

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 411

van **STIJN BEX**

datum: 10 december 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Scopingnota 2 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' - Impact eventuele slimme kilometerheffing

De minister heeft zich de voorbije maanden herhaaldelijk uitgesproken voor een slimme kilometerheffing. Ze sluit zich daarbij aan bij de vraag van de werkgeversorganisaties en van mobiliteitsdeskundigen. De Vlaamse Regering heeft dan ook de ambitie om een ambitieuze 60/40 modal shift te realiseren, en rond Antwerpen, Gent en Brussel zelfs 50/50. In het Luchtbeleidsplan 2030 heeft de regering de ambitie geformuleerd om het aantal voertuigkilometers van 58,6 miljard in 2015 naar 51,6 miljard in 2030 terug te brengen. Ook voor wat betreft het klimaat kan een slimme verkeersfiscaliteit een belangrijke bijdrage leveren. Het Fit for 55-voorstel van de Europese Commissie verscherpt de huidige doelstelling voor reductie van broeikasgasemissies van -35 procent naar -47 procent (voor niet-ETS-sectoren - emissions trading system) tegen 2030 ten opzichte van 2005. Volgens adviezen van de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) en de SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen) kan een slimme kilometerheffing een belangrijke bijdrage leveren.

De minister stelde op 29 oktober 2021 dan ook voor aan de Vlaamse Regering om een slimme kilometerheffing in te voeren als bijkomende maatregel om te voldoen aan de aangescherpte Europese klimaatambities. In de finale visienota betreffende 'Bijkomende maatregelen klimaat' werd alvast een nieuw onderzoek naar sturende verkeersfiscaliteit en een verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens aangekondigd.

Hoewel de minister overtuigd lijkt van de noodzaak om voor 2030 een slimme kilometerheffing in te voeren, wordt deze piste vooralsnog niet opgenomen bij de planning van grote infrastructuurwerken. In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1293 van 10 juni 2021 gaf ze aan dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de werken aan de R0 nog geen rekening houdt met de plannen van de Vlaamse Regering voor een ambitieuze modal shift, noch met een vermindering van het aantal voertuigkilometers in het Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaamse Energie- en Klimaatplan. In de scopingnota voor de R0 wordt evenmin rekening gehouden met het mogelijke effect van de invoering van een slimme kilometerheffing. De werken zullen nochtans ten vroegste rond 2030 afgerond zijn, wanneer volgens de minister rekeningrijden een feit zou moeten zijn.

Tijdens de plenaire vergadering van 7 oktober 2021 en in de commissievergadering van 19 november 2021 ging de minister niet in op mijn specifieke vraag om het invoeren van een slimme kilometerheffing op te nemen als een van de alternatieven binnen de studie van De Werkvennootschap rond de 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord'.

1. Acht de minister het aangewezen om bij de planning van wegenwerken met tijdshorizon 2030 alvast rekening te houden met een toekomstige invoering van rekeningrijden en met de effecten daarvan op het verkeer? Zo ja, waarom? Zo niet, waarom niet?
2. Zal de minister De Werkvennootschap aansporen om rekeningrijden alsnog op te nemen als een variant in het vervolg van de studiefase voor de werken aan de R0?
3. Wat zou volgens de minister de impact zijn van de invoering van rekeningrijden op de kosten-batenanalyse van de verschillende alternatieven voor de werken aan de R0?
4. Kan de minister verduidelijken welke concrete alternatieven voor de wagen nog uitgewerkt moeten worden alvorens rekeningrijden in te kunnen voeren in het Vlaamse Gewest? Graag met de vermelding van stand van zaken van de verschillende alternatieven (status planningsfase, budgetten, timing van uitwerking).
5. Is de minister van plan om in het kader van een nieuw onderzoek naar sturende verkeersfiscaliteit en een verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens ook de impact op de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) te onderzoeken? Indien niet, waarom niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 411 van 10 december 2021

van **STIJN BEX**

Vooreerst en algemeen verwijs ik naar de toelichting die ik op 18 november jl. heb gegeven in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

Het regeerakkoord voorziet geen invoering van een kilometerheffing voor personenwagens tijdens deze regeerperiode. Ook het nu bereikte klimaatakkoord voorziet geen alomvattende kilometerheffing.

Toch hebben we voor de kilometerheffing enkele belangrijke mijlpalen uitgezet.

Het Vlaamse klimaatakkoord voorziet dat we de fiscaliteit als een sturend instrument zullen inzetten naar een beter klimaat en een vlotte mobiliteit. We zullen bekijken welke mogelijkheden er op dat vlak zijn, een volgende Vlaamse Regering kan een keuze maken voor het meest geschikte instrument.

We zullen een verkennend juridisch en technisch onderzoek voeren naar de uitbreiding van de huidige kilometerheffing tot de bestelwagens. We stellen in onze samenleving immers een "camionettisering" vast. Er kan misschien wat rationeler met het gebruik van die voertuigen worden omgesprongen. Maar het is zeker niet de bedoeling dat we met een kilometerheffing onze kleine zelfstandigen zouden treffen.

We willen ook de mogelijkheden gebruiken die de nieuwe Europese Tolrichtlijn biedt om emissievrij vrachtvervoer tijdelijk (5 jaar) fiscaal te bevoordelen via een vrijstelling op de milieucomponent van de kilometerheffing. Maar we willen uiteraard ook onze inkomsten vrijwaren, we moeten immers ook middelen hebben om infrastructuur uit te bouwen en te onderhouden.

We voorzien ook een differentiatie van de kilometerheffing op basis van de CO₂ - emissieklasse. De nieuwe Tolrichtlijn leidt de lidstaten naar een differentiatie van de kilometerheffing op basis van de CO₂-emissieklasse, waar er vandaag nog gedifferentieerd wordt op basis van Euronormen.

Persoonlijk ben ik het idee van een slimme kilometerheffing genegen maar dit kunnen we enkel met de drie gewesten samen invoeren, en niet door een eenzijdige invoering door één gewest. Ik heb geen mandaat van de Vlaamse Regering om te overleggen over een gezamenlijke invoering, dat zal voor een volgende regeerperiode zijn.

Gelet op deze uitgangspunten kan ik de verschillende deelvragen als volgt beantwoorden.

1. Gezien er geen beslissing werd genomen rond de invoering van rekeningrijden, maar wel om onderzoek te verrichten naar een sturende verkeersfiscaliteit en een verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens, is het niet aangewezen om nu reeds rekening te houden met rekeningrijden bij de planning van wegenwerken. Bovendien is dit ook niet mogelijk gezien de impact van rekeningrijden op het verkeer volledig af hangt van hoe rekeningrijden vorm gegeven wordt.

2. In de studies m.b.t. de herinrichting van de R0 (waaronder het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord) is reeds rekening gehouden met de realisatie van de ambitieuze modal shift. Alle alternatieven en varianten die uitgewerkt worden voor de R0, worden immers met behulp van het regionaal verkeersmodel onderzocht in een scenario waarin de ambitieuze modal split is gerealiseerd (waarin het aandeel autoverkeer m.a.w. is verminderd ten voordele van het openbaar vervoer en het fietsgebruik). Hierbij wordt o.m. nagegaan of de R0-Noord in de verschillende oplossingen niet overgedimensioneerd wordt.
3. Deze vraag kan moeilijk worden beantwoord: het is niet beslist wat het kader en de inhoud van een maatregel als rekeningrijden moet zijn. Bijgevolg is er ook geen zicht op de concrete kosten en baten die gepaard gaan met een invoering van een maatregel als rekeningrijden.
4. De alternatieven moeten de burger een volwaardig een volwaardige keuzemogelijkheid geven t.o.v. de wagen voor het maken van zijn verplaatsing, zodat de burger niet verplicht is de wagen te gebruiken en daarbij de kosten van rekeningrijden te moeten dragen voor de uitvoering van de verplaatsing. Voor de details van de projecten verwijs ik naar de rapporteringen "Werken aan de ring" in de commissie.
5. Zie hiervoor het antwoord op vraag 2: in het kader van de studies omtrent de herinrichting van de R0, waaronder het geïntegreerd planningsproces voor de R0 Noord, is reeds rekening gehouden met de realisatie van de ruimere doelstelling inzake de ambitieuze modal shift.