE

- ✓ de doelstelling wordt **beter** gehaald dan bij het alternatief
- ✓ de doelstelling wordt **bij beide** alternatieven **goed** gehaald
- ✖ de doelstelling **wordt** gehaald, maar **minder goed** dan bij het alternatief
- ✖ de doelstelling wordt **niet** gehaald

Invalshoek 1 – Tariefdifferentiatie: effecten

Effecten op filezwaarte

	Snelheid	Filetijd	Aantal afgelegde kilometers
Scenario's A	Plaatselijk tot 25km/u sneller	Daling tot 25% Tijdens de spits: Daling tot 40%	Ochtendspits: - 33% Avondspits: -40%
Scenario's B	Plaatselijk tot 25km/u sneller	Daling tot 33% Tijdens de spits: Daling tot 50% of meer	Ochtendspits: - 50% Avondspits: -66%

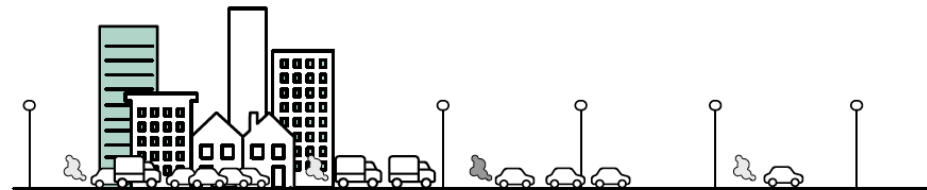
(*) effect op hoofdwegennet

Effecten op eerlijkheid

Alle gereden kilometers worden onderworpen aan een wegenheffing. De heffing hangt dus af van het gebruik van de weg, wat eerlijker is

Invalshoek 1 – Tariefdifferentiatie: effecten

Effecten op vervuiler betaalt



Broeikasgassen⁹



Scenario's A: tot **6% daling** van broeikasemissies ten opzichte van de situatie zonder wegenheffing



Scenario's B: tot **13% daling** van broeikasemissies ten opzichte van de situatie zonder wegenheffing



Luchtveront-
reinigende stoffen¹⁰



Scenario's A: tot **6% daling** van emissies van luchtvervuilende stoffen (afhankelijk van de pollutant) ten opzichte van de situatie zonder wegenheffing



Scenario's B: tot **13% daling** van emissies van luchtvervuilende stoffen (afhankelijk van de pollutant) ten opzichte van de situatie zonder wegenheffing



Verkeers-
leefbaarheid



Door op hoofdwegen en/of gewestwegen hogere tarieven te hanteren, kan sluipverkeer ontstaan op het onderliggende wegennet, met sterke ongewenste effecten op de verkeersleefbaarheid. Het aanpassen van de verhouding van de tarieven op de verschillende wegtypes kan sluipverkeer tegengaan. De toepassing van een wegenheffing op alle wegtypes is bijgevolg van groot belang.

Invalshoek 2 – Socio-economische effecten en bijkomende maatregelen

Door bijkomende maatregelen kan een positieve impact gerealiseerd worden op het bredere socio-economische beleid.

Voorbeelden: het verlagen van de personenbelastingen, het verbeteren van de weginfrastructuur en het openbaar vervoer, of het verzachten van de impact van een wegenheffing op kwetsbare gezinnen, ...

Het onderzoek

- analyseerde de sociale en bredere economische effecten van een wegenheffing en een daaraan gekoppelde minimalisering van de verkeersbelastingen,
- combineerde die sociale en economische effecten vervolgens met een aantal mogelijke bijkomende maatregelen.

Daarnaast biedt de **ruimere taxshift (cf. scenario's B)** bijkomende mogelijkheden:

1. Een mogelijkheid is om de extra middelen te investeren in specifieke maatregelen van bijkomend beleid of om de (eventueel negatieve) impact van een wegenheffing te compenseren voor bepaalde doelgroepen.
2. De Vlaamse overheid kan bijkomende inkomsten daarnaast ook terug investeren in daling lasten (personenbelasting, lasten op arbeid), onderwijs, sociale zekerheid, openbaar vervoer, ... (in lijn met de huidige begrotingsverdeling, zoals aangenomen in dit onderzoek).

	Impact op welvaart	Impact op Bruto Regionaal Product	Inkomensongelijkheid	Tijdsbaten	Milieubaten
Zonder bijkomende maatregelen					
Scenario's A	✓	✓	–	✓	✓
Scenario's B	✓	✓	✓	✓	✓

Scenario's B met bijkomende maatregelen					
Investeren infrastructuur					
Investeren in openbaar vervoer & de weg	✓	✓	✗	✓	✓
Hervorming personenbelasting					
Proportionele daling opcentiemen	✓	✓	✗	✓	✓
Progressieve daling opcentiemen	✓	✓	–	✓	✓
Jobkorting	✓	✓	–	✓	✓
Basisbudget					
Basisbudget voor doelgroep	✓	✓	✓	✓	✓
Basisbudget woon-werk verkeer	✓	✓	–	✓	✓

Invalshoek 2 – Socio-economische effecten en bijkomende maatregelen

Scenario's A heeft een **redelijk positieve impact** op de welvaart en het bruto regionaal product. Er is echter wel een beperkte toename van de inkomensongelijkheid: de koopkrachtvoordelen zijn het grootst bij de rijkste groep gezinnen.

Scenario's B **vermindert de inkomensongelijkheid**: de meeste groepen zien hun koopkracht vooruitgaan bij de invoering van een dergelijke wegenheffing. Bovendien is er een positieve impact op de welvaart en het bruto regionaal product.

LEGENDE	
✓	Scoort uitstekend in vergelijking met de huidige situatie
✓	Scoort goed in vergelijking met de huidige situatie
✓	Scoort redelijk goed in vergelijking met de huidige situatie
–	Scoort min of meer gelijk in vergelijking met de huidige situatie
✗	Scoort slechter dan de huidige situatie
✗	Scoort veel slechter dan de huidige situatie

Invalshoek 2 – Socio-economische effecten en bijkomende maatregelen

Impact van bijkomende maatregelen

De hervorming van de personenbelasting scoort goed als bijkomende maatregel. Het leidt tot een stijging van de algemene welvaart en het BRP & de werkloosheidsgraad daalt beperkt.

Als het gaat over het terugdringen van de inkomensongelijkheid scoren de hervormingen van de personenbelastingen (jobkorting en progressieve daling) redelijk. Vooral het basisbudget voor doelgroepen en de scenario's B scoren goed op het terugdringen van de inkomensongelijkheid.

Invalshoek 2 – Socio-economische effecten en bijkomende maatregelen

Koopkrachteffecten - Scenario A – beperkte taxshift

Scenario A (beperkte taxshift)	Koopkrachteffect
Gezin dat minder dan 8500km rijdt / jaar	Positief effect of geen afname
Gezin dat meer dan 8500km rijdt / jaar	Onbepaald - Afhankelijk van verschillende factoren: het gekozen scenario, het type bijkomende maatregel, de inkomensgroep, of zij werken of niet, de afgelegde kilometers, het tijdstip en de zone waarin ze rijden, ...
Gezin dat minder dan 17000km rijdt / jaar	Scenario A (beperkte taxshift) = positief

	0 km/jaar	8.500 km/jaar	17.000 km/jaar	31.000 km/jaar
Zonder bijkomende maatregelen				
Scenario's A	✓	✓	–	✗
Scenario's B	✓	–	✗	✗

Invalshoek 2 – Socio-economische effecten en bijkomende maatregelen

Koopkrachteffecten – Scenario B - met bijkomende maatregelen

LEGENDE

- ✓ De koopkracht stijgt **zeer sterk** in vergelijking met vandaag
- ✓ De koopkracht stijgt **sterk** in vergelijking met vandaag
- ✓ De koopkracht stijgt **licht** in vergelijking met vandaag
- De koopkracht blijft **min of meer gelijk** in vergelijking met vandaag
- ✗ De koopkracht daalt **licht** in vergelijking met vandaag
- ✗ De koopkracht **daalt** in vergelijking met vandaag

Scenario's B met bijkomende maatregelen

Jobkorting	✓	✓	✓	✗
Positieve effecten voor werkende gezinnen, niet-werkende gezinnen boeten meestal in aan koopkracht				
Progressieve opcentiemen	✓	✓	✓	✗
- De positieve effecten zijn voor zowel werkende als niet-werkende gezinnen - Voor werkende gezinnen zijn de voordelen iets lager dan bij de jobkorting - Voor niet-werkende gezinnen gaat de koopkracht er gemiddeld minder op vooruit dan voor werkende gezinnen. Vanaf 17.000 km/jaar slaat de gemiddelde koopkrachtstijging om in een gemiddelde koopkrachtdaling				
Proportionele opcentiemen	✓	✓	✓	✗
- De positieve effecten zijn zowel voor werkende als niet-werkende gezinnen - Voor de koopkracht van de 20% rijkste gezinnen gaat er sterker op vooruit ten opzichte van de koopkrachtstijging bij de progressieve opcentiemen - Voor niet-werkende gezinnen gaat de koopkracht er gemiddeld minder op vooruit dan voor werkende gezinnen - De koopkracht van niet-werkende gezinnen gaat er gemiddeld minder op vooruit dan bij de progressieve opcentiemen en slaat om in een gemiddelde koopkrachtdaling vanaf 8.500 km/jaar				
Basisbudget	→ Het basisbudget werkt herverdelend voor kwetsbare gezinnen. Het doorgerekende basisbudget was onvoldoende om de negatieve koopkrachteffecten voor de armste bevolkingsgroepen (die veel kilometers rijden) om te buigen. → Om het basisbudget effectief te maken, moet een voldoende groot budget voorzien worden.			

Is mogelijke welvaartswinst argument geen om wegenheffing meteen in te voeren?

welvaartswinst zoals in de studie berekend, spreekt tot de verbeelding:

maar netto-betalers zijn

- mensen met een laag inkomen
- mensen die vandaag de meeste kilometers rijden

Daarom

- Eerst nood aan stabiele vervoersalternatieven, cfr. beleidsnota.
- globale taxshift, niet enkel herwerking van verkeersbelasting

Welvaartseffecten

		Impact op welvaart ^a	Impact op BRP	Impact op Inkomensongelijkheid	Tijdsbaten	Milieubaten
		Miljoen euro en ratio t.o.v. scenario met ruimere taxshift + Optie 0	%	Effect ^b	Miljoen euro en ratio t.o.v. scenario met ruimere taxshift + Optie 0	Miljoen euro en ratio t.o.v. scenario met ruimere taxshift + Optie 0
Optie 0						
	Scenario 'met ruimere taxshift'	557	+0,23%	↓	1464	151
	Scenario 'met beperkte taxshift'	304 (0,55)	+0,40%	0/↑	835 (0,6)	24 (0,2)

^a inclusief baten van publieke diensten, tijdsbaten en milieubaten

^b een '↑' staat voor een toename van de inkomensongelijkheid

Voor het scenario met ruimere taxshift werd het scenario met het grootste potentieel voor een ruimere taxshift geanalyseerd. De sociale en economische effecten van dit scenario worden bekeken in combinatie met een minimalisering van de JVB en BIV, de dekking van de systeemkosten en de tijds- en milieubaten. Daarbij worden de netto-opbrengsten van de wegehheffing (d.w.z. na minimalisering van de BIV en JVB en na dekking van de systeemkosten) gebruikt om de algemene overheidsuitgaven te verhogen a rato van de huidige uitgaven (bv. voor het onderwijs, de sociale zekerheid, het onderhoud van wegen, ...) (hiernaar wordt verwezen als scenario met ruimere taxshift + Optie 0)

Invalshoek 3 – Technologische oplossingen

Er wordt geadviseerd om met twee systemen te werken: **een primair systeem**, met daarnaast een **secundair systeem** dat gebruikers een alternatief biedt

Primair systeem

Voor een slimme kilometerheffing moet de technologie elk type weg kunnen omvatten. Bovendien moet het tarief kunnen variëren in functie van plaats, tijd en voertuigkenmerken. Daarom is de technologie waarbij gebruikers een registratie-eenheid (RE) met **GNSS/CN** gebruiken de beste oplossing. GNSS laat namelijk toe om de wegenheffing op maat in te vullen, zodat ze de drie doelstellingen kan realiseren.

De registratie-eenheid **(RE) kan werken met verschillende technologieën** (bakje, in-car telematica, third party telematica, mobiele telefoon, ...). Welk soort registratie-eenheid uiteindelijk het meest geschikt zal zijn op het moment dat een wegenheffing ingevoerd zou worden, is vandaag nog niet geweten

Invalshoek 3 – Technologische oplossingen

De technologische werking van de wegenheffing



	1. REGISTREREN & INSTALLEREN VAN DE REGISTRATIE-EENHEID (RE)	2. BEPALEN VAN DE POSITIE DOOR DE RE EN VIA SATELLIETEN	3. COMMUNICATIE VAN DE VOERTUIGPOSITIE NAAR DE DIENSTVERLENER	4. BEREKENING VAN ROUTES EN TARIEVEN	5. INNING VAN DE WEGENHEFFING	6. KLANTENDIENST	7. AANLEVEREN DATA DOOR DE DIENSTVERLENER
GEbruiker	De gebruiker kiest een dienstverlener en sluit met hem een overeenkomst. De RE is door de gebruiker zelf te registreren en zelf te installeren.	De gebruiker moet de RE aanzetten.			De gebruiker betaalt de wegenheffing.	Voor vragen kan men terecht bij het centrale callcenter van de Vlaamse overheid of bij de dienstverlener.	
OVERHEID/DIENSTVERLENER		De RE bepaalt continu waar en wanneer een voertuig rijdt via het gebruik van een satellietsysteem (GNSS/CN technologie).	Dit kan real-time of offline. Real-time doorgeven van de voertuigpositie laat de overheid toe om aan verkeersmanagement te doen (bijvoorbeeld bij een ongeval).	De route wordt bepaald op basis van de positiedata en het geldende tarief op de routes. Het Vlaams Gewest bepaalt het geldende tarief. De dienstverlener berekent de verschuldigde wegenheffing.	De dienstverlener laat de gebruiker het te betalen bedrag weten. De dienstverlener int de wegenheffing en stort die door naar de overheid.	De Vlaamse overheid beheert een centraal callcenter voor alle vragen van gebruikers met betrekking tot de wegenheffing. Elke dienstverlener beheert een klantendienst voor zijn eigen gebruikers.	Alle dienstverleners geven de positie- en/of route data door aan het Vlaams Gewest met het oog op de inning, handhaving en beleids- en operationele werking van de Vlaamse overheid.

Invalshoek 3 – Technologische oplossingen

Secundair systeem

Het is mogelijk dat sommige occasionele gebruikers (zoals buitenlandse toeristen, mensen die niet met het primair systeem willen of kunnen werken, of mensen die problemen ervaren met het primair systeem) liever gebruik maken van een alternatief secundair systeem. Technologisch is dat mogelijk via een **inboekstelsel**, waarbij gebruikers tickets kunnen aankopen.

Databeheer en privacy

De overheid moet zich voor het gebruik van data volledig in regel stellen met de Europese privacywetgeving. Ze heeft bovendien een voorbeeldfunctie en waakt dus extra rigoreus over de privacy van de burgers

Invalshoek 4 – Juridisch fiscaal

Bij een eventuele implementatie van een systeem van wegenheffing moeten enkele juridisch-fiscale aandachtspunten bewaakt worden.

- Aandacht voor btw-belastbaarheid
- Keuze tussen belasting of retributie
- Minimaliseren vs afschaffen JVB en BIV
- Kan mogelijkheid zijn om wagenpark te vergroenen
- Overeenstemming met de Tolrichtlijn van Europa

Invalshoek 5 - Handhaving

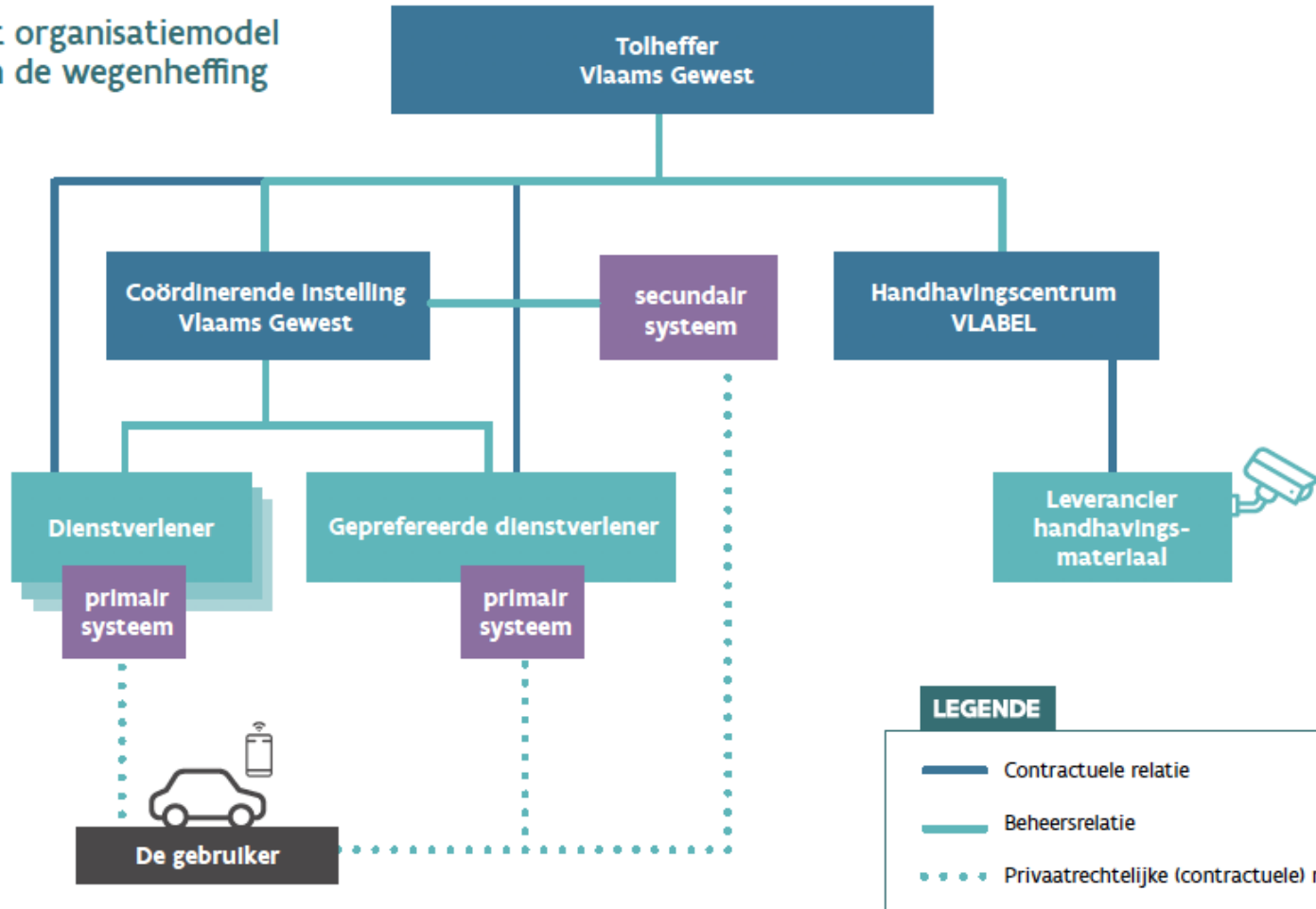
Technologie

- Via systeem van ANPR camera's
- Geautomatiseerde processen

Overtredingen

- Boetes opleggen
- Pakkans bewaken
- Mogelijkheid om zich in regel te stellen

Invalshoek 6 – Markt- en organisatie-model



Epiloog – Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

Studie van wegenheffing in zijn context op moment van oplevering

Politieke & maatschappelijke context

- Bij oplevering studie geen draagvlak voor wegenheffing
- Wegenheffing werd niet opgenomen in Vlaams Regeerakkoord

Het onderzoek dat voorligt **bevat de bouwstenen** en toont aan dat de wegenheffing een belangrijk onderdeel kan zijn van een toekomstgericht mobiliteitsbeleid.

Maar er moet sterk geïnvesteerd worden in het bouwen aan een **maatschappelijk draagvlak**.

Studie van wegenheffing in zijn context

op moment van oplevering

Op basis van deze studie kan nog geen wegenheffing worden ingevoerd. Er moeten eerst een aantal **belangrijke beleidskeuzes** worden gemaakt.

- **gewicht** dat toegekend wordt aan de drie **doelstellingen** die evenwaardig het uitgangspunt hebben gevormd voor het voorliggend onderzoek
- **kader** waarin de wegenheffing concreet vorm moet krijgen

Om af te sluiten

Dit onderzoek is **geen kant en klaar plan** om wegenheffing in te voeren

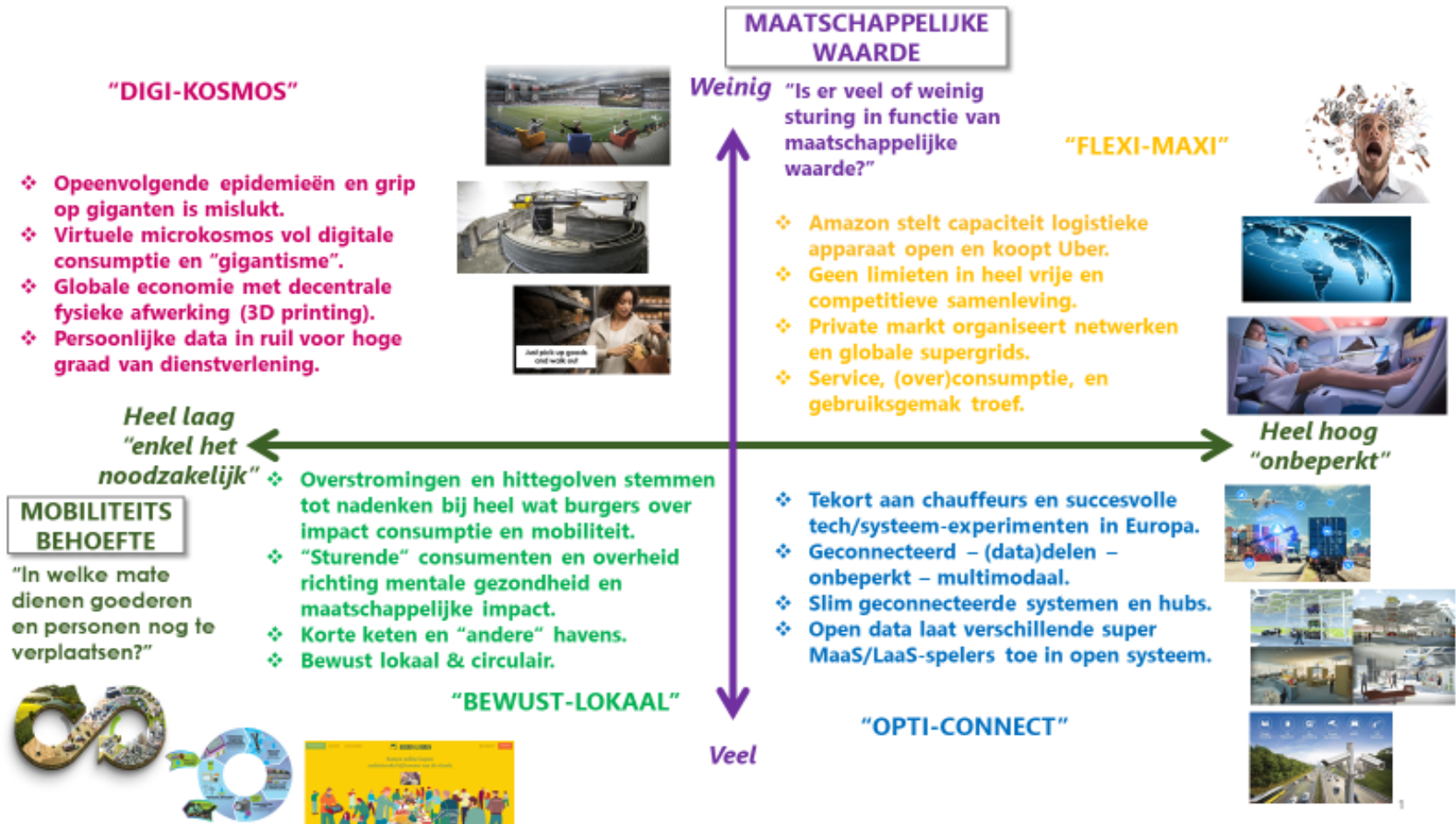
Het is wel **een onderzoek** dat vanuit **3 doelstellingen** (congestie, gebruiker betaalt, vervuiler betaalt) bekijkt welk systeem van wegenheffing meest geschikt zou kunnen zijn.

Dit onderzoek **leert** ons dat:

- Een slimme, gebiedsdekkende wegenheffing **een deel van een mobiliteitsoplossing** kan zijn
- Een kilometerheffing een **belasting-verschuiving mogelijk** kan maken

Het onderzoek levert dus inzichten aan voor een politiek & maatschappelijk debat

Om verder te gaan – toekomstvisie 2050





Vlaanderen
verbeelding werkt

Vragen?