

ingediend op **1870** (2023-2024) – Nr. 15  
30 november 2023 (2023-2024)

## Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Martine Fournier

over het ontwerp van programmadecreet

bij de begroting 2024

Hoofdstuk 5. Mobiliteit en Openbare Werken  
Hoofdstuk 9. Inwerkingtreding

Documenten in het dossier:

- 1870** (2023-2024) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet
- Nr. 2 t.e.m. 7: Amendementen
- Nr. 8 t.e.m. 14: Verslagen

verzendcode: OPE



*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

|  |    |
|--|----|
| 1. Toelichting door minister Lydia Peeters ..... | 4  |
| 2. Bespreking .....                              | 4  |
| 2.1. Algemene bespreking .....                   | 4  |
| 2.2. Artikelsgewijze bespreking .....            | 5  |
| 3. Eindstemming.....                             | 9  |
| Gebruikte afkortingen .....                      | 10 |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2024 (hoofdstuk 5. Mobiliteit en Openbare Werken en hoofdstuk 9. Inwerkingtreding) tijdens haar vergaderingen van 9, 23 en 30 november 2023. Het ontwerp van programmadecreet werd in samenhang behandeld met het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2024 (*Parl.St. VI.Parl. 2023-24, nr. 15/1*) en de beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken. Begroting 2024 (*Parl.St. VI.Parl. 2023-24, nr. 13-V/1*), waarover verslag wordt uitgebracht in *Parl.St. VI.Parl. 2023-24, nr. 15-6/I*.

Er werden vijf amendementen (nr. 23 tot en met 27) ingediend die betrekking hebben op hoofdstuk 5 (*Parl.St. VI.Parl. 2023-24, nr. 1870/6*).

## 1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, licht de bepalingen toe uit hoofdstuk 5. Mobiliteit en Openbare Werken.

Artikel 9 tot en met 17 hebben betrekking op de opheffing van de DAB Vlaams Infrastructuurfonds. De middelen hiervan worden verdeeld over de verschillende entiteiten.

Artikel 18 en 19 zorgen voor de decretale basis voor de aanmoediging van het emissievrij vrachtvervoer door een vrijstelling van de betalingsverplichting van de kilometerheffing voor emissievrije voertuigen tot een maximum van 4,25 ton MTT. Er is gekozen voor de grens van 4,25 ton in plaats van 3,5 ton MTT omdat de elektrische vrachtwagens heel wat zwaarder zijn. De vrijstelling geldt voor een periode van zes jaar die ingaat op 1 januari 2024. De kilometerheffing bestaat uit twee componenten: een externekostenheffing en een infrastructuurheffing. Voor de overige emissievrije voertuigen wordt de externekostenheffing op nul gebracht gedurende de periode van zes jaar. De infrastructuurheffing wordt degressief afgebouwd.

Artikel 20 zorgt voor de decretale basis voor de uitbreiding van de kilometerheffing. Het betolde wegennet in Vlaanderen bedraagt 2438 kilometer. Vanaf 1 januari 2024 komt daar 686 kilometer bij: wegen in havengebieden maar ook wegsegmenten waar men het sluipverkeer wil ontraden.

Een laatste aanpassing in het ontwerp van programmadecreet is de aanpassing van het drempelbedrag voor het Verkeersveiligheidsfonds (artikel 21). Het gaat om het kleine bedrag van 543.000 euro dat vanuit het Verkeersveiligheidsfonds naar VLABEL gaat omdat daar een aantal personeelsleden de controle voor de niet-gekeurde voertuigen ten laste neemt.

## 2. Bespreking

### 2.1. Algemene bespreking

Er worden geen opmerkingen geformuleerd tijdens de algemene bespreking.

## 2.2. Artikelsgewijze bespreking

### Artikel 9

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

### Artikel 10

Amendement nr. 23, voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier, Annick De Ridder, Sofie Mertens en Maarten De Veuster, strekt ertoe artikel 10 te vervangen.

*Marino Keulen* verduidelijkt dat het louter om een wetgevingstechnische correctie gaat.

Amendement nr. 23 wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

### Artikel 11 tot en met 17

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

### Artikel 18

Amendement nr. 24 voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Paul Van Miert, Sofie Mertens en Marius Meremans, strekt ertoe artikel 18 te vervangen.

*Marino Keulen* verduidelijkt dat de voorgestelde aanpassingen van technische aard zijn.

Amendement nr. 24 wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

### Artikel 19

*Wim Verheyden* stelt vast dat de kilometerheffing wordt opgedeeld in basiskosten, de infrastructuurheffing en externe kosten. De externe kosten worden op nul gezet voor alle vrachtvervoer dat emissievrij rijdt. Bovendien zal de vrijstelling volledig zijn voor voertuigen met een maximaal totaalgewicht van 4,25 ton. Die regeling loopt tot en met 31 december 2029. De spreker heeft twijfels bij de budgettaire impact van die maatregel. Het aandeel van emissievrij vrachtvervoer is tegenwoordig erg beperkt: in 2021 reden er tien emissievrije vrachtwagens in Vlaanderen, dat komt neer op 0,08 procent van het wagenpark.

De impact van die kilometerheffing is dus verwaarloosbaar. Wim Verheyden noemt het daarom een symbolische maatregel. Van januari tot december 2022 genereerde de kilometerheffing voor het Vlaamse Gewest een opbrengst van 543,8 miljoen euro. Bijna de helft van die opbrengst wordt door Belgische transporteurs gegenereerd. Dat betekent dat de kostprijs van die maatregel neerkomt op ongeveer 21.572 euro voor binnenlandse vrachtwagens, en 108.760 euro voor buitenlandse vrachtwagens. De wijziging kan budgettair ingeschat worden met een kost van 130.000 euro. De aankoop of leasing van een vrachtwagen betreft een belangrijke investering die zwaarder doorweegt dan de kilometerheffing.

Amendement nr. 25, voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Paul Van Miert, Sofie Mertens en Marius Meremans, strekt ertoe in artikel 19 in de inleidende bepaling de zinsnede "de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013" te vervangen door de woorden "dezelfde codex".

Amendement nr. 26, voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Paul Van Miert, Sofie Mertens en Marius Meremans, strekt ertoe in de voorgestelde tekst, in het tweede lid, op de eerste regel de woorden "overige emissievrije" te schrappen en op de tweede regel het woord "vorige" te vervangen door het woord "vijfde".

*Marino Keulen* zegt dat beide amendementen technische aanpassingen betreffen.

Amendement nr. 25 en 26 worden aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel 19 wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

## Artikel 20

*Els Robeyns* zegt dat de MORA in zijn advies heel kritisch is voor de kilometerheffing voor vrachtwagens. Volgens de adviesraad is het een louter fiscale maatregel en geen mobiliteitsmaatregel om het verkeer te sturen. Waarom werd niet gekozen voor een slimme kilometerheffing die gedifferentieerd is naar plaats en tijdstip?

*Stijn Bex* vraagt ook een reflectie van de minister over de opmerkingen van de MORA. Over de uitbreiding van de kilometerheffing voor vrachtwagens adviseert de Raad van State om aan de Europese Commissie uitsluitel te vragen of er hiervoor een nieuwe aanmelding nodig is. De Raad van State twijfelt hier ernstig aan. Is dat gebeurd?

*Wim Verheyden* stelt vast dat artikel 20 de kilometerheffing uitbreidt naar gewestwegen die nu vrijgesteld zijn en vaak voorwerp zijn van sluipverkeer om de kilometerheffing te ontwijken. De bedoeling is de vermindering van het aantal voertuigkilometers en de realisatie van de modal shift. Er zal een verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een eventuele uitbreiding van de bestaande kilometerheffing naar bestelwagens gebeuren. Wat is voor de minister de definitie van een bestelwagen? Valt daar bijvoorbeeld ook de kleine stadsbestelwagen zoals een Citroën Berlingo onder? Wat met auto's die omgevormd zijn tot lichte vrachtwagens? De kilometerheffing moet leiden naar een modal shift van vrachtvervoer richting water en spoor. Maar transport over water blijkt veel duurder te zijn. De afname van het aanbod watergebonden bedrijvigheid in het ENA is daar een gevolg van. Bovendien verloopt de realisatie van de spoorinfrastructuur in dit land ook moeilijk. Wim Verheyden verwijst naar het afspringen van de verdere spoorontsluiting van de Antwerpse haven.

Momenteel zijn er 2438 kilometer aan gewestwegen onderworpen aan de kilometerheffing. Met de voorgestelde wijziging wordt dat uitgebreid met 686 kilometer. Dat zal zeker bijdragen tot de ontlasting van bepaalde gewestwegen, maar met als risico dat kleinere, en vooral gemeentelijke, wegen die verschuiving zullen opvangen. Dat lijkt niet opportuun voor de verkeersveiligheid. Hoe ziet de minister dat?

*Bert Maertens* stelt vast dat de kilometerheffing voor vrachtwagens wordt uitgebreid met 686 kilometer extra wegen. Die trajecten liggen al vast. In welke mate is er daarover overleg of is er overleg geweest? De MORA vraagt zelf om hierbij betrokken te worden. Maar ook de vervoerregioraden en de betrokken gemeenten zijn hierbij belangrijk vanwege het mogelijke verschuivingseffect van het verkeer door die

nieuwe betolde wegen. Bert Maertens vraagt nadrukkelijk om te overleggen met de lokale besturen.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat de definitie van bestelwagens vrij diffuus is. De juridische experts verwijzen in naar de voertuigen van categorie N1 zoals ook beschreven in de Europese regelgeving. Het zijn voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van goederen, waarvan de maximummassa 3,5 ton bedraagt. Tot die categorie behoren de lichte vrachtwagens met code BA en ook de bestelwagens met code BB. Dezelfde omschrijving, met de technische vereisten, is ook terug te vinden in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. De minister verduidelijkt dat op politiek vlak nog niet beslist is welke voertuigen in aanmerking komen voor de mogelijke uitbreiding van de kilometerheffing en dat er gewacht wordt op het resultaat van de studies.

De 686 kilometer wegen die vanaf 1 januari 2024 bijkomend betold worden, zijn hoofdzakelijk gewestwegen die zich in havengebied bevinden, om zo de modal shift richting waterwegen te faciliteren. Er zijn ook een aantal andere wegen bij betrokken die behoren tot het hoofdwegennet en daarbij is vooral bekeken of het gaat over sluiproutes. Het risico op sluiptverkeer naar kleinere en lokale wegen blijft daardoor eerder beperkt, zoals gebleken is uit het onderzoek van het Departement MOW bij de invoering van de kilometerheffing.

Vrachtwagenchauffeurs die trachten de kilometerheffing te ontlopen door het lokale wegennet op te zoeken, zullen sowieso tijdverlies oplopen, wat toch een belangrijke afweging is om het niet te doen. Mochten er toch signalen komen van lokale besturen dat er een omgekeerd effect wordt gegenereerd, zal de minister dat zeker opnemen. Voor de 686 kilometer die er op 1 januari bij komen, wordt het risico op sluiptverkeer en op de impact voor de verkeersveiligheid in elk geval heel klein geacht. Er worden ook nog enkele trajecten toegevoegd vanwege hun parallelle ligging met betolde wegen, omdat men vreest dat daar een sluiptweg zou kunnen ontstaan. Voorts geeft de minister aan dat er trajecten worden opgenomen met meer dan één schoolomgeving of met nog niet conforme fietspaden waar veel vrachtverkeer is, om te vermijden dat die wegen als sluiptweg zouden worden gebruikt.

Minister *Lydia Peeters* stipt aan dat de huidige kilometerheffing in hoofdzaak een infrastructuurheffing is, wat betekent dat weggebruikers bijdragen in de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de weginfrastructuur. Daarom wordt bijvoorbeeld in belangrijke mate rekening gehouden met het gewicht van het voertuig. Daarnaast is er een externekostenheffing opgelegd die rekening houdt met de milieukosten van het voertuig. De Tolrichtlijn biedt de mogelijkheid om ook congestie als een variabele in rekening te brengen, maar dat vraagt een heel andere benadering, met aangepaste tarieven. De minister wijst erop dat in dat geval ook een nieuw samenwerkingsakkoord nodig is en dat het vooraf grondig met de andere regio's moet worden doorgesproken. Bovendien is voor een dergelijke omvorming een aanmelding bij de Europese Commissie noodzakelijk. De minister herhaalt dat ze voorstander is van een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing voor alle voertuigen, om antwoord te bieden op de congestie, maar dat dat momenteel niet aan de orde is.

Voor de studie rond de sturende mobiliteitsfiscaliteit verwijst minister *Lydia Peeters* naar Vlaams minister *Matthias Diependaele*. De onderzoekers bekijken of en hoe vrachtverkeer kan worden afgeleid naar bijvoorbeeld nachtelijke uren.

Verder stipt de minister aan dat de aanmeldingsplicht bij de Europese Unie geldt voor wijzigingen waarbij de inkomsten met meer dan 10 procent wijzigen ten opzichte van het voorgaande boekjaar. Een uitbreiding van het betolde wegennet is

evenwel iets anders dan een tariefwijziging. Er wordt niets gewijzigd aan de hoogte van de tarieven als dusdanig of de formule om de tarieven te berekenen. In die zin is de minister van oordeel dat dit niet onder de aanmeldingsplicht van de Europese regelgeving valt. De kilometerheffing werd ingevoerd met een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten en werd op die manier ook aangemeld bij Europa. Het lijkt de minister logisch dat men de grens van 10 procent op het niveau van België als lidstaat beoordeelt en niet op het regionale niveau. Zo wordt de grens van 10 procent alleszins niet overschreden.

*Wim Verheyden* rekt voor dat de bijkomende 686 kilometer aan gewestwegen die aan de kilometerheffing onderworpen worden een bijkomende ontvangst van 81 miljoen euro genereren. *Wim Verheyden* erkent dat het zal bijdragen tot de ontlasting van bepaalde gewestwegen, maar blijft erbij dat er een duidelijk risico is dat kleinere gemeentelijke wegen die verschuiving zullen moeten opvangen. Is dat dan opportuun voor de veiligheid? Daar is niet echt een antwoord op gekomen.

In de meerjarenraming 2024-2028 bleek dat de Vlaamse overheid fors op die inkomsten rekt. Het zijn substantiële ontvangsten voor de Vlaamse overheid. *Wim Verheyden* merkt op dat het in 2023 nog ging om 583,631 miljoen euro. In 2024 gaat het naar meer dan 719 miljoen euro, oplopend tot 812 miljoen euro in 2027. De Vlaams Belangfractie merkt op dat die kosten zullen worden doorgerekend aan de consument. Zo wordt het onrechtstreeks een lastenverhoging voor de modale Vlaming.

*Wim Verheyden* merkt bovendien op dat voor sluipverkeer van vrachtvervoer en personenwagens ook andere elementen spelen, met name de aangroeiende files. Vracht- en personenvervoer zoeken alternatieve wegen met de hulp van gps-instrumenten. Die files worden veroorzaakt doordat het wegennet niet is aangepast aan de toename van het personen- en vrachtvervoer, wat dan weer veroorzaakt wordt door een toename van de bevolking. Het Vlaams Belang concludeert dat het mobiliteitsbeleid compleet heeft gefaald: net zoals de federale overheid doet de Vlaamse overheid aan symptoombestrijding en pakt ze de oorzaken niet aan.

Dit artikel wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

#### Artikel 21

Amendement nr. 27, voorgesteld door *Marino Keulen*, *Rita Moors*, *Martine Fournier*, *Paul Van Miert*, *Sofie Mertens* en *Bert Maertens*, strekt ertoe artikel 21 te vervangen.

*Marino Keulen* verduidelijkt dat het om een wetgevingstechnische correctie gaat.

Amendement nr. 27 wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

#### Hoofdstuk 9. Inwerkingtreding

#### Artikel 76

Artikel 76 wordt zonder opmerkingen aangenomen met 7 stemmen tegen 4.



### **3. Eindstemming**

De aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken toegewezen hoofdstukken 5 en 9 van het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2024 worden aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

Bart CLAES,  
voorzitter

Martine FOURNIER,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

|        |                                   |
|--------|-----------------------------------|
| DAB    | dienst met afzonderlijk beheer    |
| ENA    | Economisch Netwerk Albertkanaal   |
| MORA   | Mobiliteitsraad van Vlaanderen    |
| MOW    | Mobiliteit en Openbare Werken     |
| MTT    | maximaal toegelaten totaalgewicht |
| VLABEL | Vlaamse Belastingdienst           |