

Mobiliteitsrapport 2014



Inhoudsopgave

COVER MOBILITEITSRAPPORT 2014	1
VOORWOORD	5
KRACHTLIJNEN	7
INLEIDING	15
KERNCIJFERS	17
Personenmobiliteit	18
Goederenmobiliteit	20
Effecten	22
Omgeving	24
AANBEVELINGEN MOBILITEITSRAPPORT 2009	26
Monitoring als basis voor het mobiliteitsbeleid	28
Afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening	31
Integraal vervoersysteem volgens comodaliteit	33
Naar een performant investeringsbeleid voor mobiliteit en openbare werken	35
Personenvervoer met de focus op woon-werkverkeer	37
Beleid gericht op verkeersveiligheid	39
Duurzaam transportbeleid	42
MAATSCHAPPELIJKE UITDAGINGEN VOOR DUURZAME MOBILITEIT	44
Waar gaat het over?	45
Binnen welk beleidskader werken we?	48
Europa: TEN-T en Connecting Europe Facility	49
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	50
Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013	51
Budgettaire kader	52
Beleidsinitiatieven voor een beter en sneller beleidsproces	53
Hoe staat het met het infrastructuurnetwerk?	54
Uitgebreid en dicht infrastructuurnetwerk	55
Realisatie missing links	57
Kostprijs van de infrastructuurnoden	59
Budgettaire middelen voor infrastructuur	67
Bijkomende vaststellingen over kostprijs infrastructuur	77
Voor welke uitdagingen staan we?	80
Onderbouwde keuzes en prioriteiten	81
Impact van PPS-financiering	82
Infrastructuur en de logistieke positie van Vlaanderen	83
Een sneller en beter beleidsproces	84
Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 als kader voor investeringen	85
Beprijzen van het gebruik van infrastructuur	86

Welke bouwstenen zijn nodig voor het maatschappelijk debat?	87
Multimodaal afgewogen keuzes	88
Transparantie over kostprijs	89
Naast kosten ook baten	90
MAATSCHAPPELIJKE UITDAGINGEN VOOR DUURZAME MOBILITEIT: OPENBAAR VERVOER	91
Waar gaat het over?	92
Welk aanbod is er en hoe gebruiken en financieren we het?	93
Aanbod en gebruik openbaar vervoer	94
Financiering openbaar vervoer	102
Binnen welk beleidskader werken we?	119
Stads- en streekvervoer door De Lijn	120
Reizigersvervoer per spoor door NMBS	125
Voor welke uitdagingen staan we?	127
Kostenefficiëntere invulling basismobiliteit	128
Tarievenbeleid	129
Reizigersgroei	130
Comodaliteit en gedeelde mobiliteit	131
Welke bouwstenen zijn nodig voor het maatschappelijk debat?	132
Monitoring van de kostprijs	133
Baten openbaar vervoer in kaart brengen	135
MAATSCHAPPELIJKE UITDAGINGEN VOOR DUURZAME MOBILITEIT: KILOMETERHEFFING	136
Waar gaat het over?	137
Aanbevelingen OESO	138
Politieke standpunten	140
Standpunten middenveld	141
Politiek akkoord van de gewesten	143
Welke belastingen betalen we nu?	146
Belastingen op inverkeerstelling	147
Jaarlijkse verkeersbelasting	148
Accijnzen	152
Eurovignet	153
Benchmark met de buurlanden	155
Binnen welk beleidskader werken we nu?	160
Vlaamse beleidsplannen	161
Europees witboek transport 2011	164
Europees kader personenvervoer	166
Eurovignetrichtlijnen	167
Samenwerkingsakkoord legt tariefformules vast	169
Voor welke uitdagingen staan we?	170

Transportvraag beheersen	171
Draagvlak zoeken voor tarieven kilometerheffing goederenvervoer	173
Maatschappelijk debat voeren over kilometerheffing personenvervoer	174
Welke bouwstenen zijn nodig voor het debat kilometerheffing goederenvervoer?	175
Aandachtspunten MORA-adviezen	176
Aandachtspunten uit de belanghebbendenbevraging	178
Effecten van tarieven op mobiliteit en ondernemingen	179
Elementen voor het maatschappelijk debat	183
Welke bouwstenen zijn nodig voor het debat kilometerheffing personenvervoer?	185
Maatschappelijk debat opstarten	186
Doelstellingen bepalen	191
Randvoorwaarden	194
Vervolgstappen	196
AFKORTINGENREGISTER	197
REFERENTIELIJST	200

Voorwoord

Voor de tweede keer stelt de MORA een mobiliteitsrapport op. Dit vijfjaarlijkse door het decreet voorgeschreven rapport bevat een analyse van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn.

Tussen deze twee rapporten liggen vijf boeiende jaren waarin we niet enkel geslaagd zijn om over verschillende relevante regeringsinitiatieven advies te geven maar vooral ook het maatschappelijk draagvlak in kaart te brengen. De adviezen over onder andere de kilometerheffing voor vrachtwagens, de versnelling van het beleidsproces rond investeringen en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 konden telkens rekenen op een volledige consensus binnen de Mobiliteitsraad. Dit ondanks de diverse samenstelling en de vaak zeer uiteenlopende belangen die de leden van onze raad verdedigen.

Tussentijds leverde de MORA ook vier mobiliteitsverslagen op, die naast een cijfermatige analyse van het voorbije jaar telkens maatschappelijke thema's op de agenda plaatsten met een duidelijke visie van het Vlaamse mobiliteitsmiddenveld. De bereikbaarheid van de economische poorten, autobezit en autogebruik, het infrastructuur-investeringsbeleid of gedeelde mobiliteit kwamen uitgebreid aan bod.

Ik ben zeer erkentelijk voor de aandacht die de Vlaamse parlementsleden aan de verschillende adviezen en mobiliteitsrapporten besteden. De dialoog met de parlementsleden in de Commissie was belangrijk voor de evolutie van de werking van de Mobiliteitsraad. De MORA is hierdoor nog meer belang gaan hechten aan het streven naar consensus, maar waakt er tegelijkertijd over dat een advies voldoende relevante elementen overhoudt om een heldere boodschap aan het beleid mee te geven.

Ook het adviesproces heeft in de voorbije vijf jaar verscheidene malen in de kijker gestaan, met voorstellen voor een effectievere en efficiëntere beleidsadvisering. Veel is te zeggen over de nodige tijd die een strategische adviesraad toegemeten krijgt om te overleggen of over het belang van te beschikken over een goede regelgevingsagenda om de werkzaamheden in te plannen. Ook de MORA zelf heeft de verantwoordelijkheid om proactief de maatschappelijke gevoeligheden en effecten van nieuwe regelgeving in te schatten.



Er moet ook een duidelijke afstemming zijn tussen beleidsmakers en adviesraden over welk type advies verwacht kan worden, zodat een adviesvraag steeds zowel voor de leden van de adviesraden, als voor de beleidsmakers een zinvolle tijdsbesteding is. Zoals ook het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie op een recente studiedag aangaf, moeten zowel de minister en zijn administratie als de strategische adviesraden gericht investeren in een constructieve relatie. Voor een aantal dossiers zoals de kilometerheffing voor vrachtwagens is dit bijzonder goed gelukt.

Als voorzitter wil ik er blijven op toezien dat de MORA focust op de strategische beslissingen die Vlaanderen moet nemen om te komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid. Advisering mag ook niet in enge zin worden begrepen als louter reactieve adviesverlening naar aanleiding van min of meer uitgewerkte en concrete beleidsvoorstellen. De opdracht van strategische adviesraden moet ruimer zijn. Beleidsgerichte advisering moet ook kunnen plaatsvinden in een fase waarin een minister nog geen volledige duidelijkheid heeft over een problematiek en het beleid nog in de ontwikkelingsfase verkeert. Vanuit deze proactieve houding is het voorliggend Mobiliteitsrapport tot stand gekomen.

In dit rapport worden drie thema's belicht: infrastructuur, openbaar vervoer en kilometerheffing. De MORA wil hiermee zeker niet voorbijgaan aan de vijf strategische doelstellingen die in het ontwerp mobiliteitsplan van de Vlaamse Regering werden uitgewerkt. Zo zijn er op korte termijn zeker uitdagingen om te komen tot een leefbare en duurzame mobiliteit. De strategische doelstellingen uit het mobiliteitsplan moeten evenwichtig ten aanzien van elkaar worden afgewogen, de MORA zal er over waken dat ook hier het maatschappelijk debat over de randvoorwaarden gevoerd wordt.

Alvast voor de bovenvermelde thema's geeft de MORA aan welke de belangrijkste inhoudelijke bouwstenen zijn om het maatschappelijk debat te voeren.

Daan Schalck
voorzitter Mobiliteitsraad van Vlaanderen



 **MORA**
Mobiliteitsraad



Krachtlijnen

Zoals het decreet het voorschrijft, stelt de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) een vijfjaarlijks rapport op dat een analyse bevat van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn. De MORA wil blijven focussen op de strategische beslissingen die Vlaanderen moet nemen om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.



We mogen ons echter niet beperken tot louter reactief advieswerk ten aanzien van min of meer uitgewerkte en concrete beleidsvoorstellen. De opdracht van een strategische adviesraad is ruimer. Daarom lopen we in dit Mobiliteitsrapport 2014 vooruit op drie thema's: infrastructuur, openbaar vervoer en kilometerheffing. Deze onderwerpen vormen wellicht de rode draad van het maatschappelijk debat in de komende legislatuur. De MORA wil hiermee zeker niet voorbijgaan aan de vijf strategische doelstellingen die in het ontwerp mobiliteitsplan van de Vlaamse Regering werden uitgewerkt. Zo zijn er op korte termijn zeker uitdagingen om te komen tot een leefbare en duurzame mobiliteit. De strategische doelstellingen uit het mobiliteitsplan moeten evenwichtig ten aanzien van elkaar worden afgewogen, de MORA zal er over waken dat ook hier het maatschappelijk debat over de randvoorwaarden gevoerd wordt.

Alvast voor de bovenvermelde thema's geeft de MORA aan welke de belangrijkste inhoudelijke bouwstenen zijn om het maatschappelijk debat te voeren.



Aanbevelingen

Mobiliteitsrapport 2009

In het Mobiliteitsrapport 2009 formuleerde de MORA zeven aanbevelingen voor het toekomstige Vlaamse mobiliteitsbeleid. Over de belangrijkste conclusies uit dit rapport en over deze aanbevelingen werd een ruime consensus bereikt.

Zo onderstreepte de MORA het grote belang om als middenveld over relevante gegevens van het Vlaamse mobiliteitsbeleid te beschikken. Het gebrek aan data vormt niet enkel een handicap voor de onderbouwing van een regionaal mobiliteitsbeleid, maar verhindert vooral een grondig en objectief maatschappelijk mobiliteitsdebat. Hoewel de MORA in de voorbije vijf jaar een vooruitgang zag, stelt de raad vast dat zowel op Vlaams als federaal beleidsniveau belangrijke hiaten blijven bestaan en dat nog heel wat stappen kunnen gezet worden om een gedegen mobiliteitsmonitoringsysteem op te zetten.

De MORA lanceert een oproep om het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013, verder uit te werken door het af te stemmen op het nieuwe Beleidsplan Ruimte en het als kader te gebruiken om de milieudoelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit in op te nemen. Zo kan het alsnog het ideale kader worden voor het maatschappelijk debat over korte- en lange termijn doelstellingen.

De MORA is verheugd dat het concept comodaliteit duidelijk zijn intrede gedaan heeft in het Vlaamse goederenvervoerbeleid. Ook voor het personenvervoer is het belangrijk dat comodaliteit naast het STOP-principe leidt tot een integraal en efficiënt vervoerssysteem.

Ook het belang van een performant investeringsbeleid voor mobiliteit en openbare werken blijft hoog op de wenslijst van het mobiliteitsmiddenveld.

De vorige aanbevelingen sporen samen met het maatschappelijk debat over eerlijker prijzen. Om het maatschappelijk debat over de thema's infrastructuur, openbaar vervoer en kilometerheffing mogelijk te maken werden in dit Mobiliteitsrapport 2014 drie informatiedossiers opgenomen. De MORA wil hier duidelijk aangeven op basis van welke grote elementen het maatschappelijk debat de komende jaren zal gevoerd worden.

De MORA blijft staan achter de strategische doelstelling om de verkeersveiligheid te verhogen en vraagt om hier beleidsmatige consequenties aan te verbinden.

Tot slot blijft de MORA aandringen om het Vlaamse mobiliteitsbeleid te focussen op het woon-werkverkeer en de resultaatgerichte doelstellingen in termen van congestie- en emissie mee te nemen alsook de afspraken van het Pact 2020 om het aantal per auto afgelegde kilometer te verlagen tot onder 60%.



Infrastructuur



De druk op de capaciteit van onze verkeersinfrastructuur neemt alsmaar toe. Ondanks het feit dat Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en dicht infrastructuurnetwerk, kampen de verschillende netwerken nog met infrastructurele knelpunten en ontbrekende schakels of missing links.

Recente beslissingen over de realisatie van verschillende grote infrastructuurprojecten, een verhoogde inzet van publiek-private samenwerking (PPS) voor de financiering van projecten, de goedkeuring van het decreet over complexe projecten en het nieuwe beleidsproces dat hiermee gepaard moet gaan, geven aan dat infrastructuur hoog op de beleidsagenda staat.

In verschillende beleidsplannen zoals het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997 zijn de belangrijkste infrastructurele knelpunten opgelijst.

We stellen vast dat het realiseren van grote infrastructuurprojecten nog heel wat voeten in de aarde heeft en dat het proces om diverse redenen vaak erg moeizaam en traag verloopt.

De kostprijs van de projecten is een bepalende factor voor het al dan niet realiseren van infrastructuurprojecten of de spreiding ervan in de tijd. De exacte kostprijs van infrastructuurprojecten achterhalen is echter niet evident. Informatie over kostprijs is immers moeilijk toegankelijk, niet transparant en erg gefragmenteerd. Daarenboven blijkt de initieel geraamde kostprijs vaak een aanzienlijke onderschatting te zijn van de definitieve kostprijs.

Infrastructuur aanleggen en onderhouden kost veel geld. De totale kostprijs voor de weginfrastructuurprojecten die momenteel op stapel staan of gepland zijn, bedraagt ruim 9 miljard euro. Voor de binnenvaart is tot 2020 gemiddeld 450 miljoen euro per jaar nodig. Voor de periode 2020-2030 wordt 4,4 miljard euro nodig geacht als bijkomend investeringsbedrag. De kostprijs voor de realisatie van de belangrijkste infrastructuurprojecten van De Lijn bedraagt ca. 2,4 miljard euro.

Het is nu al duidelijk dat de middelen op de reguliere begroting niet zullen volstaan om aan deze geraamde noden tegemoet te komen. De Vlaamse overheid voorziet in 2014 zo'n 1,2 miljard euro aan investeringen voor alle vervoersnetwerken samen.



Veel heil wordt verwacht van publiek-private financiering. PPS laat toe om de investeringskost te spreiden over een langere periode. Verschillende PPS-projecten komen stilaan op kruissnelheid. Als alle geplande PPS-projecten worden uitgevoerd, betekent dat op kruissnelheid echter een budgettaire last voor de reguliere begroting van ca. 410 miljoen euro per jaar onder de vorm van beschikbaarheidsvergoedingen. Momenteel wordt op de begroting ongeveer 350 miljoen euro voorzien voor investeringen in weginfrastructuur en 185 miljoen euro voor de waterwegen.

De komende jaren staan de overheid en het maatschappelijk middenveld op het vlak van infrastructuur dan ook voor enkele belangrijke uitdagingen.

Zo zullen infrastructurele keuzes moeten gemaakt worden en prioriteiten moeten worden bepaald. Alle gewenste infrastructuurprojecten voor de verschillende netwerken op korte of middellange termijn realiseren lijkt omwille van de kloof tussen de kostprijs van de projecten en de beschikbare middelen onmogelijk. Voor het bepalen van de keuzes en de prioriteiten zijn goed onderbouwde, ruime maatschappelijk-economische afwegingen en aftoetsing met het middenveld nodig. Wanneer de overheid draagvlak zoekt bij het middenveld over strategische infrastructuurprojecten zal het middenveld de mogelijkheid moeten hebben om de maatschappelijke impact van projecten te kunnen inschatten. Transparantie, vroegtijdige betrokkenheid en communicatie zijn hierbij essentieel.

In uitvoering van het decreet over de complexe projecten zullen op het terrein stilaan de eerste projecten worden gerealiseerd volgens een nieuw beleidsproces. Het succes van een versneld en beter beleidsproces zal vooral afhangen van de manier waarop in de praktijk met de aangereikte bouwstenen wordt omgegaan. Cruciaal is de betrokkenheid van het middenveld doorheen de verschillende fasen van het beleidsproces.

Een bijkomende uitdaging is het waarborgen van de logistieke positie van Vlaanderen. Vergelijking met de buurlanden leert dat België ondanks een goede algemene ranking voor logistiek, achterop hinkt voor infrastructuur en meer in het bijzonder voor de druk op de capaciteit van de infrastructuur.

Om het debat over deze uitdagingen te kunnen aangaan, zijn volgens de MORA volgende bouwstenen nodig:

- Transparantie brengen over de kostprijs van gewenste en geplande infrastructuur.
- Duidelijk zicht geven op de beschikbare middelen, de financieringswijze en de impact ervan.
- Transparantie brengen over de vastgelegde middelen in de begroting en de effectieve besteding ervan.
- Ruime maatschappelijke kostenbatenanalyses maken die het ook mogelijk maken om infrastructuurprojecten af te wegen over de modi heen.
- Naast de kosten, ook de baten van mobiliteit en infrastructuur in kaart brengen om zo zicht te krijgen op de rechtstreekse en onrechtstreekse maatschappelijke en economische effecten.



Openbaar vervoer

Vandaag wordt het maatschappelijk debat gevoerd over de kostprijs van het openbaar vervoer: stemmen gaan op voor een kostenefficiëntere invulling van basismobiliteit, investeringen in wegen worden afgewogen tegenover openbaar vervoer. De Lijn wil een actiever tarievenbeleid voeren om meer inkomsten te realiseren. In het debat over mogelijke prijszettinginstrumenten voor het personenvervoer gaan stemmen op om, al dan niet eerst, middelen te investeren in het openbaar vervoer opdat het een alternatief kan bieden voor de auto.

Het Vlaamse beleid wat betreft De Lijn focust op reizigersgroei en een verhoging van de toegankelijkheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid door het netmanagement en door een prijsbeleid met goedkope tariefformules in vergelijking met de buurlanden. De lage kostendekkingsgraad van 15% komt deels omdat De Lijn aan ontvangstenzijde beperkte mogelijkheden heeft en alleen de tarieven kan indexeren.

Tussen 2006 en 2014 is de exploitatiedotatie van de Vlaamse overheid aan De Lijn met meer dan 200 miljoen euro gestegen. Het aantal reizigers daalt de laatste drie jaar en blijft met een aandeel rond de 3% in de modale verdeling vrij constant. Volgens De Lijn heeft ze tussen 2009 en 2013 ongeveer 100 miljoen euro (ca. 10% van het totale budget) bespaard, onder meer op het aanbod. De Lijn ontvangt jaarlijks (exploitatie- en investeringsmiddelen samen) ongeveer een derde van de middelen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.



Ook het federale beleid wat betreft de NMBS focust op reizigersgroei en inclusie. Monitoring is moeilijk omdat de NMBS geen gewestelijke cijfers publiceert. De laatste zes jaar is de exploitatiedotatie gestegen, het aantal reizigers is gestegen en de dotatie per rijkilometer is gedaald. Jaarlijks ontvangen de vervoersmaatschappij NMBS en infrastructuurbeheerder Infrabel samen meer dan 2,5 miljard euro via investeringstoelagen, dotaties en pensioenen. Ze krijgen in 2014 gecumuleerd 80 miljoen euro minder exploitatiesteun.



De MORA ziet het voor de volgende legislatuur als uitdaging om over de elementen kostprijs, financiering en tarievenbeleid het maatschappelijk debat te voeren:

- De uitdaging bestaat erin om te evolueren naar een meer vraaggestuurde en kostenefficiëntere invulling van het recht op mobiliteit dat tegelijk de bestaande sociale, inclusieve opdracht van bereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer valideert en vergroot.
- De uitdaging is om een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer te bewerkstelligen binnen de vooropgestelde budgettaire ruimte. Een doordachte stijging van de tarieven, met sociale correcties voor inkomenszwakkere groepen, is een beleidsoptie waar de MORA het maatschappelijk debat wil over aangaan.

Daarnaast is het een blijvende uitdaging om de tarieven van de openbaarvervoerbedrijven te integreren en een subsidiebeleid te voeren dat geen ongewenste concurrentie veroorzaakt tussen duurzame modi. Een tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer om de mismatch tussen vraag en aanbod op te lossen is een element in het debat waar de MORA wil bij betrokken worden. Dit kan bijvoorbeeld betekenen om tarieven te differentiëren volgens het tijdstip van de rit (spits- en daluren), de aangeboden snelheid, de beschikbaarheid van staan- of zitplaatsen en de al dan niet sturende functie die het openbaar vervoer moet spelen.

- Het aandeel van het openbaar vervoer, zoals dat van fietsers en voetgangers, te verhogen in de modale verdeling. De uitdaging is een breed mobiliteitsbeleid te voeren dat o.a. inzet op efficiëntiewinsten in de doorstroming.
- Gedeelde mobiliteit als vorm van efficiëntere invulling van basismobiliteit moet meegenomen worden in de maatschappelijke debatten rond een verduurzaming van de mobiliteit.

Iedere maatschappelijke keuze rond het openbaar vervoer zal een kostprijs hebben. Om het maatschappelijk debat over de uitdagingen te kunnen aangaan, zijn volgens de MORA een verder inzicht in de kostprijs en de maatschappelijke baten van het openbaar vervoer belangrijke bouwstenen:

- Duidelijk zicht krijgen op wat een meer vraaggestuurd openbaarvervoersmodel kost, in vergelijking met een aanbodmodel.
- Een inzicht krijgen in kostenbesparingen, milieu-efficiëntiewinsten en verbeteringen van het vervoersaanbod die kunnen gerealiseerd worden door het inzetten van de gepaste voertuigcapaciteit.
- Transparantie en consistentie brengen in de monitoring van indicatoren zoals o.a. kostendekkingsgraad en basismobiliteit. Er zijn gewestelijke cijfers van de NMBS nodig.
- Inzicht krijgen in de effecten van het prijsbeleid op de vraag, op de kostendekkingsgraad en het verplaatsingsgedrag.
- Inzicht krijgen in de kostprijs van verschillende modi voor maatschappij, gebruiker en doelgroep.
- Inzicht krijgen in de maatschappelijke baten van het openbaar vervoer: vermeden maatschappelijke kosten, bijdrage aan economie/mobiliteitsstelsel, impact op sociale integratie, maatschappelijke participatie en tewerkstelling.



Kilometerheffing

Prognoses geven een sterke groei aan van het personen- en goederenvervoer voor de komende jaren. Volgens verschillende studies is het invoeren van een prijszettingsmechanisme voor goederen- en personenvervoer een efficiënte manier om deze mobiliteitsgroei te beheersen en te sturen.

De invoering van een kilometerheffing, zowel voor goederen- als voor personenvervoer, komt daarom steeds vaker voor in beleidsplannen, politieke partijprogramma's en memoranda van een aantal middenveldorganisaties.

Daarnaast zijn er de aanbeveling van de OESO om een systeem van rekeningrijden in te voeren voor alle wegverkeer en recente beleidsbeslissingen in Duitsland en Frankrijk respectievelijk over uitbreiding en invoering ervan. Bovendien is er het bestaand politiek akkoord tussen de gewesten over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, invoering van een wegvignet en het proefproject kilometerheffing voor personenwagens.

De kans is dus zeer reëel dat tijdens de volgende legislatuur het politiek en maatschappelijk debat gevoerd zal worden over de invoering van een kilometerheffing. Hoewel kilometerheffing in eerste instantie een mobiliteitsmaatregel is, reikt de impact ervan verder dan enkel mobiliteit, daar er sociaal-economische effecten mee gepaard gaan. Daarom is het belangrijk om hierover het middenveld te consulteren en draagvlak te zoeken over de invoering van de kilometerheffing.

Bij het uitwerken van de kilometerheffing is het nodig een duidelijk onderscheid te maken tussen kilometerheffing voor goederenvervoer en voor personenvervoer. Deze kennen andere dynamieken, andere betrokken actoren, andere gevoeligheden en andere informatie die nodig is voor het maatschappelijk debat. Zeker bij personenvervoer waar een kilometerheffing ingrijpt op het doen en laten van burgers, ligt een invoering zeer gevoelig.

De MORA schetst drie belangrijke uitdagingen voor het maatschappelijk debat:

- Verschillende studies geven aan dat enkel een kilometerheffing voor goederen- en personenvervoer een impact heeft op de transport- en mobiliteitsvraag. De huidige beleidsbeslissingen plannen enkel de invoering van een kilometerheffing voor goederenvervoer. De vraag die zich daarbij stelt, is hoe men dan omgaat met het personenvervoer en de andere vervoersmodi (openbaar vervoer, spoor, binnenvaart).
- Voor de kilometerheffing voor goederenvervoer bestaat de uitdaging er in om aanvaardbare tarieven vast te leggen.
- Het opstarten en voeren van een maatschappelijk debat over de kilometerheffing voor personenvervoer is de derde uitdaging.





In dit mobiliteitsrapport geeft de MORA eerst de bouwstenen weer voor het debat over een kilometerheffing voor het goederenvervoer. Aandacht zal moeten gaan naar het bereiken van eenvoudige, transparant samengestelde en competitieve tarieven. Hiervoor is een maatschappelijk debat nodig over de samenstellende elementen van het tarief (betrokken wegennet, externekostenheffing,...), de tariefhoogtes en de besteding van de opbrengsten. Onontbeerlijk hierbij is inzicht in de impact op concurrentiekracht van havens en logistieke sector en benchmark met andere landen.

Voor de kilometerheffing voor het personenvervoer is aandacht geven en voldoende tijd uittrekken voor het opstarten en voeren van het maatschappelijk debat een belangrijke les uit ervaringen in het buitenland. Hiervoor is er nood aan objectieve informatie om de gewenste en ongewenste effecten van de maatregelen te kunnen inschatten op mobiliteits-, sociaal, economisch, milieu-, ruimtelijk,... vlak. Als basis voor dat maatschappelijk debat verwacht de MORA een visie van de Vlaamse Regering, waarin duidelijk wordt aangegeven wat ze wenst te bereiken met een kilometerheffing en nagaat of dat mogelijk is met de kilometerheffing.



Inleiding

Het decreet van 7 juli 2006, dat de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen regelt, bepaalt dat de MORA een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport opstelt dat een analyse bevat van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn. Het besluit van de Vlaamse Regering van 30 april 2009 geeft verder concrete invulling aan de modaliteiten van het rapport.

Zo moet het rapport alle relevante gegevens over de mobiliteit in Vlaanderen bevatten van de laatste vijf jaar. Op basis van de vastgestelde trends moet de Mobiliteitsraad ook een beschouwing geven over het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

Structuur van het Mobiliteitsrapport 2014

Een eerste deel bestaat uit een cijfermatige omschrijving van het mobiliteitsgebeuren in Vlaanderen. Het bevat de kerncijfers die een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode moet mogelijk maken. De MORA maakt zelf geen wetenschappelijke studies of analyses, maar is afhankelijk van wat er in het mobiliteitsveld aan cijfermateriaal te vinden is. De laatste vijf jaar is er in Vlaanderen ernstig werk gemaakt van de verzameling van kwantitatieve gegevens om het beleidsdomein te monitoren. De MORA stelt echter een belangrijk hiaat vast bij de federale spooroperator NMBS, die desondanks jarenlange vragen blijft verzaken om gedifferentieerde en/of regionale gegevens ter beschikking te stellen. Het toekomstige mobiliteitsplan vormt een goed kader om de verzamelde gegevens integraal te benaderen.

Het tweede deel herneemt de zeven aanbevelingen van het Mobiliteitsrapport 2009, en plaatst deze in de context van het actuele maatschappelijk debat.

In het derde deel van het rapport geeft de MORA een schets van de grote uitdagingen die in de volgende Vlaamse regeerperiode op ons afkomen en waarover het maatschappelijk debat in de komende jaren zal gevoerd worden. Deze uitdagingen zijn infrastructuur, openbaar vervoer en de invoering van een kilometerheffing.





INFRASTRUCTUUR

Enkele recente beslissingen over de realisatie van diverse grote infrastructuurprojecten voor de optimalisering van het mobiliteitssysteem en de financiering ervan maakten de nood aan inzicht in de budgettaire en maatschappelijke impact van dergelijke keuzes nog eens duidelijk. De betrokkenheid van het middenveld in dit beleidsproces is cruciaal. De MORA gaat na of alle bouwstenen aanwezig zijn om een maatschappelijk debat mogelijk te maken.

OPENBAAR VERVOER

De bijdrage van het openbaar vervoer aan het mobiliteitssysteem staat buiten discussie, maar het maatschappelijk debat over kostprijs, dekking en toegankelijkheid keert met de regelmaat van de klok terug. Hoofdstuk 2 van dit deel van het mobiliteitsrapport gaat na of het mobiliteitsmiddenveld over gegevens en informatie beschikt, zoals kostprijs, financiering en tariefbeleid om het debat objectief te kunnen voeren over de verdere uitbouw of optimalisering van het openbaar vervoerssysteem.

KILOMETERHEFFING

Ten slotte is er de beslissing van de Vlaamse Regering om tot een duurzame mobiliteit te komen door een objectieve doorrekening van de kosten. In het laatste hoofdstuk wordt de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een mogelijk alternatief beprijzen voor personenwagens besproken. Hoewel de kilometerheffing in eerste instantie een mobiliteitsmaatregel is, reikt de impact ervan verder dan enkel mobiliteit. Daarom wordt deze maatregel in een maatschappelijke context geplaatst, met accent op de uitdagingen voor het komende debat.



Kerncijfers

PERSONENMOBILITEIT

Personenmobiliteit	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Auto										

De publicatie van voertuigkilometer en reizigerskilometer door de FOD Mobiliteit en Vervoer loopt vertraging op. Deze vertraging heeft impact op andere gegevensreeksen die deze cijfers als input gebruiken. De MORA heeft daarom beslist om de cijfers van VRIND te gebruiken.

Miljard voertuigkm	44,71	44,82	45,22	45,96	45,84	46,62	46,82	47,52	48,23
Miljard reizigerskm	61,20	61,07	61,02	62,67	64,15	63,85	65,10	66,05	67,30

Trein (miljoen reizigerskm)

Het beheerscontract 2008-2012 afgesloten tussen de federale regering en de NMBS voorziet niet in de publicatie van regionale data. Sinds 2010 zijn geen regionale data meer beschikbaar. De NMBS stelt dat er tot en met 2009 regionale cijfers werden gepubliceerd maar dat de methodologie om nationale vervoerscijfers te verdelen over de regio's na evaluatie niet voldoende betrouwbaar bleken. Tot op heden werd nog geen betrouwbare methode ontwikkeld om accurate regionale cijfers te bekomen.

Binnenlands verkeer	4.597	4.919	5.166	5.367	5.530	5.600	N/A	N/A	N/A	N/A
Klassiek internationaal verkeer	187	198	212	214	230	230	N/A	N/A	N/A	N/A
Hogesnelheidsverkeer	248	259	260	267	280	280	N/A	N/A	N/A	N/A
Totaal	5.032	5.376	5.638	5.848	6.040	6.110	N/A	N/A	N/A	N/A

De Lijn (miljoen reizigersritten)

Antwerpen	161,50	175,60	178,40	184,80	193,00	201,90	210,20	210,10	206,80	202,30
Oost-Vlaanderen	86,30	92,20	95,50	99,60	106,60	111,60	114,80	113,30	111,60	112,00
Vlaams-Brabant	69,20	75,90	80,50	87,40	93,50	98,50	103,30	104,80	108,00	109,70
Limburg	38,90	42,50	45,00	46,50	47,90	49,80	50,90	50,20	48,70	47,60
West-Vlaanderen	57,10	62,40	63,50	65,00	67,10	69,40	72,00	70,70	68,90	67,70
Vlaams Gewest	413,00	448,70	462,80	483,20	508,10	531,20	551,20	549,10	544,00	539,50
Luchtvaart (miljoen passagiers)	15,96	16,51	17,07	18,26	18,96	17,43	17,62	19,17	19,41	19,58
Fiets (niet beschikbaar)										



Personenmobiliteit	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Modal split										
Modal split % (gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze)					OVG3	OVG4.1	OVG4.2	OVG4.3	OVG4.4	OVG4.5
Autobestuurder					47,00	50,38	49,52	50,00	52,05	51,89
Autopassagier					17,82	17,35	17,18	17,89	15,70	16,90
Te voet					13,37	11,80	12,49	12,28	11,98	10,84
Trein					1,68	1,48	2,15	1,78	2,02	1,74
Brom/snor/motorfiets					0,93	0,62	0,95	1,02	0,51	1,08
Andere/onbepaald					1,50	1,28	1,41	1,67	1,43	1,28
Modal split % (gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze)					OVG3	OVG4.1	OVG4.2	OVG4.3	OVG4.4	OVG4.5
Autobestuurder					50,38	53,19	51,16	46,34	46,04	57,29
Autopassagier					20,71	19,88	24,09	20,25	18,55	23,29
Te voet					1,50	1,34	1,34	0,99	1,46	1,07
Fiets					4,23	4,41	4,46	3,48	3,19	3,80
Bus/tram/metro					3,27	3,24	2,96	2,43	2,56	2,42
Trein					7,03	5,82	7,51	6,58	7,30	6,01
Brom/snor/motorfiets					0,73	0,56	0,82	0,74	0,69	2,04
Andere/onbepaald					12,15	11,54	7,67	19,18	20,20	4,08
Voertuigen										

De cijferreeksen werden ex post gecorrigeerd door de dataverzamelaar sinds het vorige mobiliteitsverslag. Door de overgang naar het nieuwe nummerplatenstelsel werden tijdelijk voertuigen dubbel geteld, deze zijn verwijderd uit de statistieken.

Voertuigpark personenwagens	2.896.606	2.927.065	2.963.916	2.991.382	3.029.912	3.063.764	3.150.945	3.200.984	3.219.371	3.254.490
Voertuigenmarkt nieuwe personenwagens	268.183	263.720	287.928	276.559	285.772	250.051	284.414	305.923	270.789	267.860
Markt tweedehands ingeschreven voertuigen VL				351.545	348.798	364.915	363.180	355.212	356.272	365.748



Kerncijfers

GOEDERENMOBILITEIT

Goederen- mobiliteit	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
-------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

In vorige mobiliteitsverslagen gebruikte de MORA tonkilometergegevens voor het wegverkeer van de FOD Economie (ADSEI). Door de onbeschikbaarheid van deze gegevens is de MORA overgeschakeld op deze van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze cijfers wijken af van de vorige gebruikte cijfers. De MORA kan dit verschil niet verklaren.

Voor het spoorvervoer neemt de MORA cijfers over van de Studiedienst van de Vlaamse Regering. Voor de periode 2007-2009 zijn dit cijfers van NMBS Logistics. NMBS Logistics publiceert sinds 2010 om concurrentieredenen geen statistieken meer. Het cijfer voor 2010 is een schatting gebaseerd op Eurostatgegevens waarbij het aandeel NMBS Logistics en het Vlaamse aandeel worden ingeschat. Doorheen de tijd zullen deze cijfers meer en meer onbetrouwbaar worden.

Weg (tonkm- miljard)	32,91	33,90	35,77	42,65	40,12	36,31	38,76	35,93		
Binnenvaart (tonkm- miljard)	4,68	4,57	4,55	4,60	4,58	3,87	4,42	4,50	4,17	3,98
Spoor (tonkm- miljard)	3,53	3,94	3,97	3,70	3,65	2,85	2,80			

Pijpleiding
(tonkm)

Geen regionale cijfers beschikbaar

Luchtvracht (1.000 ton)	766,30	815,80	824,90	898,00	749,60	527,00	544,00	531,00	512,99	476,853
Maritieme ladingen en lossingen zee- havens (1.000 ton)	216.621,00	224.548,00	238.802,00	258.061,00	266.917,00	228.830,00	259.961,00	265.039,00	257.174,00	261.455,00



Goederen- mobiliteit	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Voertuigkilometer (miljoen)										

De publicatie van voertuigkilometer en reizigerskilometer door de FOD Mobiliteit en Vervoer loopt vertraging op. Deze vertraging heeft impact op andere gegevensreeksen die deze cijfers als input gebruiken.

Lichte vrachtwagens	5.223,90	5.422,60	5.684,30	5.977,30	5.791,80	5.722,60	5.854,70			
Vrachtwagens + trekkers	5.307,00	5.368,20	5.542,60	5.729,10	5.265,70	4.860,90	5.052,70			
Som vracht	10.540,90	10.790,80	11.226,90	11.706,40	11.057,50	10.583,50	10.907,40			

Voertuigen

De MORA heeft om duidelijkheidsredenen beslist in deze reeks een onderscheid te maken tussen zware en lichte vrachtwagens. Daarom wijken deze cijfers licht af van vorige mobiliteitsverslagen.

Voertuigpark vrachtwagens (> 3,5 ton) + trekkers				100.325,00	101.125,00	99.295,00	98.913,00	98.535,00	97.205,00	95.886,00
Voertuigpark lichte vrachtwagens (<= 3,5 ton)				329.972,00	342.397,00	351.341,00	366.762,00	377.949,00	389.659,00	399.982,00
Markttotaal nieuwe zware vrachtwagens (> 3,5 ton) + trekkers	7.291,00	8.710,00	7.426,00	8.698,00	8.882,00	6.052,00	5.345,00	6.971,00	6.191,00	5.389,00
Voertuigenmarkt nieuwe lichte vrachtwagens (<= 3,5 ton)				38.815,00	38.967,00	30.430,00	31.631,00	36.523,00	32.292,00	31.581,00



Kerncijfers

EFFECTEN

Effecten	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verliestijd files en vertragingen										

Door hoge dataonbeschikbaarheid te wijten aan technische storingen en uitdienstname van meerdere installaties zijn cijfers vanaf 2010 niet meer bruikbaar. Door de inwerkingtreding van een nieuw meetnet heeft het Vlaams Verkeerscentrum (MOW) de indicator "verliestijd" vervangen door "filezwaarte".

Filezwaarte kilometeruren per 24h (voortschrijdend jaargemiddelde in december)										
Vlaanderen				336	331	335	386	424	445	532
Regio Brussel				173	166	160	175	178	204	235
Regio Antwerpen				127	132	129	161	179	162	193

Stiptheid										
Stiptheid trein België	93,2	91,9	90,3	89,2	90,2	88,9	85,7	87	87,2	85,6

% stipte treinen of met een vertraging van minder dan 6 minuten

Stiptheid bussen & trams De Lijn								51,40%	51,08%	50,74%
% op tijd aan de eindhalte. Criterium 'op tijd' = aankomen tussen [-2/+5] minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd										



Effecten	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Verkeersveiligheid										
Verkeersdoden 30 dagen	614	566	540	528	495	479	437	432	381	370*
Zwaar gewonden (niet-gewogen cijfers)**	3.970	3.703	3.946	3.970	3.882	3.817	3.453	3.704	3.072	

* Schatting op basis van de verkeersveiligheidsbarometer

** De MORA wijst er op dat het BIVV werkt aan een nieuwe classificatie van gewonde verkeersslachtoffers op basis van de MA-IS-schaal, deze benadering zal de cijfers effectiever maken voor beleidsondersteuning

Emissies transportsector

Deze cijfers zijn gebaseerd op voertuigkilometer. Zoals eerder vermeld, heeft de vertraging van publicatie van voertuigkilometer impact op andere cijferreeksen.

NOx (ton)	86.428	85.191	85.128	83.228	75.217	69.339	70.545	68.144	65.562
PM10 (ton)	6.124	5.752	5.712	5.596	5.079	4.734	4.663	4.350	4.156
PM2,5 (ton)	4.976	4.600	4.538	4.394	3.911	3.593	3.507	3.185	2.985
CO ₂ personen weg (kton)	7.959	7.833	7.883	7.757	7.690	7.568	7.105	12.806*	
CO ₂ goederen weg (kton)	5.063	5.120	5.067	5.096	5.260	4.448	5.475	12.806*	

* is de som van CO₂ personen weg + CO₂ goederen weg. Uitgesplitste gegevens nog niet beschikbaar



Kerncijfers

OMGEVING

Omgeving	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bevolkings-aantal	6.043.000	6.078.000	6.117.000	6.162.000	6.209.000	6.252.000	6.306.000	6.351.000	6.381.000	6.413.000
Bevolkings-groei		35.000	39.000	45.000	47.000	43.000	54.000	45.000	30.000	32.000
Bruto regionaal product										
Bbp tegen lopende prijzen (miljoen euro)		173.222,21	183.210,70	194.338,70	199.987,40	195.247,70	203.552,00	211.256,00	216.286,00	
Algemene tewerkstelling (3de kwartaal)										
Tewerk-gestelde werknemers Vlaanderen		1.995.171	2.028.452	2.065.919	2.101.936	2.074.599	2.097.624	2.110.373	2.101.640	2.102.243
Tewerk-gestelde werknemers Brussel		245.974	248.197	252.616	261.340	259.532	263.160	269.930	268.484	268.669
Tewerk-gestelde werknemers Wallonië		901.285	916.678	933.389	954.078	943.790	956.933	968.905	958.973	953.943



Omgeving	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tewerkstelling Vervoer en opslag (3de kwartaal), 2011 = cijfers van 2de kwartaal										

*Tewerkstelling Vervoer en opslag (3de kwartaal), 2011 = cijfers van 2de kwartaal
2005, 2006 en 2007= vervoer, opslag en communicatie,
2008 en 2009 = vervoer en opslag*

Tewerk- gestelde werknemers Vlaanderen	161.699	161.815	163.976	144.813	141.234	139.315	138.744	135.902	134.357
Tewerk- gestelde werknemers Brussel	18.156	18.110	18.532	14.716	14.149	14.047	14.451	14.388	14.359
Tewerk- gestelde werknemers Wallonië	75.261	74.534	75.387	64.735	63.404	62.645	62.216	60.481	59.264
Totale Bruto toegevoegde waarde Vlaan- deren tegen basisprijzen tegen lopende prijzen (miljoen euro)	154.157,60	162.966,00	173.093,00	178.016,00	174.623,20	181.675,20	188.837,20	192.981,60	



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

In het Mobiliteitsrapport 2009 formuleerde de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zeven aanbevelingen voor het toekomstige Vlaamse mobiliteitsbeleid. Over de belangrijkste conclusies uit dit rapport en over deze aanbevelingen werd een ruime consensus bereikt, desondanks de zeer diverse samenstelling van onze raad. Deze aanbevelingen zijn dus geen vrijblijvende lijst van de samengetelde wensen van onze leden. Integendeel, aan de basis van de consensus liggen weldoordachte afwegingen en gewogen keuzes, die het aanwezige draagvlak binnen het Vlaamse mobiliteitsmiddenveld weerspiegelen.

Het mobiliteitslandschap is in de voorbije vijf jaar gaandeweg gewijzigd. In dit hoofdstuk geeft de MORA aan hoe het mobiliteitsmiddenveld in 2014 aankijkt tegen de aanbevelingen uit 2009.



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

PERSONENVERVOER

De afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid voert jaarlijks een onderzoek verplaatsingsgedrag uit. Op basis hiervan wordt jaarlijks een rapport opgesteld met extra duiding en meer achtergrondinformatie over de verzamelde gegevens. Voor de MORA, maar ook voor de verschillende overheden, beleidsmakers, wetenschappelijke onderzoeksteams, studiecentra, burgers en andere participanten die geïnteresseerd zijn in mobiliteit, is het onderzoek verplaatsingsgedrag een cruciale bron van informatie geworden omdat het op geregelde tijdstippen wordt uitgevoerd en zo een goed beeld geeft over de evolutie van het verplaatsingsgedrag van personen.

MONITORING ALS BASIS VOOR HET MOBILITEITSBELEID

In het Mobiliteitsrapport 2009

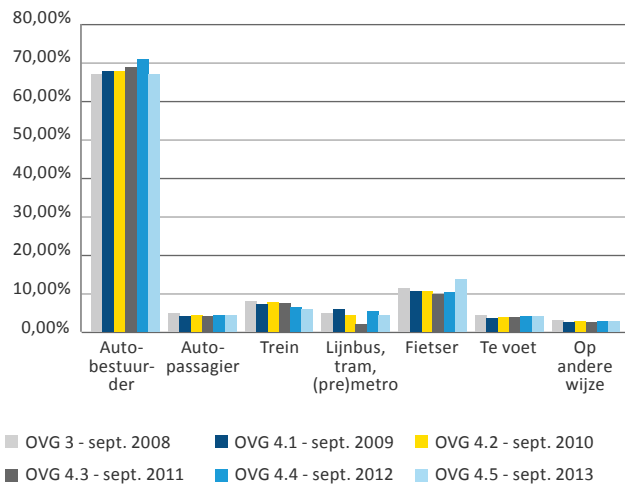
Bij het opstellen van het eerste mobiliteitsrapport, dat in 2009 quasi samenviel met de start van een nieuwe legislatuur, stelde de MORA vast dat er een groot gebrek aan relevante gegevens over het Vlaamse mobiliteitsbeleid was. Dit gebrek aan data vormde niet enkel een handicap voor de onderbouwing van een regionaal mobiliteitsbeleid, maar verhinderde vooral een objectivering van het mobiliteitsdebat.

Evolutie

De MORA-aanbeveling kreeg op vele fora gehoor, en deze tekortkoming werd ook door de stakeholders buiten de MORA erkend. Ook de minister gaf aan te willen samenwerken met het mobiliteitsmiddenveld om na te gaan met welke gegevens en indicatoren het mobiliteitsbeleid structureel onderbouwd kan worden.



Figuur 1: Hoofdvervoermiddel Woon-Werk



Bron: OVG 3 t.e.m. OVG 4.5.

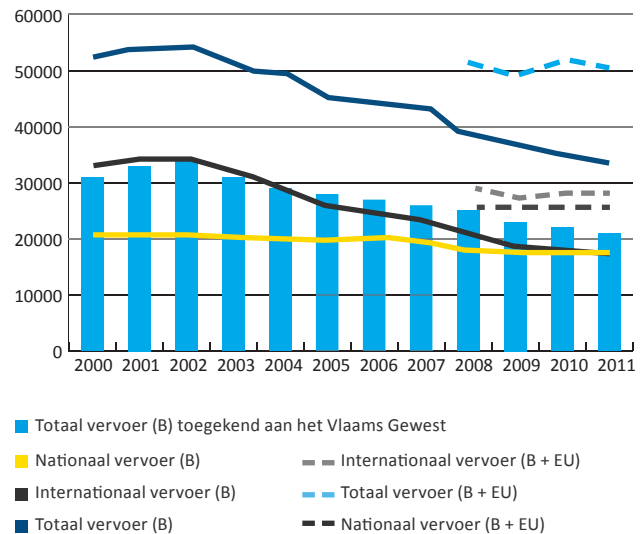
Sinds kort geven het Steunpunt Verkeersveiligheid en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid gezamenlijk een Jaarrapport Verkeersveiligheid uit, met daarin een analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen. Dit rapport schetst een stand van zaken m.b.t. de doelstellingen uit het ontwerp Mobiliteitsplan 2001, het Verkeersveiligheidsplan en de afspraken gemaakt in het Pact 2020 en maakt zo een evaluatie van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen mogelijk.

GOEDERENVERVOER

Sinds vijf jaar verzamelt het Steunpunt Mobilo jaarlijks een groot aantal vervoersdata die worden samengebracht in het indicatorenboek 'Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen'. Zo ontstaat er een overzicht van de geleverde vervoersprestaties, het belang van de vervoerssector in de Vlaamse economie, lucht- en zeehavens, capaciteitsbenutting en de effecten van goederenvervoer.

Zo geeft het Indicatorenboek 2012 een interessant inzicht m.b.t. de evolutie van de volumes in het landvervoer, waar er de laatste tien jaar een continue afname is van het goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen. Vooral het aandeel internationaal vervoer daalde vrij sterk. De grafiek geeft ook een beeld van de verhouding tussen de vervoersprestaties van Belgische voertuigen ten opzichte van buitenlandse voertuigen.

Figuur 2: Vergelijking tussen Belgische en elders in de Europese Unie geïmmatriculeerde voertuigen van de in België gepresteerde tonkilometer (in miljoen)



Bron: Indicatorenboek 2012 op basis van FOD Economie, Statbel - ADSEI, DAR.

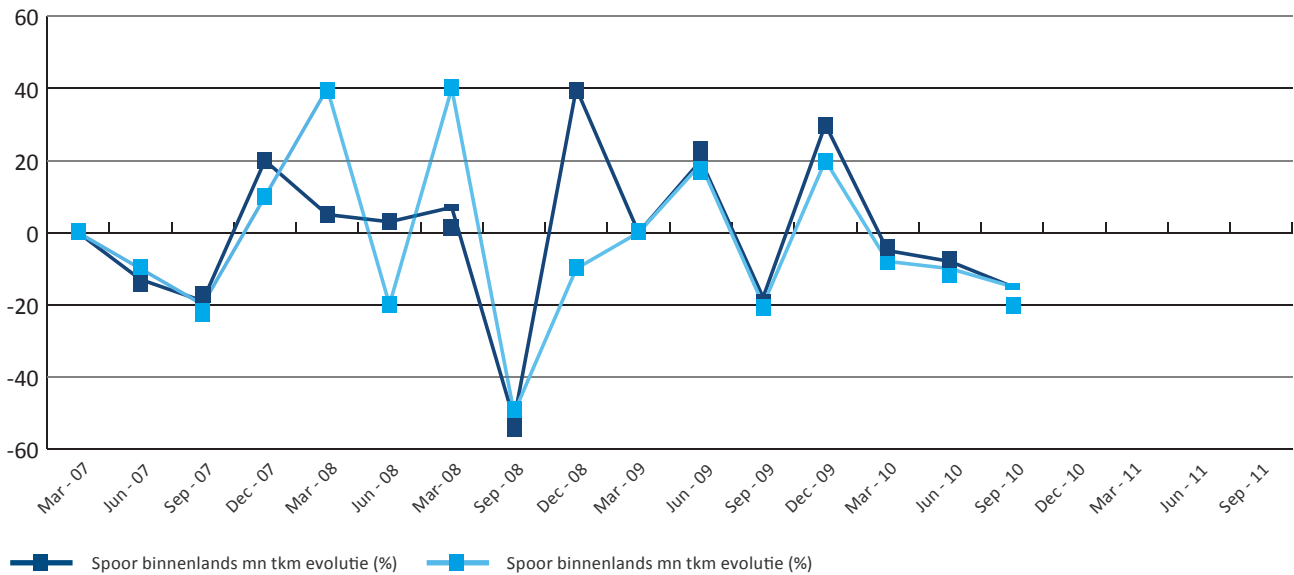
Het spoorvervoer in België volgt een andere evolutie dan het wegvervoer. Na de drastische daling eind 2008 kennen zowel het binnenlands als het internationaal spoorvervoer een heropleving. Het Indicatorenboek 2012 stelt verder dat de gemiddelde, jaarlijkse groei van het spoorvervoer ook significant lager blijft dan de 'groei' van het wegvervoer en binnenvaart.

De MORA stelt vast dat er in de voorbije vijf jaar ook bij de verschillende agentschappen vooruitgang geboekt is wat betreft gegevensverzameling.



Figuur 3: Evolutie volumes spoorvervoer

Bron: Indicatorenboek 2010-2011 op basis van FOD Economie, NBB.



Zo publiceert de studiedienst van de Vlaamse Regering jaarlijks het overzicht regionale indicatoren onder meer om de vooruitgang van Pact 2020 te monitoren¹. Ook bij het Verkeerscentrum stelt men een jaarlijkse rapportering van de filezwaarte op. Bij De Lijn, maakt monitoring integraal deel uit van het Retibo-project.

Aandachtspunten

De MORA stelt een vooruitgang vast in de cijfermatige onderbouwing van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Toch blijven er nog enkele belangrijke hiaten die we als aandachtspunten voor de volgende Vlaamse Regering naar voor willen schuiven.

Het meest acuut blijft het gebrek aan de relevante regionale cijfers voor het spoorvervoer en dit zowel op het vlak van reizigersverkeer (bv. woon-werk) als voor het goederenvervoer. De MORA stelt voor dat de Vlaamse Regering bij de federale regering aandringt om dit op te nemen in de beheersovereenkomst die zij binnenkort met de NMBS zal afsluiten.

Maar ook op het Vlaamse beleidsniveau kunnen nog stappen gezet worden. Zo kunnen sommige gegevens transparanter opgesteld worden en sneller ter beschikking gesteld worden aan het Vlaams Parlement en het middenveld. De uitdaging bestaat er in om de samenwerking te organiseren van alle organisaties die cijfers verzamelen, en om dit op regelmatige basis, open en uniform te doen. Mogelijk is hier een taak weggelegd voor het departement MOW om de consistentie en uniformiteit in de cijfers te bewaken.

Het Decreet Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 geeft de decretale basis voor een mobiliteitsmonitorsysteem. Een monitorsysteem moet toelaten na te gaan of de mobiliteitsdoelstellingen gehaald worden en welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen. Bij het bekendmaken van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 van de Vlaamse Regering kon worden vastgesteld dat voor het structureel monitoren van het mobiliteitsbeleid nog geen zichtbare stappen gezet zijn, en deze werkzaamheden naar een latere fase verwezen werden.

Voor de MORA is het essentieel dat dit deel van het mobiliteitsdecreet prioritair wordt uitgevoerd, alvorens er sprake kan zijn van een echt Mobiliteitsplan Vlaanderen.

¹ Jaarlijks rapport met de kernindicatoren van het Pact 2020, Studiedienst van de Vlaamse Regering.



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

AFSTEMMING TUSSEN MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING

In het Mobiliteitsrapport 2009

In het Mobiliteitsrapport 2009 drong de MORA aan op een afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid en op een gericht locatiebeleid. Om de congestie- en bereikbaarheidsproblemen efficiënt aan te pakken is locatiebeleid cruciaal: het afstemmen van woon- en werkplaatsen, het multifunctioneel gebruik van gebouwen en de mix van activiteiten.

Deze aanbeveling lag in het verlengde van het advies over het mobiliteitsdecreet waar de MORA wees op het gevaar van een verdere verkokering van de verschillende beleidsdomeinen zoals Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. De verwachting was dat de krachtlijnen van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen niet enkel zouden afgestemd worden met alle agentschappen en departementen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook met andere betrokken beleidsdomeinen. De MORA ging uit van een nieuwe beleidscultuur, gericht op verticale en horizontale integratie.

Ook het doen aansluiten van projectontwikkelingen op een hoogwaardig multimodaal-vervoersnetwerk beschouwde de MORA als essentieel. Aangezien de steden nog steeds werkgelegenheidspolen zijn, moet ook het aantrekkelijk maken van stedelijk wonen sterk ondersteund worden.

Evolutie

BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

In mei 2012 werd met het groenboek 'Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool?' de aanzet gegeven voor de omvorming van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

In een gemeenschappelijk advies met acht andere strategische adviesraden liet de MORA zich positief uit over het debat dat met het groenboek werd opgestart. De fundamentele bedenkingen van de raden bij het totstandkomingsproces van een nieuw BRV bleken inmiddels terecht. Op dit ogenblik blijken de werkzaamheden voor een nieuw BRV stil te liggen.

Ook de startnota 'Winkelen in Vlaanderen', die in het najaar van 2010 voor advies werd voorgelegd, ging grotendeels voorbij aan de impact van de winkelproblematiek en van een kernversterkend beleid op zowel de stedelijke goederenmobiliteit als de personenmobiliteit en vice versa.



ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN 2013

In het ontwerp Mobiliteitsplan (oktober 2013) werd de ruimtelijke component op geen enkele manier meegenomen bij de opbouw en uitwerking van de diverse scenario's en is er geen visie ontwikkeld over de mogelijke impact van de ruimtelijke ontwikkeling op de mobiliteit.

Vragen die liefst samen met het beleidsdomein Ruimte beantwoord moeten worden zijn:

- Welke ruimtelijke organisatie draagt bij tot milieuvriendelijke vervoersnetwerken en wat de rol is van knooppunten hierin?
- Wat zijn de gevolgen van actief verkeersmanagement (kilometerheffing, internalisering van externe effecten, telewerk) op de ruimtelijke organisatie van de maatschappij?
- Welke kunnen de ruimtelijke randvoorwaarden zijn voor beleidskeuzen van 'Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa'?
- Hoe kan een ruimtelijk beleid bijdragen aan slimme bundeling en sluiting van logistieke kringlopen?
- Hoe kan het concept van stedelijk netwerk geoperationaliseerd worden?

Aandachtspunten

De MORA stelt voor om het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013, zoals het nu voorligt, in het verdere proces voor een nieuw Beleidsplan Ruimte mee te nemen. Zo kan een dialoog ontstaan tussen de administraties mobiliteit en ruimtelijke ordening die later politiek gevalideerd kan worden wanneer het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief wordt vastgelegd.

De MORA vraagt niet alleen om afstemming op het niveau van beleidsprocessen en beleidsdocumenten. Ook bij de inplanting van nieuwe grootschalige voorzieningen, zoals kantoorcomplexen, shoppingcentra, ziekenhuizen,... en bij het plannen van nieuwe woongebieden, moeten de mobiliteitsconsequenties meegenomen worden bij de beleidsbeslissing.



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

INTEGRAAL VERVOERSYSTEEM VOLGENS COMODALITEIT

In het Mobiliteitsrapport 2009

Aanbeveling 3 stelde dat het mobiliteitsbeleid een integrale benadering moest ontwikkelen, met het oog op een hiërarchisch systeem van knooppunten, waarbij de verschillende aangesloten vervoersmodi niet afzonderlijk maar als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem worden beschouwd.

Comodaliteit in het goederenvervoer betekende voor de MORA dat er een evenwichtiger, alomvattend goederenvervoerbeleid moest komen over alle modi heen, rekening houdend met de vervoerskenmerken (zoals beperkte markt voor alternatieve modi op korte afstand, geschiktheid van goederen voor vervoer via een bepaalde modus, noodzaak van bundeling van vervoersstromen voor spoor en binnenvaart, verhogen van milieuefficiëntie voor alle modi).

Centraal staan hierbij een eerlijker beprijzen en een performant infrastructuurbeleid voor alle modi, gekoppeld aan een gericht locatiebeleid.

Voor het personenvervoer bleek uit onderzoek dat het ontbreken van een kwalitatief voor- en natransport vaak een cruciaal argument was om collectief vervoer niet als een volwaardig alternatief te zien voor de auto. Eén zwakke schakel, is een zwakke keten. Daarom vroeg de MORA aan de Vlaamse

Regering om er op toe te zien dat de verschillende vervoersmodi voor het personenvervoer op de meest duurzame wijze in één vervoerssysteem worden ingeschakeld.

Evolutie

Het maatschappelijk debat met betrekking tot een eerlijker beprijzen en een performant infrastructuurbeleid heeft in de voorbije vijf jaar een hele evolutie gekend: er worden in dit mobiliteitsrapport dan ook twee hoofdstukken aan gewijd.

In het Mobiliteitsverslag 2011 gaf de MORA aan dat we nieuwe antwoorden moeten zoeken om de individuele mobiliteitswensen te verzoenen met de maatschappelijke uitdagingen zoals vergrijzing, congestie, energieschaarste, milieu en stedelijke levenskwaliteit. Dit vereist een beleid dat op een evenwichtige manier stuurt op de bezits- en/of de gebruikaspecten van de auto en de vervoersalternatieven versterkt.

De MORA ziet met gedeelde mobiliteit een kans om hier op in te spelen. Het Mobiliteitsverslag 2013 bevatte een analyse van hoe gedeelde mobiliteit in de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem kan ingebed worden en waar volgens het mobiliteitsmiddenveld de uitdagingen liggen.

Ook op het terrein werd een hele evolutie opgetekend, de NMBS-holding startte met het fietsdeelsysteem Blue-bike en in Antwerpen ging het fietsdeelsysteem Velo van start. De Vlaamse Regering maakte verder werk van het één-ticketsysteem en de ontwikkeling van stationsomgevingen.





Aandachtspunten

Het concept comodaliteit heeft duidelijk zijn weg gevonden in het voorgelegde ontwerp Mobiliteitsplan 2013. Comodaliteit houdt immers in dat bij de moduskeuze andere aspecten dan enkel afstand meegenomen worden zoals sociale, economische, ecologische, logistieke, verkeerveiligheid en ruimtegebruik. Iedere vervoersmodus wordt dan ingezet voor de goederenstroom waarvoor hij het meest geschikt is of gemaakt wordt. Dit kan inhouden dat voor bepaalde goederenstromen er een markt bestaat voor het vervoer via spoor en binnenvaart op afstanden van minder dan 300 km, zoals binnen Vlaanderen.

De MORA ervaart dat er voor het goederenvervoer nood is aan een afstemming tussen projecten en strategieën, niet enkel over de verschillende beleidsniveaus. Momenteel werken sommige strategieën elkaar tegen waardoor overheidsmiddelen niet op de meest efficiënte wijze worden ingezet en dit zonder de mobiliteitsefficiëntie te verhogen.

Comodaliteit wordt tot op heden als concept voornamelijk gehanteerd in het kader van het goederenvervoer. Het is echter belangrijk dat comodaliteit ook in het personenvervoer leidt tot een integraal en efficiënt vervoerssysteem. Het wordt een maatschappelijke evenwichtsoefening om dit te laten sporen met het STOP-principe.



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

NAAR EEN PERFORMANT INVESTERINGSBELEID VOOR MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

In het Mobiliteitsrapport 2009

Hoewel er in de opeenvolgende Vlaamse regeerakkoorden ambitieuze investeringsprogramma's waren opgenomen, stelde de MORA vast dat vele geplande investeringsprojecten nog niet gerealiseerd waren.

De MORA raadde de Vlaamse Regering aan om te werken op vier assen:

- een modern beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen;
De voorgelegde uitvoeringsprogramma's moeten goed onderbouwd worden, ook budgettair, en over de geplande en effectieve uitvoering moet duidelijk gerapporteerd worden.
- een kortere doorlooptijd van infrastructuurprojecten;
De MORA pleitte voor een speciale taskforce, gelijkaardig aan het Nederlandse Actieplan 'sneller en beter'.
- het effectief realiseren van investeringen in het vervoersnetwerk;
- de inzet van dynamisch verkeersmanagement.

Evolutie

De Vlaamse Regering keurde op 24 mei 2013 het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten principiële goed. Het voorontwerp is een vertaling en verdere uitwerking van de visienota van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2010 voor een versnelling en verbetering van het proces inzake investeringsprojecten, alsook van de Routeplanner opgemaakt in 2011 die een methodiek aanreikt voor een geïntegreerd en convergerend beleidsproces in drie fasen (verkenningfase, onderzoekfase en uitwerkingfase).

In de voorbije vijf jaar werden heel wat infrastructuurinvesteringen opgestart of uitgevoerd, zowel m.b.t. de aanpak van de missing links in het wegen- en waterwegennet als voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenet.

Op basis van de visienota 'Uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet' wordt ook het dynamisch Verkeersbeheer in Vlaanderen stevast vorm gegeven.

Aandachtspunten

De MORA pleitte in veel van zijn adviezen voor een verdere realisatie van de nodige infrastructuurprojecten. De Vlaamse Regering mag de ambitie om alle noodzakelijke projecten te realiseren niet loslaten ondanks moeilijke economische en budgettaire omstandigheden. De MORA vraagt om in het investeringsbeleid voor infrastructuurprojecten meer aandacht te hebben voor de maatschappelijke meerwaarde die de realisatie van een infrastructuurproject creëert. De inbreng van een meer maatschappelijke invalshoek zal het investeringsbeleid meer doelgericht en gedragen maken.

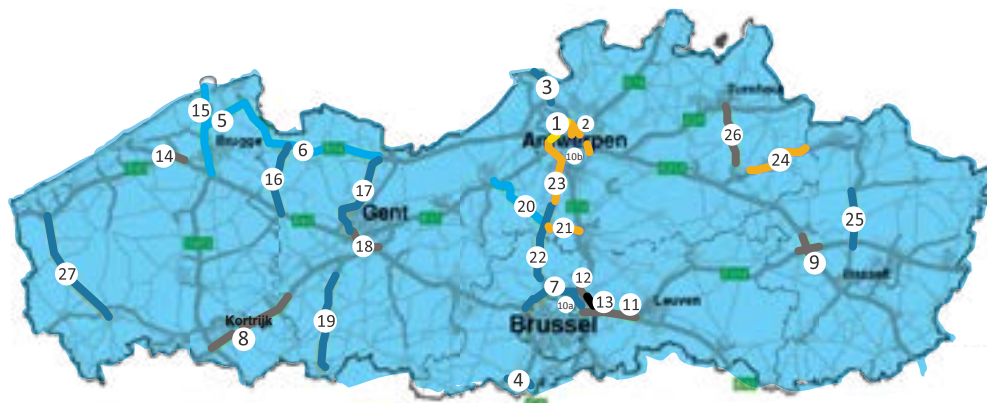
De MORA ziet een nood aan transparante parameters om regeringsbeslissingen te objectiveren en stelt voor om voor elk project de beslissing over de uitvoering te objectiveren op basis van nog vast te stellen parameters zoals bv. de economische toegevoegde waarde. Deze keuzes moeten naar het middenveld toe verduidelijkt en transparant gemaakt worden. Daarom werd in dit rapport een hoofdstuk opgenomen dat aangeeft welke bouwstenen het maatschappelijk middenveld nodig heeft om het maatschappelijk debat te kunnen voeren.



**Figuur 4: Missing links en bijkomende bottlenecks wegens
Stand van zaken voorjaar 2014**

-  op te starten
-  concept; voorontwerp
-  ontwerp
-  aanbesteding
-  uitvoering
-  voltooid

Bron: AWV



- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">  1. Aanleg van de Oosterweelverbinding (*Masterplan 2020)  2. Aanleg van de A102 (Merksem R1, tot A13 Wommelgem) (*Masterplan 2020)  3. Omvormen van de A12 Antwerpen - Roosendaal tot autosnelweg.  4. Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg (3,5 km incl. geluidschermen)  5. Omvormen van de A11 Havenrandweg-zuid naar Zeebrugge (Westkapelle-aansluiting N49, Blauwe Toren)  6. Omvormen van de N49 (E34) Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg  7. Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem (zie 10a)  8. Extra rijstrook op de E7 tussen Kortrijk en Waregem  9. Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen (A2 - A13)  10. a. Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Brusselse Ring  b. Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Antwerpse Ring  11. E40 Brussel-Leuven op 4 rijstroken brengen  12. Aanleggen verbindingsweg E19-luchthaven en verbetering van kruispunt N211xN21  13. Aanleggen verbindingsweg E40-luchthaven, met ondertunneling van de N2  14. A10 Jabbeke-Oostende: aansluiting verbeteren  15. N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, | <ul style="list-style-type: none"> doortocht te Lissewege wegwerken.  16. N44 Aalter-Maldegem: lokaal erven van woningen en verbeteren aansluiting A10  17. R4-west: kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluitingen bouwen, fietsstroken wegwerken  18. R4-zuid: vervolledigen + verbeteren aansluiting te Merelbeke  19. N60: fietspad verbeteren, enkele erven wegwerken, kruispunten herinrichten, ring om Ronse  20. N16 Sint-Niklaas-Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunten te Temse  21. N16 Willebroek-Mechelen; erven wegwerken, betere aansluiting op N17  22. A12 Boom-Brussel volledig ombouwen tot autoweg: beperken van het aantal (gelijkvloerse) kruispunten  23. A12 Boom-Antwerpen aanpassen kruispunten  24. N71 Geel-Mol-Lommel: aanpassen kruispunten  25. N74 Noordzuidverbinding Limburg: 2de rijstrook op sommige plaatsen, doortocht Houthalen-Helchteren  26. N19 Noord-Zuidverbinding Kempen  27. N8 optimalisatie Verbinding Ieper-Veurne |
|---|--|



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

PERSONENVERVOER MET DE FOCUS OP WOON-WERKVERKEER

In het Mobiliteitsrapport 2009

In 2009 werd het weinig duurzame verloop van woon-werkverkeer aangekaart. Daarom wenste de MORA dat de nieuwe Vlaamse Regering in haar mobiliteitsbeleid meer zou focussen op het woon-werkverkeer. De afspraken die in het Pact 2020 werden gemaakt om in het woon-werkverkeer het aantal per auto afgelegde kilometer per persoon drastisch te verlagen en 40% van de woon-werkverplaatsingen door collectief vervoer of te voet of per fiets te laten verlopen, moesten hiervoor als leidraad dienen.

Het Mobiliteitsrapport 2009 bevatte hiervoor een reeks aanbevelingen:

- werk maken van een gebiedsgerichte aanpak – vooral voor de regio's Antwerpen en Brussel;
- locatiebeleid gericht op een maximale afstemming tussen woon- en werkplaatsen;
- gerichte aandacht voor woon-werkverkeer in de beheerscontracten van De Lijn en NMBS;
- toegankelijk maken van alle collectieve vervoersmodi via een 1-ticketsysteem;
- bijzondere aandacht voor een multimodale ontsluiting en voldoende ruimte voor economische ontwikkeling bij de ontwikkeling van stationsomgevingen;
- een aanspreekpunt in elke provincie voor een proactief mobiliteitsmanagement;
- evaluatie van de werking van het Pendelfonds.

Evolutie

Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012) gebeurt 73,4% van het woon-werkverkeer met de auto als hoofdvervoerswijze. Het collectief vervoer en de fiets zijn goed voor respectievelijk 11,5% en 11,2% van de woon-werkverplaatsingen. Deze cijfers geven aan dat het woon-werkverkeer nog steeds onvoldoende duurzaam verloopt.

In de beheersovereenkomst met De Lijn die in de zomer van 2011 werd afgesloten is een afzonderlijke rapportering voorzien over acties op het vlak van woon-werkverkeer.

In 2012 bracht de MORA ook onder de aandacht dat telewerken belangrijke mobiliteitsbaten kan opleveren op individueel en collectief niveau. Een verhoogd aantal telewerkers draagt bij tot een structurele oplossing van de mobiliteitsproblematiek. Anderzijds stelt de MORA vast dat de inzet van telewerken en de factoren die hiertoe aanleiding moeten geven, niet enkel beïnvloed worden door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen, maar ook bepaald worden door beslissingen genomen in verschillende beleidsdomeinen. Maatregelen in verband met telewerken vallen vaak buiten de bevoegdheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Daarom is het belangrijk om alle betrokken stakeholders uit de beleidsdomeinen Werk, Innovatie, Economie en Onderwijs blijvend te sensibiliseren. Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken staat niets in de weg om nu al werk te maken van een grotere flexibiliteit bij abonnementen van het openbaar vervoer.



De evaluatie van het Pendelfonds door de MORA heeft uitgewezen dat het Pendel-fonds een nuttig instrument is op de weg naar een meer duurzaam woon-werkverkeer. Zo bleek dat een gecoördineerde aanpak op bedrijfsniveau en duidelijk gecommuniceerde actiemaatregelen die bovendien in samenspraak met de werknemers tot stand komen, de kans vergroten om een modale verschuiving naar duurzame modi te bewerkstelligen. Wel roept de MORA op om met de succesvolle praktijkvoorbeelden uit het Pendelfonds andere ondernemingen te sensibiliseren hun woon-werkverkeer verder te verduurzamen.

Aandachtspunten

De MORA wil dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid blijft focussen op het woon-werkverkeer. De afspraken in het Pact 2020 vormen hiervoor de leidraad: in het woon-werkverkeer het aantal per auto afgelegde kilometer drastisch verlagen en 40% van de woon-werkverplaatsingen door collectief vervoer of te voet of per fiets laten verlopen. Het is ook aangewezen dat hiervoor nog bijkomende indicatoren ontwikkeld worden. We denken onder meer aan het aantal reizigerskilometers en het reisgedrag tijdens de spitsuren.

De MORA wil dat ook de bereikbaarheid van de grote bedrijventerreinen verbetert. Zo moet in het beheerscontract van De Lijn opgenomen worden dat de vervoerscapaciteit optimaal ingezet wordt in functie van de vervoersstromen in het woon-werkverkeer. Bij het ontwikkelen van hoogwaardig voo- en natransport heeft ook De Lijn een verantwoordelijkheid.

Initiatieven rond mobiliteitsmanagement zijn zeker nodig. Daarom vraagt de MORA ook werk te maken van een optimalisering van het Pendelfonds. Deze initiatieven zullen pas echt aan performantie winnen indien ondernemingen beschikken over de mogelijkheid om hun werknemers via een mobiliteitsbudget meer autonomie en keuzevrijheid te bieden bij de organisatie en de verduurzaming van hun woon-werkverkeer.



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

BELEID GERICHT OP VERKEERSVEILIGHEID

In het Mobiliteitsrapport 2009

In het vorige mobiliteitsrapport deed de MORA de aanbeveling om het verkeersveiligheidsbeleid te richten op risicogroepen en -factoren. MORA schoof hiervoor het verkeersveiligheidsplan naar voor.

Het inzetten van beleidsondersteunende prestatie-indicatoren (zoals de Europese lijst van zeven Safety Performance Indicators) leidt tot een optimale allocatie van mensen en middelen. Gezien de versnipperde bevoegdheidsverdeling inzake verkeersveiligheid pleitte de MORA voor duidelijke afspraken tussen de verschillende beleidsniveaus, meer specifiek voor de ontwikkeling en het beheer van indicatoren voor de opvolging van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Evolutie

De cijfers van de laatste vijf jaar geven aan dat de verkeersveiligheid op de Vlaamse wegen toeneemt. De MORA gaf in een aantal adviezen al aan dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers de laatste vijf jaar minder sterk was. Om de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen tegen 2015 en van Pact 2020 in 2020 te halen zijn overduidelijk bijkomende inspanningen noodzakelijk.

Ook de effectiviteit en efficiëntie van de maatregelen zullen bepalen of Vlaanderen haar doelstellingen haalt. Momenteel hebben we geen zicht op de doelmatigheid van de beleidskeuzes. De jaarlijkse voortgangsrapportering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen geeft een goed beeld van de maatregelen die worden genomen, maar geeft geen effectbeoordeling. Een effectbeoordeling van het verkeersveiligheidsbeleid zoals dit o.a. in Nederland gebeurt, is noodzakelijk om tijdig beleidsmatig te kunnen bijsturen. De MORA wenst dat het Steunpunt Verkeersveiligheid spoedig haar voorbereidend werk vertaalt in een operationeel monitoringsysteem.

Voor de aanpak van de gevaarlijke punten is er geen zicht op de timing van concrete realisatie van alle 800 projecten. De MORA blijft van oordeel dat de geactualiseerde projectenlijst een transparant beleidsdocument moet worden zodat alle betrokken stakeholders op een transparante wijze inzicht krijgen in de voortgang van het beleid ter zake.

Aandachtspunten

Het Jaarrapport Verkeersveiligheid² maakt sinds twee jaar een globale analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen. De MORA verwacht echter een ruimer analysekader waarbij voldoende rekening wordt gehouden met ongevallenoorzaken en -omstandigheden, zodat doelgroepen en doelgebieden krachtiger benaderd kunnen worden. Verder pleit de MORA voor het kiezen van kwantitatieve doelstellingen waaraan afgeleide indicatoren worden verbonden. De MORA vindt het daarenboven essentieel dat doelstellingen en indicatoren progressief verfijnd en bijgesteld worden op basis van registratiemogelijkheden en wetenschappelijke inzichten.

² BIVV en Steunpunt Verkeersveiligheid, Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2012.

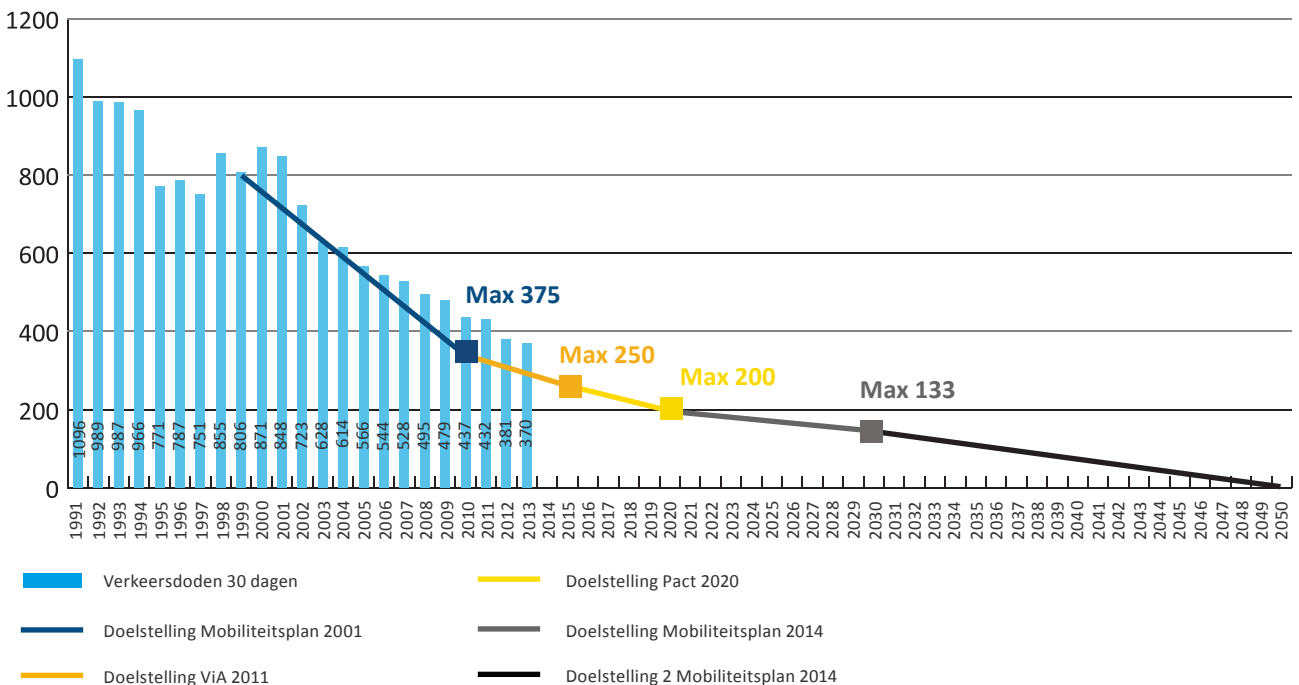


In het ontwerp Mobiliteitsplan 2013 worden de doelstellingen om de verkeersonveiligheid terug te dringen drastisch aangescherpt. Tegen 2030 moet het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot maximaal 133 beperkt worden om tegen 2050 tot nul verkeersslachtoffers te komen. Vlaanderen wil hiermee behoren tot één van de beste regio's van Europa. Deze ambitie is een invulling van de resolutie van het Vlaams Parlement De MORA wil deze doelstelling mee realiseren en het engagement aangaan om binnen de lidorganisaties verder werk maken van de ontwikkeling van een verkeersveiligheidscultuur en een duurzame mobiliteitscultuur.

De cijfers uit het Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012 geven echter aan dat deze doelstellingen bij gelijkblijvende inspanningen op vlak van verkeersveiligheid niet zullen worden gehaald.

De zesde staatshervorming regionaliseert verschillende bevoegdheden inzake verkeersveiligheid. De Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid formuleerde een hele reeks aanbevelingen om de nieuwe bevoegdheden efficiënt te integreren in de huidige bevoegdheden en ze te gebruiken om sneller een verbeterde verkeersveiligheid te realiseren. De MORA verwacht van de Vlaamse Regering concrete voorstellen ter zake.

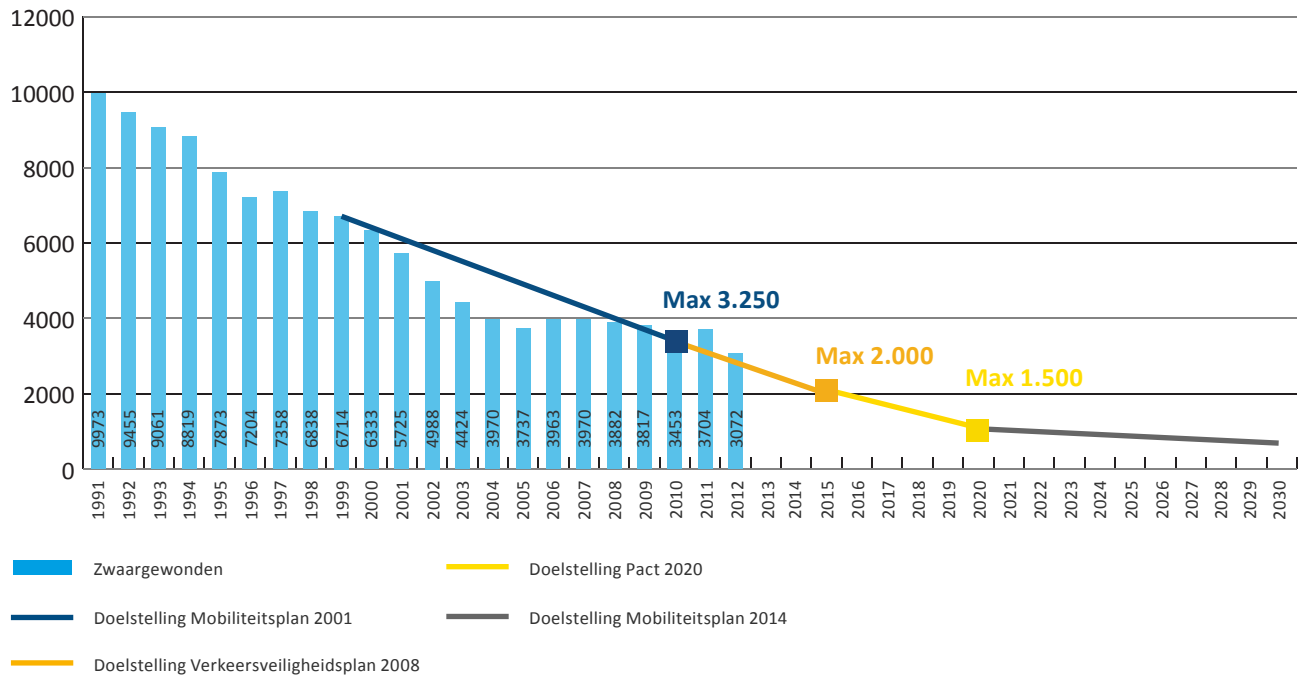
Figuur 5: Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2012)



Bron: Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012, FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB.



Figuur 6: Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2012)



Bron: Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012, FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB.



Aanbevelingen Mobiliteits- rapport 2009

DUURZAAM TRANSPORTBELEID

In het Mobiliteitsrapport 2009

In de periode voorafgaand aan het Mobiliteitsrapport 2009 werd een ontkoppeling vastgesteld tussen het stijgende mobiliteitsvolume als gevolg van de economische groei enerzijds en de milieu-impact anderzijds. Hoe dan ook is de sector transport in belangrijke mate medeverantwoordelijk voor vervuulende emissies (fijn stof en NOx), broeikasgasemissies (CO₂) en verkeerslawaai.

De MORA stelde in 2009 vast dat verdere groei van de mobiliteitsvraag enkel samen kan gaan met een verdere daling van de milieu-impact, als er voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een coherent maatregelenpakket wordt opgesteld. Het in de stelling staande Mobiliteitsplan Vlaanderen werd als uitgelezen beleidskader aangereikt om een duurzaam mobiliteitsproject uit te werken.

Het Mobiliteitsrapport 2009 stelde ook vast dat het voertuigenpark in Vlaanderen minder snel verschoonde dan in de buurregio's (Brussel, Wallonië en Nederland). De MORA vroeg de Vlaamse Regering maatregelen om de uitstoot van fijn stof en NOx van het wagenpark terug te dringen en een beleid te voeren dat differentieert op basis van de milieukeurmerken van het voertuig.

Evolutie

In de loop van de voorbije vijf jaar werden een reeks plannen voorgesteld. De Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (VSDO) die half 2010 werd opgesteld, het luchtkwaliteitsplan in het najaar van 2011 en het Klimaatbeleidsplan in 2012.

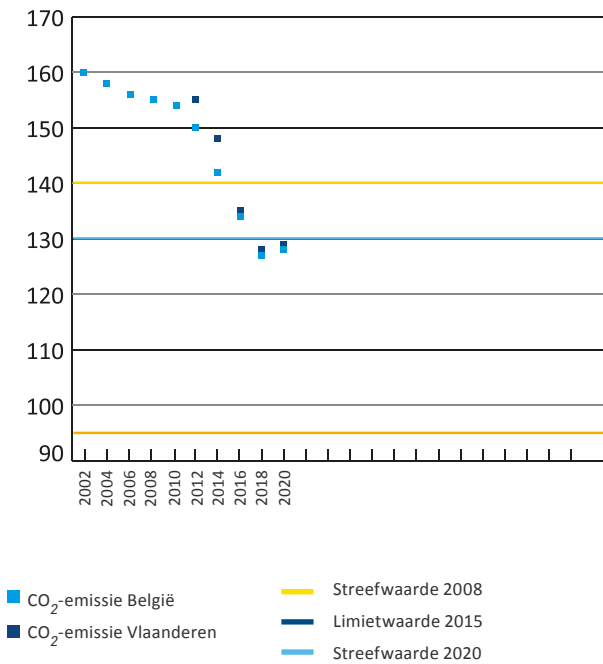
Het luchtkwaliteitsplan bevatte een aantal positieve elementen maar volgens de MORA geen structurele oplossingen voor de toename van reële NOx-emissies. Zoals in het plan aangegeven, paste de Vlaamse Regering de berekening van de belasting op inverkeerstelling (BIV) aan op basis van de milieukeurmerken van het voertuig.

In zijn advies van 24 april 2012 over het Klimaatbeleidsplan geeft de MORA aan dat er nauwelijks individuele maatregelen zijn met een groot reductiepotentieel en met een breed draagvlak. Slechts door in te zetten op een groot aantal maatregelen, en deze met de focus op deze doelstelling met elkaar te verbinden, kunnen de emissies van de transportsector drastisch verlagen. Een Mobiliteitsplan zou het instrument bij uitstek moeten zijn om de maatregelen te concretiseren, op elkaar af te stemmen en te onderbouwen met de sociaal-economische impact.

Uit het MIRA-indicatorenrapport 2012 leren we dat er voor het personenvervoer ook in de voorbije tien jaar een absolute ontkoppeling was tussen de emissies van het personenvervoer en de personenkilometers. Voor het goederenvervoer is er gezien de toegenomen activiteit slechts een relatieve ontkoppeling m.b.t. de broeikasgasemissies.



Figuur 7: CO₂-emissie van nieuw verkochte personenwagens (België, 2002-2012; Vlaanderen, 2008-2012)



Bron: MIRA Indicatorenrapport 2012 – VITO op basis van DIV en Nederlandse Rijksdienst voor Wegverkeer.

In de periode 2008-2011 daalde de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens in België meer dan voordien. De efficiëntieverbetering van de voertuigen had een positieve impact, maar door het stijgende aantal kilometers daalde de globale CO₂-emissie niet. Voor NO_x was de daling kleiner door de verdieselijking van het wagenpark en het stijgende vrachtvervoer. Wat de bijdrage is van het Vlaamse luchtkwaliteitsplan, met de hervormde BIV, aan een verdere emissiereductie zal uit latere cijfers moeten blijken.

Aandachtspunten

De Europese Commissie heeft in juni 2014 een reeks gerichte aanbevelingen aan de lidstaten gedaan. Hierin geeft zij aan te verwachten dat België zijn doelstelling van 15% minder emissies van broeikasgassen in sectoren die niet onder het EU-emissiehandelssysteem vallen tegen 2020, niet zal halen. De initiatieven die worden genomen, lijken samenhang en richting te missen. Het dichtslibben van de

wegen is in vergelijking met vele andere landen een zware last voor de Belgische economie. De ernst van het probleem vereist een integrale beleidsrespons volgens de Commissie waarbij wordt gekeken naar het potentieel van congestieheffingen gekoppeld aan bepaalde tijdstippen, de gunstige fiscale behandeling van het privégebruik van bedrijfswagen en brandstofkaarten wordt herzien en de efficiëntie van het openbaar vervoer wordt verhoogd.

Deze aanbeveling spoort met een aantal MORA-adviezen waarin aangegeven wordt dat er veel overlap is tussen de vele beleidsdocumenten, -plannen en -programma's. Dat creëert niet enkel een coördinatieprobleem, maar creëert ook verwarring over welk plan of document op welk moment de bovenhand krijgt. Zo is het bijvoorbeeld niet duidelijk hoe de VSDO zich hiërarchisch verhoudt tot het Pact 2020 en Vlaanderen in Actie.

In zijn advies op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 vindt de MORA dat de Vlaamse Regering duidelijker moet aangegeven hoe de doelstellingen voor schone lucht kunnen gehaald worden met de actielijnen die worden voorgesteld. De MORA vraagt aan de nieuwe Vlaamse Regering om het ontwerp Mobiliteitsplan bij te sturen met een robuuste aanpak voor de emissiereductie in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het Mobiliteitsplan is het ideale kader om de afweging te maken van maatschappelijke kosten en baten en de afstemming van kortetermijninspanningen op de langetermijndoelstellingen. Een dergelijk mobiliteitsplan zou voeding kunnen geven aan het noodzakelijk maatschappelijk debat dat aan mogelijks ingrijpende voorstellen moet voorafgaan.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

SITUERING

Het infrastructuurnetwerk is een essentieel onderdeel van ons vervoersysteem. Transportinfrastructuur is noodzakelijk voor het afwickelen van verkeer en vervoer dat op zijn beurt toelaat om economische en maatschappelijke activiteiten en aldus welvaart te genereren. Op het vlak van infrastructuur staan we voor diverse uitdagingen.

Toenemende capaciteitsproblemen op onze infrastructuur

De toenemende mobiliteit zorgt voor een steeds grotere belasting van onze infrastructuur en een steeds groter beslag op de infrastructuurcapaciteit. De prognoses geven aan dat in de komende jaren de mobiliteit op de verschillende netwerken nog aanzienlijk zal toenemen. De bereikbaarheid van vooral onze economische poorten en stedelijke kernen dreigt daardoor ernstig in gevaar te komen. De beschikbaarheid van voldoende capaciteit op het infrastructuurnetwerk is één van de doorslaggevende factoren voor internationale ondernemingen en distributiecentra om zich al dan niet te vestigen in onze regio³.

In tegenstelling tot de beoogde beleidsdoelstellingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid⁴ blijkt de verzadiging van onze infrastructuur en de congestieproblematiek op het wegennet en andere infrastructuurnetwerken, niet af te nemen.

Zo zien we de filezwaarte op het hoofdwegennet in Vlaanderen sinds 2008 ononderbroken stijgen. Tussen 2008 en 2013 neemt de gemiddelde jaarlijkse filezwaarte toe met 60%. De maatschappelijke en economische impact van deze evolutie mag daarom niet worden onderschat.

Tot nu toe is het capaciteits- en congestieprobleem het meest acuut op het wegennet, maar het spoor en de binnenvaart kampen in toenemende mate met capaciteitsknelpunten. De congestie van de Noord-Zuidspoorverbinding in Brussel of de bottlenecks aan sommige sluiscomplexen illustreren deze vaststelling.

Aanpak missing links

Om het capaciteitsprobleem op onze infrastructuurnetwerken aan te pakken zijn verschillende oplossingspistes mogelijk. De MORA opteert er in dit rapport voor om één van deze pistes nader te belichten, namelijk het optimaliseren van het infrastructuurnetwerk door het wegwerken van capaciteitsknelpunten.

³ Zie o.a. rapportages Cushman & Wakefield.

⁴ Zie o.a. doelstellingen 6 en 16 en de daaraan gekoppelde indicatoren uit Pact 2020.



Traag beleidsproces voor realisatie missing links

Het realiseren van grote infrastructuurprojecten heeft heel wat voeten in de aarde. Het proces verloopt om verschillende redenen vaak moeizaam met vertragingen tot gevolg.

De oorzaken van deze vertragingen zijn divers: onduidelijke en logge processen, onduidelijke politieke besluitvorming, versnippering van bevoegde instanties, gebrek aan draagvlak, onvoldoende betrokkenheid van stakeholders, de kostprijs,...

De MORA benadrukte in zijn Mobiliteitsrapport 2009 het belang en de noodzaak van investeringen voor de realisatie van de missing links in het brede vervoersnetwerk, en dit als onderdeel van een globale mobiliteitsaanpak. Maar tegelijk attendeerde de raad op de ingrijpende budgettaire consequenties van deze beleidskeuze en de beperktheid van de financiële middelen om alle missing links op korte of middellange termijn te realiseren.

Belang van kostprijs en budget

De praktijk leert dat het kostprijaspect een belangrijke bepalende factor is voor de realisatie en de timing van grote infrastructuurprojecten. Sommige projecten sneuvelen in de beleidsuitvoering of worden vooruitgeschoven in de tijd omwille van de kostprijs. Veelal zijn de initiële kostenramingen van infrastructuurprojecten ook onderschat en lopen de uiteindelijke projectkosten op tot een veelvoud van de oorspronkelijke raming.

Een duidelijk zicht op kosten van gewenste en/of geplande infrastructuur is een belangrijke voorwaarde en noodzakelijk om gedegen beleidskeuzes te maken en te onderbouwen, zeker in tijden van budgettaire krapte.

Naast inzicht in de kosten van infrastructuur is ook een duidelijke kijk op de beschikbare middelen, de financieringswijze en de impact daarvan, een essentieel element om efficiënte beleidsbeslissingen op het vlak van infrastructuur te kunnen nemen.

Deze inzichten zijn onder meer nodig om beleidsafwegingen te kunnen maken voor infrastructuurprojecten en de prioriteiten te bepalen. Gegeven de vaststelling dat met de huidige beschikbare budgetten het niet mogelijk is om alle gewenste infrastructuurprojecten voor alle modi op korte termijn te realiseren, is het bepalen van juiste en gedragen prioriteiten des te belangrijker.

De MORA stelde reeds in zijn Mobiliteitsverslag van 2012 dat de huidige economische, maatschappelijke en budgettaire context nopen tot beter afgewogen en onderbouwde keuzes. Hierbij vroeg de MORA om bij de afweging van infrastructuurprojecten binnen en over de modi heen, een reeks maatschappelijke criteria mee te nemen. Eén van deze criteria betreft de betaalbaarheid.





Infrastructuur en kostprijs belangrijk voor het middenveld

Voor het middenveld is inzicht in de kostprijs van infrastructuur belangrijk om volgende redenen:

- Kennis van de kostprijs van infrastructuur en de beschikbare middelen is nodig om het debat over maatschappelijk realistische keuzes op het vlak van infrastructuur te kunnen voeren.
- De kostprijs van infrastructuur is vaak een doorslaggevende factor voor het al dan niet of vertraagd uitvoeren van infrastructuurprojecten of voor de keuze van de financieringswijze. Inzicht in de kostprijs verschaft daardoor een betere duiding van het beleidsproces voor infrastructuurprojecten en laat het middenveld toe om dit proces beter te kunnen beoordelen.
- Zicht op de kostprijs en kostprijsstructuur van infrastructuurprojecten laat beter toe om de impact en de langetermijneffecten van strategische plannen te kunnen inschatten.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

BELEIDSKADER

Infrastructuurbeleid komt tot stand en wordt uitgevoerd op verschillende niveaus. Vooraleer dieper in te gaan op de huidige toestand en de stand van zaken van het infrastructuurbeleid en de infrastructuurprojecten in Vlaanderen, geven we eerst de belangrijkste beleidskaders aan.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Europa: TEN-T en Connecting Europe Facility

Het TEN-T-beleid is gestart in 1994 en in 1996 zijn er dertig prioritaire projecten gedefinieerd. TEN-T is gericht op een Europees transportnetwerk, de ontwikkeling van andere modi dan het wegverkeer en een betere interoperabiliteit. 60% van de huidige TEN-T-middelen wordt besteed aan spoorprojecten, daarnaast gaat ook nog 6% naar een signalatiesysteem voor het spoor. De binnenvaart krijgt 9%, de wegen bijna 4,7%, de havens 0,6%. Het belangrijkste project voor Vlaanderen is het Seine-Scheldeproject.

Eind 2013 werd een akkoord bereikt over de herziening van de methodologie van het TEN-T-beleid en de Connecting Europe Facility⁵. Het nieuwe TEN-T-beleid vertrekt van een volledig nieuwe visie met een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk. Het nieuwe beleid geeft de havens een meer centrale rol.

Via de Connecting Europe Facility is een budget van 26 miljard euro beschikbaar voor de financieringsperiode 2014-2020. Dat is een verdrievoudiging van de beschikbare financiële middelen. Om het kernnetwerk te realiseren wordt met de lidstaten en belanghebbenden samengewerkt rond negen hoofdcorridors.

De kosten van de eerste financieringsfase voor het kernnetwerk voor 2014-2020 worden geraamd op 250 miljard euro. Het kernnetwerk moet in 2030 klaar zijn. Het kernnetwerk zal zorgen voor de aansluiting van 94 grote Europese havens op spoor- en wegverbindingen,

⁵ CEF is het financiële luik van het TEN-T programma.

voor de aansluiting van 38 belangrijke luchthavens op spoorverbindingen naar grote steden, voor 15.000 km spoorlijnen aangepast voor hoge snelheden en voor 35 grote grensoverschrijdende projecten om knelpunten weg te werken.

Het nieuwe TEN-T-kernnetwerk wordt gevoed door een uitgebreid netwerk van regionale en nationale routes die op het hoofdnet aansluiten. Op die manier wil de EU ervoor zorgen dat de grote meerderheid van de Europese burgers en ondernemingen zich tegen 2050 op minder dan 30 minuten van het uitgebreide TEN-T-netwerk bevinden.

De belangrijkste Vlaamse infrastructuurprojecten zijn opgenomen in het kernnetwerk, in de corridor North Sea-Mediterranean. Voor Vlaanderen maken van het kernnetwerk deel uit: alle waterwegen klasse IV, de vier Vlaamse zeehavens, de belangrijkste wegenassen (E17, E19, E40 en E411), de drie grote HST-lijnen en de belangrijkste vrachtspoorlijnen. Ook de volledige ring van Antwerpen, de terminals aan het Albertkanaal en het kanaal Kortrijk-Bossuit zijn opgenomen in het kernnetwerk. De IJzeren Rijn is momenteel nog niet opgenomen in het kernnetwerk.

De Connecting Europe Facility (CEF) is het financiële luik van het TEN-T-beleid. De CEF is een nieuw programma waarin alle investeringen voor transport, energie en telecom samengevoegd worden, al worden ze apart toegewezen. Daarin wordt ook de cofinanciering van projecten geregeld. Standaard wordt 20% cofinanciering gehanteerd. Grensoverschrijdende projecten kunnen 30% cofinanciering krijgen, projecten die bottlenecks aanpakken 40%, en studies 50%. Voor de CEF werden een tiental corridors gedefinieerd waarin allereerste projecten zijn opgenomen die geïmplementeerd zouden moeten worden tegen 2020, met een cofinanciering van de EU. Alle belangrijke Vlaamse projecten voor die periode zijn daarin opgenomen: de haven van Zeebrugge, het Albertkanaal, de opwaardering van het kanaal Bocholt-Herentals, de sluis van Terneuzen, de projecten rond de haven van Antwerpen, de waterweg Antwerpen-Brussel-Charleroi en een aantal werken in de rand van de Seine-Scheldeverbinding.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is sinds 1997 het kader van het ruimtelijk beleid. Parallel aan de verdere uitvoering ervan bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte voor.

Eén van de doelstellingen is te kunnen anticiperen op de verwachte mobiliteitsgroei en het voldoende uitrusten en op elkaar laten aansluiten van bestaande en nieuwe weg-, water-, spoor- en pijpleidinginfrastructuur. Hiervoor worden keuzes aangegeven met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van de verschillende infrastructuurnetwerken.

Voor het wegennet, het waterwegennet en het spoorwegennet geeft het RSV aan wat de gewenste infrastructuur is en selecteert de hiervoor noodzakelijke missing links. Met een selectie van de lijninfrastructuren naar respectievelijke functies (bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid,...) wil het plan beleidscontinuïteit garanderen. Hierdoor wordt het mogelijk eenduidiger en gericht te investeren in de verschillende infrastructuurnetwerken. Het zou op die manier in principe mogelijk moeten zijn tijdelijke of ad hoc ingrepen op de infrastructuur te vermijden.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 formuleert 20 actielijnen. Eén van de actielijnen (actielijn 8) is het wegwerken van missing links en bottlenecks in de hoofdinfrastructuurnetwerken. Concrete projecten zijn in tegenstelling tot het vorige mobiliteitsplan niet meer opgenomen.

Voor het hoofdwegennet moeten volgens het ontwerpplan de resterende missing links worden weggewerkt. Hiervoor verwijst het ontwerpplan naar Pact 2020 en het Masterplan Antwerpen.

Voor het hoofdwaterwegennet moeten de capaciteitsbeperkende knelpunten en missing links worden weggewerkt. Voor een overzicht van deze missing links wordt verwezen naar het Masterplan⁶ van de waterwegbeheerders.

Voor het spoorwegennet beperkt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 zich tot een voorstel van overleg met de federale overheid over de verdere uitbreiding van de spoorcapaciteit en wordt verwezen naar de prioriteiten in de Vlaamse Spoorstrategie.

De actielijn bevat ook een oproep om in te zetten op een versnelling van investeringsprojecten.

Om de actielijn voor het wegwerken van de missing links te realiseren is volgens het plan een jaarlijks gemiddeld budget van 879 miljoen euro vereist tussen 2014 en 2019. Voor de periode 2019-2024 is jaarlijks 633 miljoen euro vereist.

Via actielijn 10 wil het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen de performantie van de knooppunten verhogen. Dat wil men bereiken door o.m. een goede inbedding in het TEN-T netwerk, ontwikkeling van multimodale platformen, verdere uitwerking van het 'Extended gateways'-concept, uitbouw laad- en loskades langs het waterwegennet, concepten van duurzame stedelijke distributie, ...

⁶ W&Z, De Scheepvaart. Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen, 2013.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Budgettair kader

Het budgettaire kader is essentieel voor de mogelijkheden waarbinnen beleidsinitiatieven met betrekking tot infrastructuur kunnen worden ontwikkeld en gerealiseerd. Afhankelijk van de beschikbare budgettaire middelen zullen infrastructurele doelstellingen al dan niet, geheel of gedeeltelijk, tijdig of vertraagd kunnen gerealiseerd worden. In 3.4 gaan we dieper in op de middelen die momenteel worden ingezet en de beleidsruimte voor infrastructuurinvesteringen.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Beleidsinitiatieven voor een beter en sneller beleidsproces

Op 23 april 2014 keurde het Vlaams Parlement het decreet betreffende complexe projecten goed. Het decreet schuift een nieuwe procesaanpak naar voor, uitgewerkt via een routeplanner die een methodiek aanreikt voor een geïntegreerd en convergerend beleidsproces. De nieuwe procesaanpak voorziet een besluitvorming in drie fases: een verkenningsfase, leidend tot een startbeslissing; een onderzoeksfase, leidend tot een voorkeursbesluit en een uitwerkingsfase, leidend tot een projectbesluit. Betere en vroegtijdige betrokkenheid van de stakeholders is één van de basisprincipes van de nieuwe aanpak.

Voor de Mobiliteitsraad is de problematiek van het beleidsproces al geruime tijd een belangrijk aandachtspunt. Onder meer op basis van de vaststellingen in het Mobiliteitsrapport 2009 over de erg lange doorlooptijden van grote infrastructuurprojecten, formuleerde de raad op 30 april 2010 al aanbevelingen om te komen tot een beter en sneller beleidsproces. Op 29 april 2011 leverde de MORA ook input voor de hoger genoemde routeplanner en op 28 juni 2013 gaf de raad advies over het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

HUIDIGE TOESTAND

Dit punt geeft een overzicht van het infrastructuur-
netwerk, een korte beschrijving van de missing links
en de financieel-budgettaire aspecten van infra-
structuur.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Uitgebreid en dicht infrastructuurnetwerk

Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en dicht infrastructuurnetwerk met een aanzienlijk ruimtebeslag. Tabel 1 geeft de lengte weer van het infrastructuurnetwerk in Vlaanderen.

Het Vlaamse wegennet telt ca. 883 km snelwegen, 6.040 km gewestwegen en 64.564 km gemeentewegen (verhard en niet-verhard). De lengte van het spoorwegennet in Vlaanderen is ca. 1.811 km. De lengte van de Vlaamse bevaarbare kanalen en rivieren gebruikt voor de handelsvaart bedraagt ca. 1.056 km.

De totale lengte van het fietsnetwerk in Vlaanderen is moeilijk in te schatten omdat de gegevens hierover onvolledig zijn. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is één van de centrale instrumenten om een veiliger fietsgebruik te realiseren en omvat ca. 12.000 km aan fietsroutes. Het Vlaamse Gewest heeft daar momenteel een kleine 3.500 km van in beheer, de provincies 558 km en de gemeenten een kleine 7.000 km.

Het BFF is een wensnet en is nog niet voltooid. Er zijn momenteel ca. 7.650 km fietspaden langs Vlaamse gewestwegen. De landelijke fietsroutes

(LF-routes) vormen een vertakt fietsroutenetwerk van 1.600 kilometer lengte in Vlaanderen.

De lengte alleen zegt uiteraard niet alles over de uitbouw van het infrastructuurnetwerk in een regio. Ook de dichtheid is een belangrijke indicator. Vlaanderen beschikt over één van de dichtste infrastructuurnetwerken in Europa.

De dichtheid van het **wegennet** (alle wegen) bedraagt in 2010 5,29 km/km². De laatste tien jaar nam de lengte van het wegennet in beperkte mate toe. De groei van 6% tussen 2000 en 2010 deed zich vooral voor op het gemeentelijk wegennet (aandeel 90%). Het autosnelwegennet (inclusief op- en afritten) bleef in deze periode nagenoeg status quo. De dichtheid van het autosnelwegennet bedraagt 0,065km/km² in 2010⁷.

Met een dichtheid van 0,10 km/km² behoort het Vlaamse **waterwegennet** tot de dichtste van Europa. Enkel het Nederlandse waterwegennet kent een hogere dichtheid. In lengte neemt het netwerk van bevaarbare waterwegen niet of nauwelijks toe. Ongeveer 52% van het bevaarbare waterwegennet is geschikt voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer.

De dichtheid van het **spoorwegennet** in Vlaanderen bedraagt 0,134 km/km². Het Europees gemiddelde (EU15) bedraagt 0,048 km/km². De lengte van het spoorwegennet in Vlaanderen nam toe met bijna 6%, van 1.713 km in 2000 tot 1.811 km in 2009. Deze uitbreiding hield vooral verband met de verdere uitbreiding van het HST-net.

Infrastructuur neemt ruimte in. Het totale transportnetwerk in Vlaanderen neemt zo'n 5,5% in van de oppervlakte van Vlaanderen.

⁷ Gegevens over dichtheid infrastructuur afkomstig van MIRA-rapportage.



De verharde oppervlakte ingenomen door verkeers-
infrastructuren wordt geschat op 74.623 ha.

De verdeling van deze oppervlakte over de verschil-
lende netwerken is als volgt⁸:

- verharde wegen: 57.941 ha
- spoorwegen: 4.528 ha
- waterwegen gebruikt door de handelsvaart:
10.346 ha
- luchthavens: 1.808 ha

Tabel 1: Lengte van de infrastructuur (in km)

Totaal wegen	
Autosnelwegen	883
Gewestwegen	6.040
Gemeentewegen	64.564
Vaarwegen	1.056
Spoorwegen	1.811
Fietspaden	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: ca. 12.000 kilometer (onvoltooid). Fietspaden langs gewestwegen: ca. 7.650 km. Langs gemeente- en vaarwegen: geen cijfers.

Bron: MIRA-rapport.

⁸ Bron: VMM.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Sinds het RSV en het Ontwerp Mobiliteitsplan 2001 probeert men de daarin opgelijste projecten systematisch te realiseren, met wisselend succes. Uiteraard vergt de realisatie van grote, complexe infrastructuurprojecten de nodige tijd en moet vaak een uitgebreid beleidsproces worden doorlopen. Mede door verhoogde beleidsinspanningen zitten verschillende missing link-projecten momenteel in de laatste rechte lijn (bv. Noord-Zuid verbinding Kempen, doortocht van de Leie in Kortrijk,...). Maar desondanks stellen we vast dat een eerder beperkt aantal van de totale lijst van missing link-projecten ook effectief al zijn gerealiseerd.

Realisatie missing links

Om een betere bereikbaarheid te realiseren opteerde de Vlaamse overheid eind de jaren negentig onder meer voor de realisatie van diverse missing links in de verschillende infrastructuurnetwerken. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997 en het Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2001 zetten hiervoor de bakens uit, waarbij een set van te realiseren infrastructuurprojecten voor zowel het wegennet, het binnenvaartnet als het spoorwegennet (indicatief want federale bevoegdheid) werd vastgelegd.

- Voor het wegennet gaat het om 27 missing links. Voor het binnenvaartnet formuleerde het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 een lijst van infrastructurele knelpunten die verder is uitgewerkt en aangevuld in de masterplannen voor de binnenvaart (2009 en 2014).
- Voor het spoorwegennet wordt gewerkt aan de verdere ontwikkeling van de Vlaamse Spoorstrategie waarin 51 prioriteiten zijn opgenomen. De spoorinfrastructuurprojecten zijn, al dan niet, opgenomen in het Investeringsplan voor de spoorwegen 2013-2025.
- De prioriteiten voor het openbaar vervoer (VVM De Lijn) zijn opgelijst in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.
- Voor de fietsinfrastructuur werd geopteerd voor de uitbouw van een bovenlokaal functioneel fietsroutennetwerk (BFF).

De MORA wees al meermaals op het moeizame beleidsproces. In het Mobiliteitsrapport 2009 maakte de MORA hierover een indicatieve oefening en kwam daarbij tot de vaststelling dat voor de missing links voor het wegennet de gemiddelde doorlooptijd meer dan 10 jaar bedraagt. Zo werd met het RSV en in 2001 met het Mobiliteitsplan Vlaanderen een lijst van 25 + 2 aan te pakken missing links voor het wegennet opgemaakt. Vandaag zijn er daarvan zes effectief gerealiseerd:

1. extra rijstrook E17 tussen Kortrijk en Waregem;
2. A10 Jabbeke-Oostende;
3. noordelijke ontsluiting luchthaven (START-project). Dit is de eerste missing link die volledig werd uitgevoerd via een PPS-project;
4. aanpassen verkeerswisselaar Lummen;
5. E40 Brussel-Leuven op vier rijstroken;
6. R4-Zuid in Gent.



Ook de realisatie van missing links op de andere infrastructuurnetwerken kampen vaak met grote vertragingen of vorderen traag.

Het Gewestelijk Expresnet (GEN) zou aanvankelijk in 2012 afgerond zijn. Het nieuwe meerjareninvesteringsplan van de spoorwegen voorziet de laatste werven voor het voorstadsnet in 2025. Op 30 maart 1999 werd reeds een interministeriële conferentie georganiseerd over het GEN. Na afloop hiervan werd een akkoord bereikt tussen de federale minister van Verkeer en de drie gewesten in verband met de concrete uitvoering van het project.

Voor de binnenvaart beperken momenteel nog diverse knelpunten en missing links de capaciteit van het waterwegennetwerk. Belangrijkste projecten hierbij zijn de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, de Seine-Scheldeverbinding via de Leie op klasse Vb, de opwaardering van de Boven-Schelde tot klasse Vb, de afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde tot 10.000 ton, de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi, de verbetering van de bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde, de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal en de verhoging van diverse bruggen ten behoeve van de containervaart.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur



Kostprijs van de infrastructuurnoden

De opmaak van een accuraat en volledig overzicht van de totale kostprijs van de infrastructuurprojecten over de verschillende infrastructuurnetwerken heen is niet evident.

Ten eerste is de informatie erg versnipperd. De verschillende infrastructuurbeheerders maken afzonderlijk hun infrastructuurprogramma's op. Ten tweede is een oplijsting van de geraamde kostprijs per missing link en per modus niet zomaar raadpleegbaar en informatie erover moeilijk toegankelijk. Via afgeleide bronnen zoals parlementaire vragen, rapporteringen aan het Vlaams Parlement, persconferenties,... is wel gefragmenteerde informatie over kostprijs van infrastructuurprojecten beschikbaar.

Op basis hiervan is getracht om een indicatie te geven van de kosten die aan onze infrastructuur zijn verbonden.

WATERWEGEN

De waterwegbeheerders werkten een Masterplan 2020 uit waarin de infrastructurale noden voor de waterwegen zijn opgesteld. Voor een aantal projecten is de besluitvorming nog niet gefinaliseerd. Het plan geeft aan dat tot 2020 per jaar gemiddeld 450 miljoen euro aan investeringen nodig zijn, ruim tweemaal meer dan het huidige overheidsbudget van ca. 190 miljoen euro.

Het Masterplan geeft ook een doorkijk naar 2030. Hieruit blijkt dat in de periode 2020-2030 ca. 4,4 miljard euro bijkomende investering nodig is.



Tabel 2: Overzicht van de vooropgestelde investeringen binnenvaart (beslist + onbeslist beleid) in miljoen euro

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	investering 2021-2030
1. EEN BEDRIJFSZEKERE WATERWEGINFRASTRUCTUUR EN EEN BETROUWBAAR EN VEILIG GEBRUIK							
Onderhoud	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	1.500,00
Vernieuwbouw en vervangingsbouw	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	250,00
Baggeren	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	550,00
River Information Services	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	15,00
Automatisering en afstandsbediening	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	80,00
SUBTOTAAL	239,50	239,50	239,50	239,50	239,50	239,50	2.395,00
2. HET GERICHT UITBOUWEN VAN HET WATERWEGENNET							
<i>Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten</i>							
A. DE AS SEINE-SCHELDE							
Seine-Scheldetracé via de Leie	37,50	57,60	41,30	36,50	19,40	19,30	
Rivierherstel Leie		6,10	6,10	11,00	12,50	5,00	40,20
Seine-Scheldetracé via de Boven-Schelde	6,80	1,80	0,80	10,20	10,00	10,00	75,00
Ontsluiting van de zeehaven van Brugge	0,20	0,10	0,00	1,20	1,10	1,10	885,00
Steenbruggebrug		5,00	5,00	5,00			
Dammepoortsluis			10,00	10,00	10,00		
Aanpassingswerken doortocht Brugge	1,00				10,00	10,00	
Modernisering kanaal Roeselare-Leie	4,70	4,70	4,70	5,00	9,50	10,00	10,00

Bron: W&Z, De Scheepvaart.



Tabel 2: Overzicht van de vooropgestelde investeringen binnenvaart (beslist + onbeslist beleid) in miljoen euro

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	investering 2021-2030
Opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk		1,70	1,70	9,80	9,50	16,10	32,20
Boven-Zeeschelde en zuidelijk deel van de Ringvaart	5,00	3,50	5,00	15,00	25,00	25,00	175,00
B. DE AS ANTWERPEN-BRUSSEL-CHARLEROI							
Zeekanaal Brussel-Schelde	6,50	6,50	1,50	0,50			
Kanaal naar Charleroi	9,00	9,50	10,50	5,50	6,00	2,00	315,00
C. DE AS ALBERTKANAAL-KANAAL BOCHOLT-HERENTALS							
Opwaarderen sectie Antwerpen-Wijnegem	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
Verhogen bruggen Albertkanaal (reguliere financiering)	25,00	30,00	30,00	25,00	25,00	10,00	
Verhogen bruggen Albertkanaal (PPS-BB-vergoedingen)	0,00	0,00	2,00	9,00	10,60	10,60	110,00
Uitbreiden capaciteit sluisencomplex Wijnegem	0,25	0,25	40,00	40,00	20,00		
Kanaal Bocholt-Herentals opwaardering	0,15	30,00	30,00	20,00			120,00
D. PROJECTEN OP HET KERNNETWERK							
Dender	0,50	6,00	5,00	7,00	8,00		37,90
Beneden-Nete			6,00				6,00
Overslagmogelijkheden	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	66,00
Vergroening netwerk	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,00
Voorzieningen waterweg	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	6,00
SUBTOTAAL	126,60	192,75	229,60	240,70	206,60	149,10	1.896,30
3. HET STIMULEREN VAN HET VERVOER VIA DE BINNENVAART							
SUBTOTAAL	30,00	30,00	30,00	28,00	28,00	25,00	150,00
TOTAAL	396,10	462,25	499,10	508,20	474,10	413,60	4.441,30

Bron: W&Z, De Scheepvaart.



SPOORWEGEN

Voor spoorwegen zijn regionale gegevens beperkt. Een indicatie van de kostprijs van de voor Vlaanderen belangrijke spoorinfrastructuurprojecten is te vinden in de Vlaamse Spoorstrategie en de investeringsplannen. De Vlaamse Spoorstrategie bundelt 51 prioritaire projecten voor het personen- en het goederenvervoer.

Deze projecten kunnen worden opgedeeld in het wegwerken van knelpunten, het realiseren van missing links en de (her)inrichting van stationsomgevingen. Ook het treinmaterieel moet gemoderniseerd worden en moet de reizigersgroei kunnen opvangen.

De prioritaire projecten voor capaciteitsuitbreiding zijn:

- derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent (personen- en goederenvervoer);
- GEN-netwerk rond Brussel (personenvervoer);
- tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen (goederenvervoer);
- upgradering IJzeren Rijn (personen- en goederenvervoer. In eerste fase verbetering personenvervoer vanuit het Noord-Limburg):
 - elektrificatie Mol-Hamont;
 - stopplaats Hamont (personenvervoer);
 - op dubbel spoor brengen van het baanvak Mol - Hamont - Nederlandse grens;
 - derde spoor tussen Dudzele en Zeebrugge (goederenvervoer).

Daarnaast moet er werk worden gemaakt van het wegwerken van de volgende knelpunten:

- optimalisatie van de verbinding Antwerpen – Gent (personen- en goederenvervoer);
- optimalisaties lijn 59 Antwerpen – Gent;
- aanleg derde en vierde spoor in Melle;
- vernieuwing van wissels in Schellebelle;
- vertakking Oude Landen in Ekeren (goederenvervoer);
- vertakking Krijgsbaan in Mortsel (personen- en goederenvervoer, gelinkt aan tweede spoorontsluiting).

In het meerjarenplan van de NMBS-Groep 2013-2025 is 7,5 miljard euro gelokaliseerd in Vlaanderen, hiervan is:

- 1,7 miljard euro voor veiligheid;
- 2,7 miljard euro voor vernieuwing/verbetering spoorwegnet;
- 900 miljoen euro voor capaciteitsuitbreiding spoorwegnet;
- 120 miljoen euro voor GEN-werken;
- 1,7 miljard euro voor stations en stopplaatsen.

Het plan voorziet 2,7 miljard euro voor uitbreidingswerken aan het spoorwegnet of voor stationsprojecten in Vlaanderen. Om alle Vlaamse projecten van de Spoorstrategie te realiseren lijkt minstens het dubbele van dat bedrag nodig.

Voor de Vlaamse prioritaire spoorprojecten is een bedrag van 987,8 miljoen euro aan federale middelen beschikbaar maar de federale overheid voorziet pas ten vroegste vanaf 2017 in die budgetten. Binnen de envelope van 987,8 miljoen euro is er in 270 miljoen euro voorzien voor cofinancieringsprojecten met het Vlaamse Gewest. Echter alleen al de kostprijs van de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven, die niet is opgenomen in het investeringsplan, wordt geraamd op 2,2 miljard euro.



WEGEN

De totale kostprijs van de infrastructuurprojecten die momenteel op stapel staan of gepland zijn, en waarover budgettaire informatie is teruggevonden, kan geraamd worden op meer dan 9 miljard euro.

Het gaat hierbij zowel om projecten met PPS- als reguliere financiering. Aangezien de projecten niet allemaal op eenzelfde tijdstip worden gerealiseerd en PPS-projecten een andere financieringsdynamiek kennen, zijn de kosten enigszins gespreid in de tijd.

Onderstaande tabel geeft de kostenramingen weer voor de belangrijkste infrastructuurprojecten voor de wegen. De tabel maakt geen onderscheid tussen PPS-financiering en reguliere financiering.

De kosten voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand zijn meegenomen in de tabel. Voor de autosnelwegen bedraagt de onderhoudsachterstand ca.188 miljoen euro, voor de gewestwegen ca. 652 miljoen euro.

Tabel 3: Kostprijsraming infrastructuurprojecten wegen (x1000 euro)⁹

Missing links wegen (PPS + niet PPS)	x1000 euro
Noordelijke wegontsluiting Zaventem	58.400
Noord-Zuid Kempen	205.900
R4 Zuid	88.190
A11-Brugge	638.500
Noord-Zuid Limburg	562.300
N60 Ronse	165.000
N8 Ieper Veurne	110.000
R4 Oost en West	161.780
R0-zone Noord	380.000
R0-zone Zaventem	118.580
N31 Brugge	100.000
A12 Boom-Antwerpen	150.000
E40 Brussel-Leuven op 4 rijstroken	6.000
N8 Ieper-Veurne	80.000
N16 Sint Niklaas-Willebroek	24.000
N44 Aalter-Maldegem	13.500
A8 Halle	150.000

⁹ Op basis van zo recent mogelijke informatie.



Tabel 3: Kostprijsraming infrastructuurprojecten wegen (x1000 euro)

Masterplan Antwerpen (PPS + niet PPS)	
Oosterweel	3.248.600
Zuidostrand Antwerpen (met oa R11)	592.800
Andere wegeniswerken Masterplan (A102,N49, Waasland, R4,spaghettiknoop Zuid,...)	1.445.850
Wegwerken onderhoudsachterstand snelwegen	188.280
Wegwerken onderhoudsachterstand gewestwegen	
Oost- en West-Vlaanderen metingen 2012	350.860
Limburg, Antwerpen en Vlaams-Brabant metingen 2011	301.690
Totaal	9.140.230

Bron: diverse, eigen verwerking.



OPENBAAR VERVOER (VVM DE LIJN)

Voor het openbaar vervoer (De Lijn) zitten een aantal grote infrastructuurprojecten in de pijplijn. Zonder de bedoeling om volledig te zijn geeft onderstaande tabel een indicatie van de kostprijs van de belangrijkste projecten. De tabel maakt geen onderscheid tussen PPS- en regulier gefinancierde projecten. De meeste projecten hebben te maken met de vertramming van het openbaar vervoernetwerk.

De totale kostprijs van de belangrijkste infrastructuurprojecten bedraagt ca. 2,4 miljard euro.



Tabel 4: Kostprijsraming infrastructuurprojecten wegen (x1000 euro)¹⁰

Project	x1000 euro
Brabo 1	125.400
Brabo 2	408.700
OV-projecten 2de fase	340.400
Bijkomende tramlijnen	506.200
Stelplaatsen	248.107
Tramverlengingen (LIVAN1, Spartacus Hasselt- Maastricht)	268.572
Verlenging kusttram	36.000
Tramverlenging Zwijnaarde	11.500
3 tramverbindingen Brabantnet	500.000
Totaal	2.444.879

Bron: De Lijn, rapportages Vlaams Parlement, diverse.

¹⁰ Op basis van zo recent mogelijke informatie.





FIETSINFRASTRUCTUUR

Vanaf eind de jaren '90 kwam het fietsbeleid in een stroomversnelling. In 1998 gaf de Vlaamse Regering de provincies de opdracht om een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) uit te tekenen. In 2002 werkte de Vlaamse Regering een Totaalplan Fiets uit. In 2010 werd een eerste Integraal Fietsinvesteringsprogramma opgesteld. In 2013 volgde het tweede fietsinvesteringsprogramma.

Het BFF omvat ca. 12.000 km fietsroutes. Ondanks een jaarlijkse injectie van 100 miljoen euro die sinds 2010 vanuit een 'fietspot' wordt vastgelegd, is nog maar ca. één vierde van het BFF voorzien van degelijke fietspaden.

Om naast het BFF ook het fiets-GEN rond Brussel en de fietsnelwegen rond Antwerpen, Gent en de andere centrumsteden binnen een redelijke termijn te kunnen realiseren en optimaliseren, achten sommige bronnen een jaarlijkse investering van 200 miljoen euro nodig.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Budgettaire middelen voor infrastructuur

Dit punt geeft een overzicht van de middelen die ter beschikking worden gesteld voor infrastructuurinvesteringen op de verschillende infrastructuurnetwerken. De wijze waarop infrastructuur wordt gefinancierd en door wie deze wordt gefinancierd komt eveneens aan bod.

Aan de hand van een beperkte benchmark wordt de positie van België (geen Vlaamse gegevens in de beschikbare benchmarkinformatie) op het vlak van infrastructuurinspanningen geduid ten opzichte van onze buurlanden.

MIDDELEN

1. Algemeen

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigt zowat 3 miljard euro uitgaven, goed voor 11,5% van het budget van de Vlaamse overheid, gerekend op geconsolideerd niveau¹¹.

¹¹ Bron: Rekenhof. Rekeningenboek over 2012.

De belangrijkste onderdelen zijn het ministerie met het departement, het Agentschap Wegen en Verkeer en het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (samen ca. 650 miljoen euro uitgaven) en een aantal rechtspersonen waarvan De Lijn (1,2 miljard euro uitgaven) de grootste is, met ook het Vlaams Infrastructuurfonds (630 miljoen euro), nv De Scheepvaart (170 miljoen euro) en Waterwegen en Zeekanaal NV (260 miljoen euro).

2. Infrastructuur

De middelen die de overheid voorziet voor infrastructuur via reguliere financiering, zijn jaarlijks ingeschreven in de begroting. Op basis van de huidige begrotingsdocumenten is het echter niet mogelijk om zomaar de middelen voor infrastructuurinvesteringen te distilleren. De meeste begrotingsposten zijn een amalgaam van verschillende onderdelen en worden meestal niet opgesplitst in subrubrieken. Zo is het bijvoorbeeld niet altijd mogelijk om infrastructuurinvesteringen en het onderhoud ervan duidelijk te onderscheiden en worden ook studiekosten vaak opgenomen in dezelfde begrotingsposten als deze voor investeringen. Infrastructuurinvesteringen zitten ook verspreid over verschillende begrotingsposten. Door de enorme complexiteit en het intransparante karakter van de begroting is het extraheren van de middelen die louter worden bestemd voor investeringen in infrastructuur niet evident.

Naast de begroting zijn er de afgeleide bronnen om de middelen voor infrastructuur te duiden. Zo maakt elke infrastructuurbeheerder voor het eigen domein investeringsplannen op, elk met een eigen methodiek. Afgeleide informatie is ook te vinden in parlementaire documenten die meestal een bepaald deelaspect behandelen.

Niet alleen de overheid voorziet budgettaire middelen voor investeringen in infrastructuur. Via PPS-constructies financieren vaak, en meer en meer, ook andere partners mee voor infrastructuur-



projecten. Via de zogenaamde beschikbaarheidsvergoedingen moeten deze op termijn ook door de overheid worden gedragen (zie verder).

Onderstaande tabel geeft, rekening houdend met de beperking van duidelijk toegemeten cijfers, een indicatie van de middelen die op basis van de begroting 2014 ter beschikking worden gesteld (vastleggingskredieten) voor investeringen in infrastructuur.

Tabel 5: Begroting 2014 – infrastructuur (vastleggingskredieten x1000 euro)

Weginfrastructuur + structureel onderhoud	347.939
Waterwegen (Waterwegen & Zeekanaal)	131.834
Waterwegen (De Scheepvaart)	53.750
Havens en maritieme toegang ¹²	338.000
Fiets	100.000
Regionale luchthavens	19.156
BAM ¹³	5.000
De Lijn	180.000
Totaal	1.175.679

Bron: Begroting 2014.

De Vlaamse overheid voorziet in 2014 ongeveer 1,2 miljard euro aan investeringen in de ruime zin (en variabel onderhoud) voor alle infrastructuurnetwerken samen, waarvoor Vlaanderen bevoegd is. Het grootste deel gaat naar investeringen en structureel onderhoud van het wegennet: 348 miljoen euro ¹⁴. De laatste jaren zien we een budgettaire inhaalbeweging om de historische onderhoudsachterstand van het wegennet weg te werken.

¹² Deze begrotingspost omvat naast infrastructuur nog tal van andere elementen zoals divers onderhoud, studies, werkingskosten,... en is dus een overschatting van het reële toegewezen bedrag voor pure in-frastructuurinvesteringen.

De jaarlijkse rapportages aan het Vlaams Parlement over de toestand van het wegennet wijzen in het verlengde van deze inspanningen op een langzame maar zekere algemene verbetering van de toestand van het wegennet, vooral op autosnelwegen.

Naast de middelen die worden ingezet vanuit de Vlaamse begroting, worden ook voor de spoorwegen investeringsmiddelen voorzien. Aangezien de spoorwegen een federale bevoegdheid zijn komen deze middelen hoofdzakelijk vanuit de federale begroting (FOD-toelage).

¹³ In de begroting 2014 ligt de klemtoon op het uitvoeren van werken die reeds mogelijk zijn los van enig besluit voor de Oosterweelverbinding. Het zwaartepunt van dit budget ligt op grondverwingen, her-aanleg IJzerenlaanbrug, bouw spoorbruggen Albertkanaal, ontwerp BRABO II,...

¹⁴ Investeringen door de gemeenten in aanleg en onderhoud van gemeentewegen zijn niet opgenomen in dit bedrag.



Volgende tabel geeft een algemeen overzicht van de investeringsmiddelen voor de spoorwegen.

Tabel 6: Investeringsmiddelen spoorwegen 2012 (miljoen euro)

Klassieke infrastructuur	875
GEN-infrastructuur	340
HST-infrastructuur	0
Dienstgebouwen & productiemiddelen	259
Rollend materieel	309
Financieel	35
Totaal	1.819

Bron: NMBS.

Uit de tabel blijkt dat ca. 1,2 miljard euro is voorzien voor investeringen in spoorinfrastructuur (klassieke infrastructuur + GEN-infrastructuur, rollend materieel niet meegerekend). Het gaat hier over investeringen voor gans België.

Voor investeringen in fietspaden is een zogenaamde 'fietspot' vastgelegd. De fietspot omvat een bundeling van de middelen uit de verschillende diensten, zodat het integrale fietsinvesteringsprogramma op een efficiënte en gecoördineerde wijze kan gerealiseerd worden. De begroting voorziet 100 miljoen euro per jaar. De provincies samen besteden nog eens 10 miljoen euro via het fietsfonds aan de subsidiëring van fietspaden langs gemeentewegen.

Hoger genoemde investeringsmiddelen geven nog niet het volledige plaatje weer. Meer en meer investeringsprojecten worden gefinancierd via publiek-private samenwerking (PPS). De investeringen via PPS en de impact ervan op de reguliere begrotingen komen aan bod in een volgend punt 'Hoe gebeurt de financiering'.

HOE GEBEURT DE FINANCIERING?

Infrastructuur wordt rechtstreeks gefinancierd vanuit twee bronnen: de reguliere begroting van de overheid en formules van publiek-private samenwerking (PPS).

1. Reguliere financiering

De reguliere financiering via de begroting kwam aan bod in een vorig punt. Hierna focussen we vooral op de PPS-financiering.

2. Publiek-private samenwerking

De beslissing om een project via PPS aan te besteden is in Vlaanderen sterk geïnspireerd door de noodzaak versneld tegemoet te komen aan infrastructurele behoeften in combinatie met budgettaire aspecten. PPS laat toe om de investeringskost te spreiden over een lange periode en biedt theoretisch de mogelijkheid om projecten vroeger te realiseren. In de praktijk betekent dit dat de overheid niet zelf instaat voor de bouwkosten (en meestal ook niet voor het onderhoud en de exploitatie). Na de realisatie van het project betaalt de overheid, gespreid over verschillende jaren, een vergoeding aan de instantie die voor de bouw en het onderhoud instond: de beschikbaarheidsvergoeding.



Volgende tabel geeft een totaaloverzicht van de PPS-projecten in Vlaanderen voor mobiliteit en openbare werken. Naast de investeringsbedragen zijn ook de beschikbaarheidsvergoedingen op kruissnelheid opgenomen. Zowel de projecten die reeds geclosed zijn als de nog niet geclosede projecten¹⁵ zijn opgenomen. Let wel, het Masterplan Antwerpen, goed voor een totale investeringskost van ruim 7 miljard euro waaronder mogelijks diverse PPS-projecten, is niet opgenomen in de tabel. Het is immers nog niet duidelijk welke deelprojecten al dan niet via PPS zullen gefinancierd worden. De uiteindelijke totale beschikbaarheidsvergoedingen zullen ongetwijfeld flink hoger liggen dan momenteel gekend. Ook de PPS-spoorprojecten zijn niet opgenomen in de tabel aangezien het daarbij gaat om federale materie.

De totale kostprijs van de investeringsprojecten mobiliteit en infrastructuur die in Vlaanderen via PPS worden gefinancierd bedraagt ca. 6,5 miljard euro.

De totale beschikbaarheidsvergoeding die de Vlaamse overheid dient te betalen bedraagt ca. 410 miljoen euro per jaar eens de projecten op kruissnelheid zijn. Dit bedrag komt ten laste van de Vlaamse begroting.

Tabellen 8 en 9 geven een gedetailleerder overzicht van de Vlaamse PPS-projecten voor mobiliteit en infrastructuur. In de tabellen is onderscheid gemaakt tussen projecten die al geclosed zijn en deze die nog niet geclosed zijn. Er is ook een onderscheid gemaakt tussen initiatieven uit de vorige legislatuur en projecten die in de legislatuur 2009-2014 zijn geïnitieerd.

Tabel 7: Totaal investeringsbedrag en beschikbaarheidsvergoedingen (BSV) voor infrastructuur en mobiliteit (in euro)

Mobiliteit en infrastructuur	BSV		Investeringsbedrag
	2014	Kruissnelheid	
Totaal	52.212.273,56	409.767.552,76	6.514.580.900

Bron: Vlaams Parlement, Kenniscentrum PPS, SERV.

¹⁵ Een project is geclosed indien hiervoor definitieve goedkeuring is gegeven en waartoe de betrokken partijen zich definitief verbinden.



Tabel 8: PPS-projecten: investeringsbedrag + beschikbaarheidsvergoedingen (BSV)

Initiatieven legislatuur 2004-2009						
Domein	Project		BSV		Investeringsbedrag	
			2014	Kruissnelheid	Geclosed 2008	Geclosed 2009-2014
Openbare werken	Missing Links I	geclosed	18.558.091	97.000.000	990.990.000	727.300.000
		niet-geclosed		72.000.000		
	AMORAS	geclosed	29.000.000	29.000.000	482.300.000	
Mobiliteit	De Lijn - Stelplaatsen	geclosed	3.625.182	4.000.000	47.438.000	
		niet-geclosed		16.568.553		200.669.000
	De Lijn - Tramlijnverleningen	geclosed		8.641.000	85.063.000	
		niet-geclosed		15.193.000		183.509.000
Totaal	geclosed		51.183.274	138.641.000	482.300.000	1.123.491.000
	niet-geclosed		0	103.761.553		1.111.478.000

Bron: Rapportage Vlaams Parlement over PPS-projecten, SERV.

Tabel 9: PPS projecten – legislatuur 2009-2014

Initiatieven legislatuur 2009-2014						
Domein	Project		BSV		Investeringsbedrag	
			2014	Kruissnelheid	Geclosed	Niet-geclosed
Openbare werken	Missing Links II	Zaventem niet-geclosed		15.342.000		118.580.000
		R4 niet-geclosed		20.117.000		161.780.000
		N8 niet-geclosed		11.450.000		95.000.000
		bruggen Albertkanaal niet-geclosed		11.500.000		108.000.000
		Dampoortsluis niet-geclosed		7.800.000		50.000.000
		Steenbruggebrug niet-geclosed		2.300.000		15.000.000
	NV Vlaamse Havens	geclosed		18.050.000	411.037.000	
		niet-geclosed				2.269.584.900
		ACC niet-geclosed	1.029.000,00	806.000		16.700.000
	Kustverdediging	niet-geclosed			301.000.000	
Mobiliteit	Kilometerheffing	niet-geclosed		80.000.000		250.630.000
Totaal	geclosed			18.050.000	411.037.000	
	niet-geclosed		1.029.000	149.315.000		3.386.274.900

Bron: Rapportage Vlaams Parlement over PPS-projecten, SERV.



De PPS-projecten hebben hoofdzakelijk betrekking op de realisatie van missing links op het wegennet. Het gaat hierbij om een totaal investeringsbedrag van ca. 1,1 miljard euro. Het gaat om volgende negen projecten:

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem;
2. de Kempense Noord-Zuidverbinding;
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent;
4. de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen;
5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge;
6. de rondweg N60 te Ronse;
7. de optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem;
8. de ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen;
9. de omvorming van de N8 Veurne-Ieper.

De projecten voor De Lijn betreffen voornamelijk stelplaatsen en tramverlengingen (LIVAN en Spartacus). Het totaal investeringsbedrag bedraagt ca. 517 miljoen euro.

Het project NV Vlaamse Havens omvat hoofdzakelijk de realisatie van drie zeesluizen (Deurganckdoksuis, nieuwe zeesluis Terneuzen en Zeebrugge SHIP). Het investeringsbedrag wordt geraamd op 2,7 miljard euro (inclusief BTW) maar daarvan is ca. 2,3 miljard euro nog niet geclosed¹⁶.

Voor de kustverdediging wordt een investering van 301 miljoen euro vooropgesteld.

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal (die geen deel uitmaken van het Masterplan 2020) wordt geraamd op 108 miljoen euro.

¹⁶ Bron: Verslag van de Vlaamse Regering 'Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen', 22 november 2013.

Van PPS wordt momenteel veel heil verwacht voor de realisatie van infrastructuurprojecten. Maar eens het project gerealiseerd, moeten jaarlijks door de overheid beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald, soms tot veertig jaar na realisatie van het project. Dat legt een druk op de reguliere begrotingen die hiervoor de nodige budgetten moeten voorzien (zie verder).

WIE DRAAGT DE KOSTEN?

De kosten van infrastructuur worden gedragen door enerzijds de overheid en anderzijds de gebruikers. Dit punt geeft een bondig overzicht van de kanalen die bijdragen in de kosten van infrastructuur.

1. De overheid

Zoals hierboven aangehaald, voorziet de overheid via de begroting rechtstreeks middelen om investeringen in infrastructuur te realiseren.

Via de beschikbaarheidsvergoedingen staat de overheid op termijn ook in voor de financiering van de PPS-projecten.

Voor sommige projecten participeert de overheid via specifieke steunprogramma's in de realisatie van infrastructuur. Het gaat hierbij om cofinanciering waarbij de private partij zich verbindt een percentage van de kosten van het project zelf te investeren. Een voorbeeld hiervan is het kaaimurenprogramma.



2. De gebruikers

De gebruikers dragen rechtstreeks en onrechtstreeks bij in de financiering van infrastructuurprojecten. Dit gebeurt via verschillende kanalen:

Tolheffing

Gebruikers betalen een vergoeding om gebruik te maken van bepaalde infrastructuur. In Vlaanderen wordt tolheffing momenteel toegepast in de Liefkenshoektunnel. In onderstaande tabel geven we een overzicht van de jaarlijkse opbrengst van de tolheffing in de Liefkenshoektunnel.

Omwille van bijzondere omstandigheden wordt de Liefkenshoektunnel af en toe tolvrij gemaakt. Dan staat de Vlaamse overheid in voor het betalen van de tol voor het gebruik van de tunnel door de gebruikers; de zogenaamde schaduwtol.

Tabel 10: Tolopbrengsten 2013 Liefkenshoektunnel

Jaar	Miljoen euro
2009	39,6
2010	44,2
2011	48,0
2012	48,0
2013	50,9

Bron: NV Liefkenshoek.

Diaboloheffing

De Diabolo-heffing werd door de federale regering ingevoerd om de bouw en de exploitatie van de noordelijke spoorverbinding tussen de E19 en het station Brussel – Nationaal Luchthaven te financieren. De NMBS inde sinds 2009 voor rekening van de private partners een vergoeding van 2,06 euro op de prijs van elk treinticket met als bestemming of vertrekpunt Brussel – Nationaal Luchthaven. Deze Diabolotoeslag wordt jaarlijks geïndexeerd en blijft van toepassing tot het einde van de exploitatie van de spoorverbinding door Northern Diabolo NV in 2047.

Vanaf 1 februari 2014 verhoogde de toeslag naar 5,07 euro. Deze wordt nodig geacht voor het garanderen van het financieel evenwicht van Northern Diabolo NV, de private investeerder in het Diabolo-project dat voor Infrabel werd gerealiseerd.

Accijnzen en belastingen

De overheid genereert via de accijnzen op brandstoffen en de verkeersgerelateerde belastingen inkomsten afkomstig van de gebruikers.

De Vlaamse belastingdienst staat in voor de inning van de verkeersbelastingen in Vlaanderen.

We onderscheiden drie categorieën:

- De jaarlijkse verkeersbelasting is verschuldigd voor voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van personen of goederen op de openbare weg.
- De belasting op inverkeerstelling (BIV) is verschuldigd bij elke inverkeerstelling van personenwagens, lucht- of vaartuigen.
- Het eurovignet is een recht voor het gebruik van het wegennet door vrachtwagens van minimum 12 ton.

De twee belangrijkste belastingen op motorbrandstoffen zijn de accijnzen en de btw. Ze zijn een federale bevoegdheid en de opbrengst is in eerste instantie bestemd voor de Belgische staatskas.

Volgens berekeningen van de Belgische Petroleum Federatie wordt er in België in 2013 op een liter diesel 45,64% btw en accijnzen betaald en op een liter benzine van het type Super 95, 54,30%.

De totale accijnsontvangsten op benzine en diesel bedragen ca. 4,3 miljard euro in 2012¹⁷.

17 Bron: Belgische Petroleum Federatie.



3. Externe kanalen

Naast de financiering via de Vlaamse en de federale overheid en via de gebruikers, financiert ook Europa mee aan de uitbouw van onze infrastructuur. Onder meer via de ontplooiing van het Europese TEN-programma, waarbij Europa nationale infrastructuurprojecten van internationaal belang voor weg, spoorweg en binnenvaart co-financiert.

BENCHMARK INVESTERINGEN INFRASTRUCTUUR

Op basis van gegevens van de OESO (ITF¹⁸) is een benchmark gemaakt van het aandeel van de investeringen in de binnenlandse transportinfrastructuur in het BBP. Het gaat om Belgische cijfers. Regionale cijfers zijn niet opgenomen in de OESO-databanken.

Het gaat om cijfers van 2009, aangezien in tegenstelling tot de andere benchmarklanden voor België geen recentere data zijn opgenomen.

Tabel 11: Totale investeringen in binnenlandse transportinfrastructuur als % van het BBP (exclusief onderhoud)

	% investeringen t.o.v. het BBP
België	0,83
Frankrijk	0,95
Duitsland	0,71
Nederland	0,61
Verenigd Koninkrijk	0,82

Bron: OESO/ITF.

Uit de vergelijking blijkt dat in België ca. 0,8% van het BBP besteed wordt aan investeringen in binnenlandse transportinfrastructuur. Voor 2009 gaat het om ca. 2,84 miljard euro. Hiermee zit België ongeveer op dezelfde hoogte als het Verenigd Koninkrijk. We scoren slechter dan Frankrijk maar licht beter dan Nederland en Duitsland.

18 ITF: International Transport Forum.

De OESO stelt vast dat de investeringen in transportinfrastructuur in West-Europa sinds de jaren '90 schommelen tussen de 0,7 en 1% van het BBP. De organisatie leidt daaruit af dat investeringsniveaus waarschijnlijk worden beïnvloed door andere factoren dan de reële investeringsnoden.

De OESO pleit voor betere investeringsdata. Momenteel is er een gebrek aan gestandaardiseerde definities en methodes voor het meten van investeringen, waardoor moeilijk accurate analyses en vergelijkingen worden gemaakt. Dit kan aldus de OESO het beslissingsproces voor infrastructuurinvesteringen sterk ondermijnen.

Een recente internationale benchmark annex prognose van de evolutie van de investeringen in civieltechnische infrastructuur en het onderhoud ervan (het betreft alle transportinfrastructuur), uitgevoerd door de Vereniging voor Bouw- en Infrabedrijven Nederland¹⁹, geeft de volgende resultaten: zie figuren 8, 9 en 10.

Deze grafieken geven geen informatie over het niveau van de investeringen ten opzichte van de andere landen. Ze geven enkel de evolutie van de investeringen in de betreffende landen. Volgende vaststellingen kunnen worden gemaakt:

- Op het vlak van nieuwe investeringen in infrastructuur levert het Verenigd Koninkrijk doorgedreven inspanningen. België stijgt licht net zoals Duitsland. In Frankrijk en Nederland blijven de investeringen in nieuwe infrastructuur eerder status quo tot licht negatief.
- Wat de onderhoudsinvesteringen betreft evolueert België in positieve richting. De verhoogde inspanningen en de inhaalbeweging die Vlaanderen bijvoorbeeld heeft gemaakt op het vlak van investeringen in het onderhoud van de wegeninfrastructuur hebben hiertoe zeker bijgedragen.

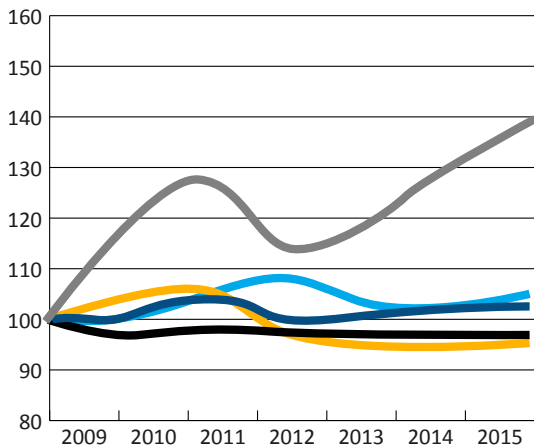
19 Bron: EuroConstruct 2013.



Dit betekent echter niet dat we op onze lauweren kunnen rusten. Een blik op de investeringsplannen van de buurlanden leert dat daar momenteel verhoogde inspanning worden gepland voor investeringen in transportinfrastructuur.

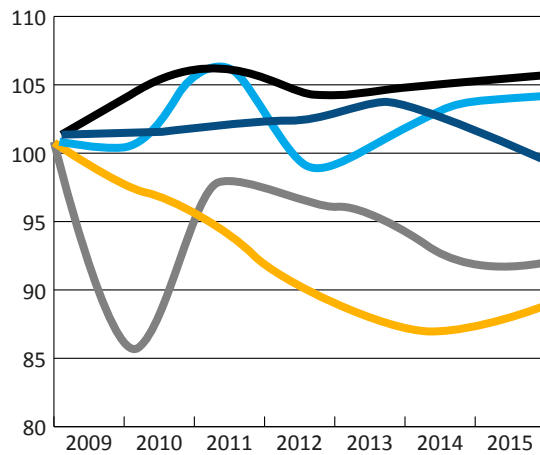
Duitsland kende de laatste decennia een daling van de investeringen in transportinfrastructuur. Maar het nieuwe regeerakkoord van eind 2013 wil deze evolutie fundamenteel ombuigen en voorziet forse investeringen in de infrastructuur op de verschillende netwerken. Zo wordt voor investeringen in de weginfrastructuur en het wegwerken van de onderhoudsachterstand de komende vier jaar ca. 7 miljard euro gereserveerd. Dit is een verhoging van ca. 25% t.a.v. de huidige situatie. Dit zou in principe gedeeltelijk gefinancierd moeten worden met een verhoging van de tol voor vrachtwagens en de invoering van tol voor buitenlandse auto's voor de Duitse snelwegen. Maar hierover is momenteel nog geen duidelijkheid. Voor de spoorweginfrastructuur wordt ruim 4 miljard euro ingepland.

Figuur 8: Investerings in nieuwe infrastructuur 2009-2015 (index, 2009=100)



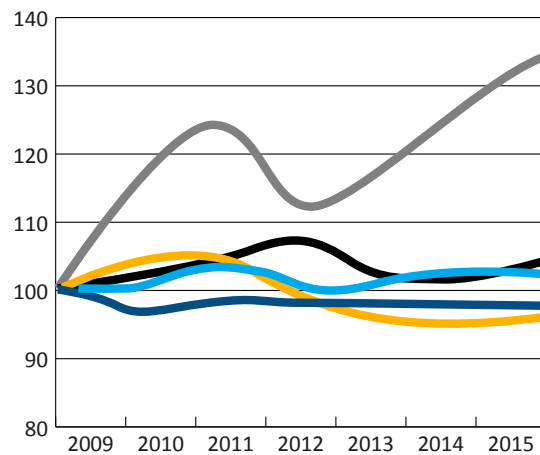
Bron: Vereniging voor Bouw- en Infrabedrijven Nederland – Euroconstruct.

Figuur 9: Investerings in onderhoud infrastructuur 2009-2015 (index, 2009=100)



Bron: Vereniging voor Bouw- en Infrabedrijven Nederland – Euroconstruct.

Figuur 10: Investerings in nieuw en onderhoud infrastructuur 2009-2015 (index, 2009=100)



Bron: Vereniging voor Bouw- en Infrabedrijven Nederland – Euroconstruct.

- Belgium
- France
- Germany
- Netherlands
- United Kingdom



Voor de periode 2011-2015 was eerder al een vijfjarenplan voor infrastructuur uitgezet. Dat plan voorziet ongeveer 50 miljard euro infrastructuurinvesteringen: 20,6 miljard voor spoorweginfrastructuur, 24,8 miljard voor weginfrastructuur en 4,6 miljard voor waterwegen.

In **Nederland** werden aanzienlijke bezuinigingen ingeschreven in de begroting. Daardoor is een aantal projecten geschrapt en voor een aantal worden langere doorlooptijden voorzien. Maar tegelijk worden gerichte investeringen voorzien. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu trekt in 2014 10,3 miljard euro uit voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland met een sterk concurrerende internationale positie. Voor de weginfrastructuur is 2,8 miljard euro voorzien, voor het spoor 2,4 miljard euro en 0,9 miljard euro voor de waterwegen.

Naast investeringen in nieuwe infrastructuur trekt de Nederlandse overheid vanaf 2015 300 miljoen euro per jaar extra uit voor een betere benutting van de bestaande wegen, het spoor en de vaarwegen.

In het **Verenigd Koninkrijk** plant de Britse regering forse investeringen in infrastructuur, energie, woningbouw en wetenschap; ruim 350 miljard euro tot 2020. Van de totale investeringen gaat 100 miljard naar infrastructuur.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Bijkomende vaststellingen over kostprijs infrastructuur

Dit punt doet op basis van de verkenning van de huidige toestand en literatuuronderzoek een aantal bijkomende vaststellingen.

ONDERSCHATTING VAN DE INITIËLE KOSTPRIJS VAN INFRASTRUCTUUR

Vaak wordt de kostprijs van grote infrastructuurprojecten onderschat. Dit heeft diverse oorzaken zoals de prijsindexering, bijkomende onderzoeken, kosten als gevolg van juridische procedures, verwijlinteressen, bijkomende eisen als gevolg van de MER, bijkomende milderende maatregelen, vertraging van infrastructuurprojecten in het algemeen,... Daarnaast blijkt dat de kostprijs van projecten ook

vaak worden onderschat om gemakkelijker maatschappelijk draagvlak voor de projecten te verwerven.

Internationaal onderzoek naar ramingen van infrastructurele projecten komt tot de volgende bevindingen²⁰:

- Bij 9 van de 10 transportgerichte infrastructurele projecten worden de kosten te laag geraamd.
- Bij spoorprojecten zijn de werkelijke kosten gemiddeld 45% hoger dan de geraamde kosten.
- Bij vaste verbindingen (tunnels en bruggen) zijn de werkelijke kosten gemiddeld 34% hoger dan de geraamde kosten.
- Bij wegenprojecten zijn de werkelijke kosten gemiddeld 20% hoger dan de geraamde kosten.
- Bij alle andere projecten zijn de werkelijke kosten gemiddeld 28% hoger dan de geraamde kosten.
- Onderschatting van kosten is een globaal fenomeen.
- Onderschatting van kosten is niet verminderd over de afgelopen 70 jaar. Er lijkt dus geen lerend effect op te treden.
- Onderschatting van kosten kan niet worden uitgelegd door fouten en schijnt het best te kunnen worden verklaard door strategisch misinterpreteren.
- Transportgerichte infrastructurele projecten lijken aan meer onderschatting onderhevig te zijn dan andere typen grote projecten.

²⁰ Bron: Flyvbjerg, B., M. Skamris Holm & S. Buhl, Underestimating Costs in Public Works Projects.



Voor Vlaanderen kunnen kostenonderschattingen geïllustreerd worden aan de hand van diverse voorbeelden.

De Oosterweelverbinding werd initieel geraamd op ongeveer 1,5 miljard euro in 2000 en is geëvolueerd naar ongeveer 3 miljard euro in 2014.

Voor een aantal wegenprojecten die via PPS worden gefinancierd, vallen de uiteindelijke ramingen van de beschikbaarheidsvergoedingen een stuk hoger uit dan de initiële ramingen. Volgende tabel illustreert deze vaststelling.

Tabel 12: Evolutie beschikbaarheidsvergoedingen (in miljoen euro per jaar)

	BSV initieel (2005)	BSV 2014 (op kruissnelheid)
A11 Brugge	10,2	63,9
N60 Ronse	7,5	16,6
N-Z Kempen	9,5	18,6
N-Z Limburg	32,8	56,3
R4 Gent (zuid)	3,2	8,29

Bron: Vlaams Parlement: Verslag alternatieve financiering van 22 nov 2013 + schriftelijke vraag Vlaams Parlement nr. 223 van 13 dec 2013.

Het Gewestelijk Expresnet is een ander voorbeeld van sterk oplopende kostenramingen. De kostprijs van het voorstel van het studie bureau Sofretu-Systra eind jaren '90 werd geraamd op 584 miljoen euro en nog eens 767 miljoen euro voor het rollend materieel. Recente ramingen begroten de infrastructuurkosten van het GEN op ongeveer 1,7 miljard euro.

De initieel geraamde kostprijs van de het Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge (SHIP) bedroeg 301 miljoen euro. De geactualiseerde kostprijs bedraagt 581 miljoen euro.

Voor de werken t.b.v. de Leiedoortocht in Kortrijk werd in 1997 een raamcontract afgesloten met de toenmalige aannemer. Volgens de huidige planning

zullen de werken eind 2014 worden beëindigd. In die tijdspanne van 17 jaar liepen de kosten omwille van diverse oorzaken op van 41 miljoen euro volgens de initiële raming op tot 146 miljoen euro. Als belangrijkste oorzaken voor deze meerkost wordt opgegeven: ontwerpwijzigingen, gewijzigde milieuwetgeving, verontreinigingen in de projectzone, nutsleidingen, hindernissen in de ondergrond, kosten door tijdsverschrijdingen,...





ONVERWACHTE KOSTENDRIJVERS

Vaak zijn aan de kostprijs van infrastructuurprojecten nog kosten verbonden die pas in de loop van het traject naar boven komen. De uiteindelijke kostprijs is daardoor vaak een stuk hoger.

Een voorbeeld daarvan zijn de studiekosten. Vaak worden bijkomende en nieuwe studies uitgevoerd voor een project, onder meer door bijkomende eisen vanuit het MER-onderzoek. Maar ook door nieuwe dossierwendingen als gevolg van voortschrijdend inzicht of beleidsmatige beslissingen, waarbij nieuwe varianten van eenzelfde hoofdproject worden bestudeerd en doorgerekend. Een voorbeeld hiervan is het Oosterweeldossier.

Verwijlinteressen drijven de kostprijs de hoogte in. In geval van niet of niet tijdig betalen van facturen, is vanaf de dag volgend op de factuurdatum een verwijlrente verschuldigd. In totaal bedroegen de verwijlinteressen voor het beleidsdomein MOW 1,6 miljoen euro. Voor het Vlaams Infrastructuurfonds bedroegen de verwijlinteressen 3 miljoen euro. MOW betaalde in 2013 97% van de totale verwijlinteressen voor de beleidsdepartementen²¹.

Vertraging van projecten, onder meer als gevolg van juridische procedures geven aanleiding tot meerkosten, bijvoorbeeld meerkosten op materialen zoals staal, waarvan de prijzen sterk evolueren in de tijd.

²¹ Bron: Vlaams Parlement. Schriftelijke vraag nr. 289 van 9 januari 2014.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

UITDAGINGEN

Op basis van de beschrijving van de huidige situatie en de vaststellingen die daaruit voortvloeien, selecteert de MORA een aantal uitdagingen voor het debat over de verdere ontwikkeling van het infrastructuurbeleid.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Onderbouwde keuzes en prioriteiten

Alle gewenste infrastructuurprojecten voor de verschillende netwerken op korte en/of middellange termijn realiseren en het onderhoud ervan verzekeren, lijkt gezien de budgettaire context erg moeilijk.

Het totale kostenplaatje voor aanleg en onderhoud van alle projecten overstijgt de beschikbare middelen. PPS-financiering kan deels een oplossing bieden voor de realisatie van grote projecten, maar de toekomstige budgettaire impact op de begrotingen via de te betalen beschikbaarheidsvergoedingen is erg groot en vergt bijzondere aandacht (zie volgend punt).

De kloof tussen de totale kostprijs voor de realisatie van de gewenste missing linkprojecten op alle infrastructuurnetwerken en de beschikbare middelen noopt tot onderbouwde, weloverwogen keuzes en prioritering.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Impact van PPS-financiering

Niettemin PPS een resem voordelen heeft en er de afgelopen jaren in Vlaanderen heel wat projecten werden opgestart en/of worden voorzien, zijn er ook enkele kanttekeningen te maken bij het gebruik van PPS.

In de veronderstelling dat effectief wordt besloten tot de realisatie van alle vooropgestelde projecten via PPS-financiering, met andere woorden indien alle projecten zouden geclosed zijn, betekent dit op kruissnelheid een budgettaire last van ca. 410 miljoen euro per jaar op de begroting van het beleidsdomein MOW.

Door deze budgettaire druk zouden andere beleidsprojecten en -doelstellingen mogelijks in gevaar kunnen komen indien geen evenwicht wordt gevonden tussen de budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen en de middelen voor het reguliere mobiliteits- en infrastructuurbeleid, zoals bv. het onderhoud van wegen, waterwegen, fietspaden,...



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

De capaciteit van de infrastructuurnetwerken rond de economische poorten komt immers steeds meer onder druk te staan. Prognoses van Cushman & Wakefield geven aan dat de positie van Vlaanderen als aantrekkelijkste regio voor logistieke activiteiten meer en meer in het gedrang komt en dat buur-regio's zoals Henegouwen, Luik, Nord-Pas-De-Calais, Keulen en Dusseldorf in directe concurrentie treden.

Infrastructuur en de logistieke positie van Vlaanderen

Op de Logistics Performance Index 2014 van de Wereldbank staat België in de globale ranking op de derde plaats, na Duitsland en Nederland, meteen gevolgd door het verenigd Koninkrijk. De ranking is opgebouwd op basis van verschillende parameters: kwaliteit van de logistieke diensten, mogelijkheden voor tracking en tracing, duurtijd van logistieke handelingen en leveringstijden, douane, prijselementen en kwaliteit van de infrastructuur.

Wanneer we echter kijken naar de ranking op het vlak van infrastructuur, zakt België naar een achtste plaats. Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk doen op dit vlak beter. Frankrijk bekleedt de dertiende plaats.

In het licht van de logistieke ambities van Vlaanderen zoals opgenomen in Vlaanderen in Actie en het Pact 2020 zal het infrastructuuraspect duidelijk een uitdaging zijn en bijzondere aandacht vragen.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Een sneller en beter beleidsproces

Eerder kwam de problematiek van het beleidsproces en het vertragend karakter ervan al aan bod.

Met het in 2014 goedgekeurde Decreet inzake complexe projecten geeft de Vlaamse Regering een duidelijke aanzet om een beter en sneller beleidsproces voor strategische en maatschappelijk belangrijke projecten in principe mogelijk te maken.

Maar het succes van een versneld en beter beleidsproces zal vooral afhangen van de manier waarop in de praktijk wordt omgegaan met de bouwstenen die hiervoor worden aangereikt in het decreet en de routeplanner. De selectie en uitwerking op korte termijn van een voorbeeldproject volgens de nieuwe procesaanpak lijkt daarom aangewezen.

Cruciaal element, o.a. voor de realisatie van draagvlak, is de betrokkenheid van het middenveld doorheen de verschillende fasen van het beleidsproces. Het decreet voorziet diverse inspraakmomenten. Over de rol van het middenveld en de strategische adviesraden in de cruciale start- of verkenningsfase van het beleidsproces is het decreet echter minder duidelijk.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 als kader voor investeringen

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 wil de missing links in de verschillende infrastructuurnetwerken wegwerken. Hiervoor verwijst het plan naar de respectievelijke investeringsplannen van de verschillende infrastructuurbeheerders. Het plan opteert aldus voor een modale benadering van infrastructuurinvesteringen.

In zijn Mobiliteitsverslag 2012 gaf de MORA aan dat gerichte en onderbouwde keuzes van investeringsprojecten noodzakelijk zullen zijn en selectiviteit onvermijdelijk, waarbij oplossingen worden afgewogen over de modi heen (zie ook punt 5 over de bouwstenen). Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 heeft de opportuniteit om de aanpak en de methodiek voor het afwegen en prioriteren van infrastructuurprojecten te herzien vooralsnog niet benut. Nochtans zou het Mobiliteitsplan Vlaanderen hiervoor het aangewezen kader kunnen zijn.

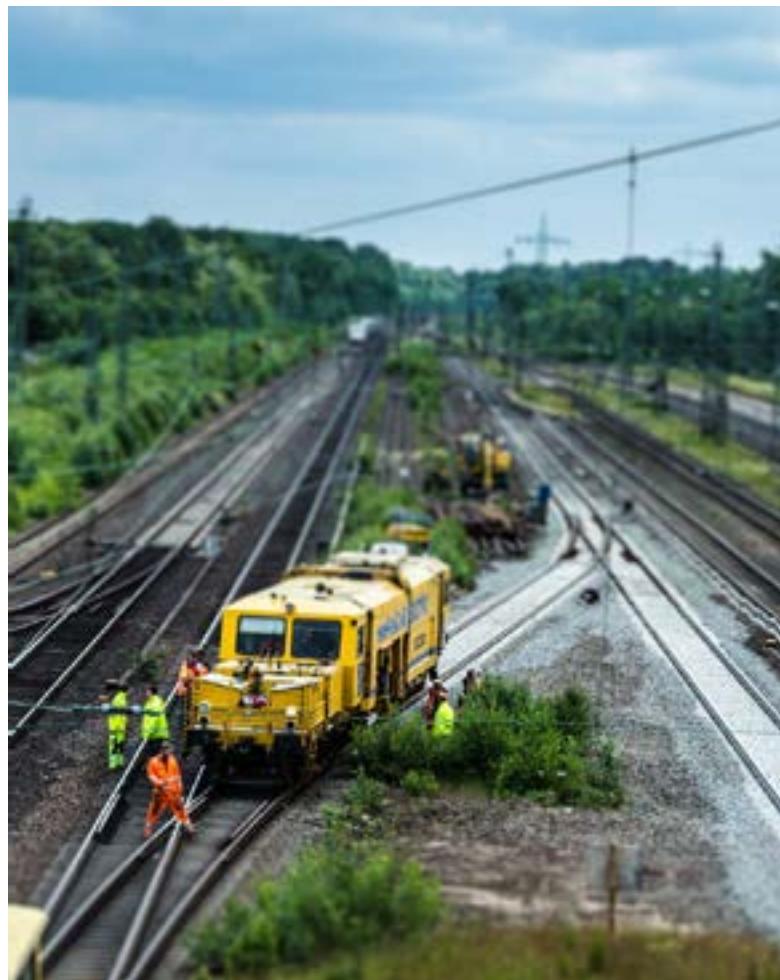


Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Beprijzen van het gebruik van infrastructuur

Richtlijnen 1999/62/EG, 2006/38/EG en 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen laten toe om op het wegennet prijszettingsmechanismen (voor vrachtvervoer) in te zetten onder de vorm een infrastructuurheffing en/of externekostenheffing.

Belangrijk is de link tussen de kostprijs van infrastructuur en de tarieven van de kilometerheffing (zie verder).



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

BOUWSTENEN VOOR HET MAATSCHAPPELIJK DEBAT

Dit punt geeft aan welke bouwstenen onder meer nodig zijn om het debat over de uitdagingen op het vlak van infrastructuurinvesteringen te kunnen voeren en het beleid te ondersteunen.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

vaak een maatschappelijke invalshoek. Net die maatschappelijke invalshoek kan een meerwaarde zijn voor de efficiëntie en vooral de gedragenheid van het investeringsbeleid.

Maatschappelijke sleutelementen om mee in rekening te brengen bij de afweging van infrastructuurprojecten over de modi heen zijn o.m. capaciteitsoplossend vermogen, maatschappelijk-economische welvaartscreatie, rendabiliteit, betaalbaarheid, complementariteit van de modi, ruimtebeslag, impact op verkeersveiligheid,...²²

Multimodaal afgewogen keuzes

De kostprijs is vaak één van de doorslaggevende factoren voor de realisatie, het verschuiven in de tijd of het annuleren van infrastructuurprojecten. Zoals eerder aangehaald zullen selectiviteit en keuzes nodig zijn.

Momenteel is de totstandkoming van de infrastructurele keuzes en de methodiek om prioriteiten te bepalen verre van transparant. Bovendien hanteren de verschillende infrastructuurbeheerders afzonderlijke investeringsprogramma's, wat een meer geïntegreerde aanpak bemoeilijkt.

Gegeven de noodzaak tot meer selectiviteit is er behoefte aan een strategisch investeringsbeleid dat op basis van ruime maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA) oplossingen afweegt binnen en over de modi heen, om op die manier tot de maatschappelijk meest optimale oplossing te komen.

De technische behoeftenanalyses, de in bepaalde gevallen reeds gehanteerde kosten-baten-analyses en multicriteria-analyses, zijn nuttige instrumenten om beleidsprioriteiten te bepalen, maar ontbreken

Wanneer de overheid draagvlak zoekt bij het middenveld over strategische infrastructuurprojecten zal dat middenveld de mogelijkheid moeten hebben om de maatschappelijke impact van projecten te kunnen inschatten. Transparantie, vroegtijdige betrokkenheid en communicatie zijn hierbij essentiële factoren.

²² Zie het MORA-Mobiliteitsverslag 2012.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Transparantie over kostprijs en middelen infrastructuur

Om infrastructurele keuzes degelijk maatschappelijk en economisch te kunnen onderbouwen is onder meer een goed inzicht in de budgettaire context nodig. Meer bepaald inzicht in de totale kostprijs van infrastructuurprojecten en inzicht in de beschikbare middelen om de projecten al dan niet te kunnen realiseren.

Dit inzicht wordt momenteel bemoeilijk door:

- Een grote versnippering van gegevens en data over de kostprijs van de gewenste en geplande infrastructuur en de evolutie ervan in de tijd. Behoudens enkele rapportages aan het Vlaams Parlement (bijvoorbeeld Voortgangsrapportage Masterplan 2020, Rapportering over het risicomanagement van grote infrastructuurwerken en het Verslag over de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen) ontbreekt het aan een globaal en modusoverschrijdend overzicht van kostprijs, beschikbare middelen en stand van zaken van infrastructuurprojecten. Daarnaast is er een bijna systematische onderschatting van de kostprijs van grote infrastructuurprojecten.

Bevatelijke voortgangsrapportages met volledige, transparante en actuele overzichtstabellen over

reikwijdte, planning, kostprijs en financiering van de infrastructuurprojecten, en dit over de verschillende infrastructuurnetwerken heen, maakt een betere afweging en toetsing van het infrastructuurbeleid en de budgettaire impact ervan mogelijk. Indien alle budgettaire onzekerheden zo veel mogelijk expliciet worden vermeld, kan de informatie objectiever en binnen het juiste kader worden geïnterpreteerd. Een doorrekening van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 kan een nuttige opstap zijn naar dergelijke voortgangsrapportage.

- Onduidelijkheid over de impact van investeringsbeslissingen gefinancierd via PPS en de budgettaire inpasbaarheid van de investeringskosten van een aantal grote infrastructuurprojecten zoals bijvoorbeeld het Masterplan Antwerpen, waarvoor de projectkost momenteel geraamd wordt op 7,3 miljard euro. Meer transparantie over de impact van PPS-infrastructuurprojecten kan het debat over investeren in infrastructuur beter onderbouwen.
- Weinig zicht op de middelen die worden vastgelegd in de begroting en de effectieve bestedingen op het terrein. In de begroting worden voor de verschillende begrotingsposten - waaronder ook investeringen in infrastructuur zijn ondergebracht – voor een bepaald jaar bedragen vastgelegd; de zogenaamde vastleggingskredieten. De praktijk leert dat deze vastgelegde bedragen niet altijd een garantie zijn voor de effectieve realisatie van projecten op het terrein. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan van de werkelijke realisaties op het terrein en van de voortgang van het infrastructuurbeleid.

Een periodieke ex post-evaluatie van de concrete bestedingen van de vastgelegde middelen in de begroting zou meer duidelijkheid kunnen scheppen in de werkelijke evolutie van het infrastructuurbeleid en kunnen eventuele bijstellingen vergemakkelijken.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: infrastructuur

Naast kosten ook baten

Transportinfrastructuur is van essentieel belang voor de mobiliteit van mensen en goederen op elke schaal, van lokaal tot wereldwijd. Het disfunctioneren van het vervoerssysteem en de bijbehorende infrastructuur heeft een negatieve impact op zowel de individuele reiziger, de economie en de maatschappij als geheel.

Een goed functionerende multimodale infrastructuur heeft zowel directe als indirecte effecten. De bijdrage of de impact van het optimaliseren van de infrastructuurnetwerken - in dit geval door het wegwerken van missing links - aan het mobiliteitsstelsel en aan economie en maatschappij situeert zich op verschillende niveaus:

- Een betere algemene bereikbaarheid.
- Een betere bereikbaarheid van economische poorten en stedelijke kernen.
- Betere bereikbaarheid heeft een impact op de toegevoegde waarde, zowel direct als indirect (factor bij locatiekeuze van economische activiteiten, minder maatschappelijke en economische kosten door verliezen, ...).
- Betere bereikbaarheid creëert maatschappelijke welvaart en economische welvaart. Een verbetering in het vervoersnetwerk zorgt voor een reductie in de reistijden op de vervoersrelaties. Het tijdsvoordeel van een snellere verbinding

ding beïnvloedt de kosten, de productie en de werkgelegenheid, en in tweede instantie ook de vestigingsplaatskeuze van economische en andere activiteiten.

- Meer (verkeers)veiligheid.
- Betere match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.
- Infrastructuurprojecten creëren rechtstreekse werkgelegenheid. Dit werkt ook in omgekeerde richting. Ter illustratie: in Nederland is becijferd wat de impact is van de besparingen op het vlak van infrastructuurinvesteringen voor de wegen. Ongeveer 400 miljoen euro aan besparingen in 2012 betekent dat de werkgelegenheid in de wegenbouwsector 3.600 manjaren lager komt te liggen. In de wegenbouw verdwijnen in het slechtste scenario zestienhonderd banen, in de grond- en waterbouw 675 en bij toeleveringsbedrijven en de zakelijke dienstverlening 1.350. De Vlaamse wegenbouwers (Vlawebo) gaven recent aan dat door het uitblijven van orders, tegen het najaar van 2014 de wegenwerken zo goed als stil zullen vallen. Als gevolg daarvan vrezen zij voor een verlies van 4.500 jobs in Vlaanderen.
- De directe voordelen van investeringen in infrastructuur gelden ook voor bedrijven en gezinnen die de nieuwe of verbeterde infrastructuur niet gebruiken. Een voorbeeld is een bedrijf dat het transportkostenvoordeel doorberekent in zijn prijzen, waardoor de klanten van dit voordeel meeprofiteren.

Momenteel zijn buiten de gangbare kosten-batenanalyses die voor grote infrastructuurprojecten worden opgemaakt, weinig gegevens beschikbaar over de beoordeling van infrastructuurprojecten op hun rechtstreekse en onrechtstreekse maatschappelijke en economische effecten. Dergelijke beoordeling kan een zinvol instrument zijn voor de onderbouwing van het maatschappelijk debat.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

SITUERING

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 wordt de doelstelling aangehaald om de kosten van mobiliteit objectief door te rekenen. Om tot een duurzame mobiliteit te komen door een objectieve doorrekening van de kosten is het noodzakelijk om zicht te hebben op de kostprijs van het openbaar vervoer.

In dit hoofdstuk van het mobiliteitsrapport ligt de focus op de kostprijs van het openbaar vervoer. Voor een objectief maatschappelijk debat is een inzicht in de maatschappelijke baten van het openbaar vervoer een noodzakelijke bouwsteen. De maatschappelijke baten zullen in dit hoofdstuk niet verder worden uitgewerkt.

Volgende maatschappelijke debatten worden vandaag gevoerd over de kostprijs van het openbaar vervoer:

- In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 wordt gesteld dat de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn moet inzetten op reizigersgroei en een hogere kostendekkingsgraad moet bereiken zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. In verband met de doelstelling om de kostendekkingsgraad jaarlijks met 0,5% te doen stijgen bepaalt de randvoorwaarde in dit regeerakkoord op het vlak van het tariefbeleid - buiten de jaarlijkse indexering

zullen de gemiddelde tarieven van De Lijn niet stijgen - de marge waarbinnen De Lijn zijn prijsbeleid kan voeren.

In het memorandum 2014 van De Lijn voor de Vlaamse Regering 2014-2019 vraagt De Lijn de mogelijkheid om haar tarieven actiever te kunnen inzetten om de algemene bedrijfsdoelstellingen te realiseren. De Lijn wil inkomstengroei realiseren, het gratis openbaar vervoer afschaffen en een tariefbeleid met sociale correcties op basis van inkomen doorvoeren.

- In het maatschappelijk debat gaan stemmen op om de basismobiliteit op een kostenefficiëntere manier in te vullen.
- De kostprijs van investeringen in weginfrastructuur worden soms afgewogen tegenover een alternatieve investering in openbaar vervoer.
- In de maatschappelijk debatten rond de mogelijke inzet van prijszettinginstrumenten in het personenvervoer wordt soms geargumenteed dat personen over een volwaardig alternatief moeten beschikken in de vorm van een efficiënt en frequent openbaar vervoer. Sommige actoren zijn van mening dat in gebieden waar het openbaarvervoersaanbod ontoereikend is eerst moet worden geïnvesteerd in een optimalisatie van de capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer alvorens prijszettinginstrumenten in te voeren. Anderen willen (een deel van) de inkomsten die gegenereerd kunnen worden door prijszettinginstrumenten in het personenvervoer, aanwenden voor een verduurzaming van het personenvervoer en investeren in de efficiëntie en effectiviteit van het openbaar vervoer.

Om deze maatschappelijk debatten over de kostprijs van het openbaar vervoer te kunnen voeren, ervaren we de nood aan een algemene bundeling en objectivering van informatie over het aanbod, het gebruik en de kostprijs van het openbaar vervoer in Vlaanderen.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Indien zinvol worden de aangehaalde kerncijfers van De Lijn in het licht geplaatst van de bevindingen van de Internationale benchmarkstudie²³ openbaar vervoer van PriceWaterhouseCoopers en VITO uit 2009²⁴.

HUIDIGE SITUATIE

Ter voorbereiding en objectivering van de maatschappelijke debatten over de kostprijs van het openbaar vervoer in Vlaanderen is het noodzakelijk om in grote lijnen zicht te hebben op het huidige aanbod en gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen en op de huidige financiële stromen naar het openbaar vervoer.

Volgende vragen staan in dit luik centraal:

- Wat is het huidige aanbod en gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen?
- Welke bedragen worden besteed aan het openbaar vervoer in Vlaanderen door de overheid en de gebruiker?

Ook de kosten die worden gemaakt in het kader van belangrijke verplaatsingsmotieven zoals het woon-werkverkeer, dit impliceert de uitgaven van werkgevers en werknemers aan het openbaar vervoer, worden onderzocht.



²³ Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer door PriceWaterHouseCoopers en VITO in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, 2009.

²⁴ Momenteel maakt De Lijn het bestek op voor een update van de studie om de evolutie volgens dezelfde indicatoren te monitoren en te vergelijken met dezelfde benchmarkregio's als in 2009.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Aanbod en gebruik openbaar vervoer

in dit onderdeel bekijken we de evoluties van de voorbije jaren in het aanbod en het gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Concreet geven we een aantal kerncijfers van het stedelijk en regionaal vervoer (De Lijn), van het reizigersvervoer per spoor (NMBS) en van de voornaamste operatoren van gedeelde mobiliteit (cambio, Blue-bike en Velo).

STEDELIJK EN REGIONAAL VERVOER DOOR DE LIJN

In het huidige openbaarvervoersmodel voert de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn de regie over de operationele uitvoering van het geregeld stads- en streekvervoer op alle lijnen in Vlaanderen. Daarnaast moet De Lijn ook aan mobiliteitsmanagement doen. In dit deel bekijken we de evoluties van het aanbod en gebruik van De Lijn in de voorbije jaren.

1. Aanbod

Het huidige aanbod aan geregeld stedelijk en regionaal openbaar vervoer in Vlaanderen wordt bepaald door twee beleidskeuzes. Met het decreet op de basismobiliteit werd politiek gekozen voor de sociale en inclusieve functie van De Lijn namelijk het garanderen van ieders recht op basismobiliteit. Het decreet op de basismobiliteit gaat uit van een basisaanbod aan openbaar vervoer. Het besluit

betreffende het netmanagement, is een vraaggestuurd model dat een aantal voorwaarden en normen beschrijft waaraan het net van De Lijn moet voldoen bovenop het aanbod basismobiliteit. In 2009 stelde De Lijn de Mobiliteitsvisie 2020 op: een voorstel van toekomstig netwerk op hoofdniveau.

In dit luik halen we vier indicatoren aan die een inzicht geven in het vervoersaanbod van De Lijn de voorbije jaren: een evaluatie van de basismobiliteit, het aantal plaatskilometer per inwoner, de stiptheid en regelmaat en de gehaalde commerciële snelheid.

Het decreet op de basismobiliteit²⁵ bepaalt vandaag het basisaanbod aan geregeld stads- en streekvervoer in de erkende woonzones in Vlaanderen. De invulling ervan wordt bepaald in functie van de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte, het aantal ritten per uur en de maximale wachttijd. Deze normen verschillen volgens de ligging van de woonzones (grootstedelijk, stedelijk, rand- en kleinstedelijk gebied, buitengebied) en het tijdstip (spits- en daluren).

Basismobiliteit is enkel een recht voor Vlamingen die in een woonzone wonen, dit is een grote meerderheid²⁶ van de bevolking.

²⁵ Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij decreet van 7 juli 2006 (BS 21.8.2001 en 5.9.2006), uitgewerkt bij besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest.

²⁶ Volgens De Lijn werden bij de jaarlijkse berekening van de dekingspercentages basismobiliteit, in de berekening voor 2014, ongeveer 19.000 inwoners (0,3% van de ongeveer 6,3 miljoen Vlamingen) niet in de berekening opgenomen. Het betreft hier de mensen die niet in een woongebied wonen (of in een statische sector die deels in een woongebied ligt).



Anderzijds krijgen ook sommige bewoners buiten woongebied een aanbod aan openbaar vervoer. Volgens de stand van zaken²⁷ in januari 2013 heeft De Lijn de normen voor basismobiliteit op werkdagen voor 93,9% uitgevoerd, op zaterdag voor 94,9% en op zondag voor 91,3%. Dit betekent dat in stedelijke gebieden bijna de ganse bevolking in woongebied voor 100% van basismobiliteit geniet. In meer landelijke gebieden worden die basisnormen voor 50 à 90% gehaald. Een miniem aantal rechthebbers valt buiten het aanbod van De Lijn.

De invulling van resterende gebieden volgens de theoretische norm zou volgens De Lijn buitensporig veel exploitatiekosten veroorzaken.

In Vlaanderen heeft men de voorbije jaren de nadruk gelegd op het creëren van een aanbod. De benchmarkstudie²⁸ uit 2009 van PWC en VITO stelt: “de manier waarop de vraag ingaat op dit aanbod is ontoereikend gemonitord. Zo is er weinig bekend over de prijselasticiteit van de vraag en de manier waarop de prijszetting van verschillende vervoersbewijzen het aankoopgedrag en het verplaatsingsgedrag van de reiziger beïnvloeden”.

De voorbije jaren heeft De Lijn gesneden in het aanbod en werden bovenal minder bezette lijnen uit dienst genomen.

De indicator ‘plaatskilometer per inwoner’ geeft volgens De Lijn weer hoeveel vervoeraanbod gecreëerd wordt per inwoner in termen van het aantal kilometers dat een inwoner zou kunnen afleggen op jaarbasis. De indicator wordt berekend als aantal plaatskilometers/aantal inwoners.

Hierbij wordt plaatskilometer berekend – voor een bepaalde tijdsperiode – door voor elk van alle ingezette voertuigen het aantal plaatsen te vermenigvuldigen met het aantal dienstverleningskilometers (het aantal kilometer dat het voertuig in de dienstregeling aflegt).

Tabel 13: Evolutie plaatskilometer/inwoner tussen 2008 en 2013

Plaatskm/inwoner	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Antwerpen	3.944	4.031	3.975	3.881	3.823	3.867
Oost-Vlaanderen	3.108	3.231	3.184	3.095	2.893	2.997
Vlaams-Brabant	4.397	4.702	4.717	4.826	4.538	4.371
Limburg	3.648	3.740	3.651	3.550	3.424	3.488
West-Vlaanderen	2.801	3.117	2.837	2.745	2.632	2.748
Vlaanderen (gemiddeld)	3.577	3.763	3.667	3.609	3.459	3.498

Bron: De Lijn.

27 Cijfers zoals meegedeeld door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, in het kader van de ‘Evaluatie basismobiliteit’ in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 20 juni 2013.

28 Ibidem voetnoot 23



Uit tabel 13 stellen we vast dat het vervoersaanbod van De Lijn tussen 2008 en 2009 steeg. De besparingsopdracht die De Lijn kreeg van de Vlaamse Regering 2009-2014 laat zich voelen in de cijfers van 2010, 2011 en 2012 waarin het vervoersaanbod telkens is gedaald.

De cijfers in 2013 tonen terug een lichte stijging. De Lijn stelt dat een zeer lichte stijging van het aantal dienstverleningskilometers op niveau Vlaanderen (ongeveer 1,81%) zich vertaalt in een kleine toename van het aantal plaatskilometer per inwoner. Deze trend is er in alle provinciale entiteiten met uitzondering van Vlaams-Brabant en is gekoppeld aan een lichte terugval van het aantal dienstverleningskilometers in deze provinciale entiteit. De geringere bevolkingsgroei in Vlaanderen in 2013 (0,70% i.p.v. 0,87% het jaar voordien) kan de voorliggende cijfers volgens De Lijn ook beïnvloeden en mede de lichte stijging verklaren.

Onderstaande tabel geeft een weergave van de door De Lijn bereikte waarden over het ganse aanbod voor stiptheid/regelmaat²⁹: afwijking t.o.v. geplande interval aan alle timing points.

Deze waarden schommelen de voorbije jaren rond de 50%. De Lijn stelt vast dat de stiptheid van de hoogfrequente lijnen, die worden voorzien op verbindingen met hoge reizigerspotentiëlen, lager is dan de stiptheid van alle lijnen. Daaruit blijkt dat de hoogfrequente lijnen vaak ook de meeste problemen hebben met de doorstroming.

Tabel 14: Stiptheid/regelmaat: afwijking t.o.v. geplande interval aan alle timing points

Op tijd aan alle timing points ³⁰	% op tijd		
	2011	2012	2013
Antwerpen	50,01%	53,56%	47,55%
Oost-Vlaanderen	56,57%	59,05%	43,79%
Vlaams-Brabant	38,74%	40,63%	44,48%
Limburg	50,87%	52,79%	47,04%
West-Vlaanderen	52,69%	56,31%	54,41%
Vlaanderen (gemiddeld)	49,78%	52,47%	47,46%

Bron: De Lijn.

²⁹ De door De Lijn gemeten indicator 'regelmaat' (= afwijking t.o.v. geplande interval aan alle timing points) is enkel van toepassing op hoogfrequente lijnen. Volgens De Lijn zijn de huidige metinggegevens niet betrouwbaar genoeg om zinvolle conclusies per timing point (voornamelijk doortochthalte) te kunnen trekken. Volgens De Lijn zal pas bij de uitrol van het project 'Boordcomputer' (onderdeel ReTiBo) de kwaliteit van de data voldoende verhogen.

³⁰ Doortochten tussen -2 minuten en +5 minuten ten opzichte van de geplande doortochtijd.



In het kader van dit Mobiliteitsrapport 2014 stelde De Lijn een financiële analyse op van de exploitatie van een stadslijn onder een verhoogde doorstromingskwaliteit:

- Gegeven een stadslijn met alleen standaard 12m-bussen met een gemiddelde commerciële snelheid van 17 km/u, met een totale trajectlengte van 10 km (enkele rit) en een frequentie van 6 ritten/u (10 min. – dienst) het ganse jaar door (ook weekend, feest- en verlofdagen).
- Gesteld dat door het nemen van doorstromingsbevorderende ingrepen de commerciële snelheid kan worden opgedreven tot 25 km/u, de streefwaarde van stadslijnen in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013.
- Dan kan er volgens De Lijn 261.550 euro per jaar worden uitgespaard³¹.
- Indien beslist wordt het op deze manier bespaarde bedrag te herinvesteren in de exploitatie van dezelfde buslijn, dan kan volgens De Lijn met de momenteel noodzakelijke exploitatiemiddelen een verbeterd aanbod worden voorzien van één bus om de zeveneneenhalve minuut.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gehaalde commerciële snelheid van hoogfrequente lijnen over de voorbije drie jaar.

Tabel 15: Gehaalde commerciële snelheid per lijn (enkel hoogfrequente lijnen) tussen 2011 en 2013

Commerciële snelheid	2011	2012	2013
Wenssnelheid gerealiseerd	32,47%	32,93%	34,34%
Wenssnelheid benaderd (≥ 80% en ≤ 100%)	39,64%	48,28%	38,99%
Wenssnelheid niet benaderd (≤ 80%)	27,89%	18,79%	26,67%

Bron: De Lijn.

Tussen 2011 en 2013 merken we dat het aantal lijnen waarvan de wenssnelheid is gerealiseerd een lichte stijging kent. Volgens De Lijn is deze licht positieve trend te interpreteren als een gevolg van een aantal ingrepen in het exploitatie-aanbod (efficiëntieverhogingen). Wanneer ingezoomd wordt op de typeverbindingen valt volgens De Lijn op dat vooral de trams (77%), de voorstadslijnen (45%) en stadslijnen (40,86%) afwijkingen vertonen op de gewenste snelheid van meer dan 25%.

³¹ Volgende zaken worden uitgespaard in de oefening: de dagelijkse inzet van twee (niet-hybride) standaardbussen, met een jaarlijkse afschrijvingswaarde van 14.050 euro per bus. Het verschil in verbruikskosten voor 8 bussen die 17km/u halen en 6 bussen die 25 km/u halen bedraagt: € 744.600/jaar (6 bussen x 365 dagen x 15u/dag x 25km/u x € 1,- /km =) € 821.250 geeft een meerkost van € 76.650 per jaar. De personeelskost van (in vte) zes chauffeurs per jaar: € 47.000,- /jaar x 6 chauffeurs = € 282.000,-/jaar. Totaal jaarlijks bespaard: € 28.100,- € 76650- + € 282.000,- = € 261.550,-/jaar.



2. Gebruik

Uit de vijf edities van het vierde Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 4) blijkt dat het aandeel³² van het bus- en tramgebruik in het aantal verplaatsingen in Vlaanderen de voorbije jaren vrij constant bleef rond de 3,5%. Het gemiddeld aandeel³³ van het bus- en tramgebruik in het aantal afgelegde kilometers bedroeg 2,7%.

Uit het OVG 4.4. blijkt dat ongeveer 17% van de Vlamingen geregelde gebruikers zijn van bus, tram of metro. Ongeveer 46% gebruikt het stads- en streekvervoer nooit, 25% uiterst zelden. 12,3% maakt occasioneel gebruik van bus, tram of metro. Het OVG 4.4. stelt dat net zoals voorgaande jaren geconcludeerd kan worden dat ruim 70% van de Vlamingen weinig tot niet vertrouwd is met het stads- en streekvervoer.

Uit de profielmeting van De Lijn blijkt dat in 2011 52,20% van de Vlamingen De Lijn heeft gebruikt, in 2013 is dit licht gestegen tot 52,60%. Daarvan gebruikte in 2011 15,30% De Lijn voor het motief woon-werk, in 2013 was dit 14,80%. In 2011 had 19% van de reizigersritten het motief woon-werkverkeer, in 2013 was dit licht gestegen tot 20,67%.

Cijfers uit de Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer 2011 voor Vlaanderen spreken van een aandeel van 4,1% voor het bus- en tramgebruik in het woon-werkverkeer.

Uit onderstaande tabel blijkt dat het aantal reizigers van De Lijn de voorbije drie jaar is gedaald.

Tabel 16: Evolutie tram- en busgebruik in Vlaanderen (reizigersritten tussen 2008 en 2013)

	Aantal reizigers	Evolutie	%
2008	508.103.914		
2009	531.229.970	+23.126.056	4,55%
2010	551.235.185	+20.005.215	3,77%
2011	549.072.673	-2.162.512	-0,39%
2012	544.033.069	-5.039.604	-0,92%
2013	539.512.672	-4.520.397	-0,83%

Bron: De Lijn.

In 2010 waren er 551.235.185 reizigers³⁴, in 2011 daalde dit met -0,39% tot 549.072.673 reizigers, in 2012 daalde dit t.o.v 2011 met -0,92% naar 544.033.069 reizigers. De cijfers van 2012 zijn met -1,32% gedaald t.o.v. 2010.

De daling zet zich in 2013 door met -0,83% t.o.v. 2012. In absolute cijfers daalt het aantal reizigersritten in 2013 met 4,5 miljoen. Het aantal reizigersritten met biljetten en kaarten blijft ongeveer gelijk in 2013 t.o.v. 2012 (lichte stijging van 0,12%). Binnen deze groep is wel een verschuiving merkbaar van het gewone biljet en de kaarten naar het sms-biljet.

Volgens De Lijn wordt de daling van het aantal reizigersritten vooral veroorzaakt door de daling van het aantal reizigersritten met abonnementen.

32 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze.

33 Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze.

34 De aangehaalde cijfers werden aangeleverd door De Lijn en geregistreerd/berekend volgens de regels die in bijlage bij de beheersovereenkomst zijn opgenomen.



REIZIGERSVERVOER PER SPOOR DOOR NMBS

Het beheerscontract 2008-2012 afgesloten tussen de federale regering en de NMBS voorziet niet in de publicatie van regionale data. Daarom zijn er sinds 2010 geen Vlaamse cijfers over het reizigersvervoer per spoor meer beschikbaar. De in dit onderdeel aangehaalde cijfers hebben dus betrekking op het Belgische aanbod en gebruik van het reizigersvervoer per spoor, tenzij anders aangegeven.

1. Aanbod

Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat de globale stiptheid tussen 2008 en 2010 met 4,5% is gedaald. Tussen 2010 en 2012 kenden we een lichte stijging. In 2013 was de globale stiptheid op het laagste niveau in zes jaar.

2. Gebruik

Uit de vijf edities van het vierde Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 4) blijkt dat het aandeel³⁵ van het treingebruik in het aantal verplaatsingen in Vlaanderen de voorbije jaren vrij constant bleef rond de 1,8%. Het gemiddeld aandeel³⁶ van het treingebruik in het aantal afgelegde kilometers bedroeg 6,6%.

Het OVG 4.4. stelt dat het treingebruik voor heel wat Vlamingen een onbekende modus blijft, want bijna 87% is quasi niet-gebruiker. 6,5% zijn (zeer) regelmatige gebruikers, 6,6% zijn occasionele gebruikers.

Uit de Federale Diagnostiek 2011 woon-werkverkeer blijkt een aandeel van 4,5% voor de trein. Uit de vijf edities van het OVG 4 blijkt dat het aandeel van de trein in het woon-werkverkeer de voorbije jaren schommelt tussen de 6,4% en 7%.

Tabel 17: Stiptheidscijfers binnenlands reizigersvervoer per spoor tussen 2008 en 2013 (Belgische cijfers)

Plaatskm/inwoner	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Globaal	90,2%	88,9%	85,7%	87,0%	87,2%	85,6%
Ochtend (6-9u.)	88,5%	87,1%	83,7%	85,4%	86,3%	83,7%
Avond (16-19u.)	86,4%	84,7%	79,3%	81,6%	82,1%	80,4%
Weekend	91,8%	90,7%	89,9%	89,3%	89,2%	88,5%
Daluren	92,2%	91,1%	88,2%	89,4%	88,5%	86,8%

Bron: Infrabel.

³⁵ Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze.

³⁶ Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze.



Onderstaande tabel toont aan dat het aantal reizigers tussen 2008 en 2012 stelselmatig is gegroeid. In 2013 werd een lichte daling³⁷ opgetekend ten opzichte van 2012.

Tabel 18: Reizigersaantallen 2008-2013

Plaatskm/inwoner	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Reizigers (in mio reizigers)	206,2	210,1	215,2	221,3	223,3	223,0

Bron: NMBS.

Bovenstaande reizigersaantallen zijn niet gewestelijk beschikbaar. De telling van de reizigers in de twintig grootste stations van Brussel en Vlaanderen die in 2012 op een weekday opstapten geeft een gewestelijke indicatie van het gebruik van de trein: 405.000 reizigers.

Onderstaande tabel toont het aandeel van het woon-werkverkeer in het totaal verkeer aan in België tussen 2008 en 2013. Het aandeel woon-werk schommelt de voorbije jaren rond de 42%.

Tabel 19: Aandeel woon-werkverkeer in totaal verkeer in reizigers

Plaatskm/inwoner	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aantal reizigers in mio	206,2	210,1	215,2	221,3	223,3	223,0
Aantal reizigers in mio woon-werk	86,7	87,9	88,5	91,7	95,0	95,8
Aandeel woon-werk	42,1%	41,8%	41,2%	41,5%	42,5%	42,9%

Bron: NMBS.

³⁷ De NMBS stelt dat de daling in 2013 kan verklaard worden door de doorvoering van een methodologische wijziging waarbij de intercity Brussel-Den Haag (de vroegere BENELUX-trein) vanaf 2013 wordt gerekend tot het internationaal vervoer. Tot 2012 werd deze gerekend tot het binnenlands reizigersvervoer. Mocht deze methodologische aanpassing niet zijn gebeurd, zou volgens de NMBS een stijging blijken van 0,8% van 2012 naar 2013.



GEDEELDE MOBILITEIT

In dit deel wordt in grote lijnen cijfermatig het aanbod en gebruik van de voornaamste actoren van gedeelde mobiliteit in Vlaanderen geschetst: cambio, Blue-bike en Velo. Alle aangehaalde cijfers werden aangeleverd door de actoren zelf.

Een geaggregeerde monitoring op Vlaams of federaal niveau van het gebruik en aanbod van gedeelde mobiliteit is niet beschikbaar.

1. Aanbod

Cambio

Het aanbod van cambio in Vlaanderen nam de voorbije jaren toe van 66 wagens en 27 standplaatsen op 1 januari 2008 naar 260 wagens en 121 standplaatsen op 1 januari 2014.

Blue-bike

Het aantal aangeboden fietsen van Blue-bike in Vlaanderen en Brussel steeg van ongeveer 400 eind 2011 naar ongeveer 850 op 1 mei 2014. In dezelfde periode steeg het aantal standplaatsen van 31 naar 40.

Velo

In een eerste fase van Velo tot juni 2013 waren er 1000 fietsen en 84 Velo-stations met in totaal 1.992 beschikbare sloten. De tweede fase vanaf juni 2013 vermeerderde het aantal Velo-stations naar 150 met in totaal 4.152 sloten.

2. Gebruik

Cambio

Tussen 1 januari 2008 en 1 januari 2014 is het aantal Vlaamse gebruikers van cambio ongeveer verviervoudigd van 1.536 gebruikers naar 6.048 gebruikers. Ongeveer 70% zijn particuliere gebruikers, 30% zijn zakelijke gebruikers. Onder particuliere gebruikers telt de groep van personen die cambio wel eens gebruiken voor woon-werkverkeer 5% volgens een tweejaarlijkse bevraging.

In een laatste bevraging gaf 29% van de respondenten aan wel een cambio te gebruiken in een andere stad en te gebruiken als 'last mile'.

Blue-bike

Het totaal aantal abonnees van Blue-bike in Vlaanderen en Brussel nam toe van 679 abonnees op 31 december 2011 naar 6131 abonnees op 1 mei 2014. Daarvan gebruikte 5.282 gebruikers Blue-bike voor particulier gebruik en 853 voor zakelijk gebruik. In steden met een derdebetalers-regeling wordt het volgens Blue-bike financieel interessanter om de fiets als woon-werkverkeer in te zetten. In Brugge en Deinze is een sterk segment van mensen die elke dag de Blue-bike nemen.

Het aantal afgelegde kilometer steeg van 9.600 kilometer eind 2011 tot 265.000 kilometer eind 2013.

Velo

Het totaal aantal Velo-jaarkaarten steeg van 4.698 in juni 2011 naar 32.099 in april 2014. In dezelfde periode steeg het aantal afgelegde kilometer van 81.546 naar 925.443 kilometer. Het aantal verplaatsingen steeg van 27.182 in juni 2011 naar 308.481 in april 2014.

Uit een door De Lijn eind 2013 georganiseerde enquête bleek dat 45% Velo onder andere gebruikte voor het woon-werkverkeer. 17% van de respondenten antwoordde Velo onder andere te gebruiken voor dienstverplaatsingen tijdens het werk.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

1. De Lijn

De Lijn ontvangt jaarlijks (exploitatie- en investeringsmiddelen samen) ongeveer een derde van de middelen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het aandeel van De Lijn in de modale verdeling in het personenvervoer is beperkt en blijft vrij constant rond de 3%.

Onderstaande tabel, die werd aangeleverd door De Lijn, geeft een overzicht van de totale toelagen aan De Lijn tussen 2008 en 2014. Het betreft de vereffeningskredieten, de toelagen die bij dotatiebesluit werden toegekend aan De Lijn.

Financiering openbaar vervoer

Deze paragraaf geeft aan hoe het openbaar vervoer wordt gefinancierd.

OVERHEIDSBIJDRAGE OPENBAAR VERVOER

In dit onderdeel geven we de evolutie mee van de dotaties van de Vlaamse overheid aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en van de federale overheid aan de NMBS. De focus ligt hier op de exploitatiedotaties.

Tabel 20: Totaal toelagen De Lijn (x1000 euro)

Toelagen De Lijn (x1000 euro)							
Vereffeningskredieten							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B02014
Exploitatie	798.144	838.821	823.985	822.924	858.785	869.288	882.901
Beschikbaarheidsvergoedingen				1.011	13.887	17.395	17.940
Investerings	86.024	95.678	105.146	179.065	104.102	201.534	181.633
Totaal	884.168	934.499	929.131	1.003.000	976.774	1.088.217	1.082.474

Bron: De Lijn.



De evolutie van de exploitatiedotatie van de Vlaamse overheid aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn tussen 2008 en 2014 ziet er volgens De Lijn als volgt uit:

Tabel 21: Exploitatietoelagen De Lijn (x1000 euro)

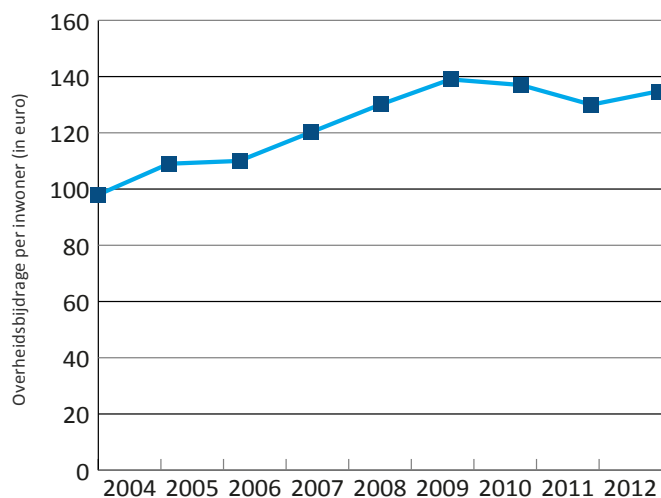
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	BO2014
Exploitatietoelagen	798.144	838.821	823.985	822.924	858.785	869.288	882.901
Evolutie tov jaar ervoor		5,1%	-1,8%	-0,1%	4,4%	1,2%	1,6%

Bron: De Lijn.

Tussen 2006 en 2009 steeg de exploitatiedotatie van de Vlaamse overheid aan De Lijn met meer dan 100 miljoen euro. In 2010 daalde de exploitatiedotatie met 1,8% ten opzichte van 2009, in 2011 was er een daling van 1,9% ten opzichte van 2009. Sinds 2012 stijgt de exploitatiedotatie terug. Tussen 2006 en 2014 is de exploitatiedotatie van de Vlaamse overheid aan De Lijn met meer dan 200 miljoen euro gestegen.

Onderstaande grafiek geeft de evolutie tussen 2004 en 2012 weer van de bijdrage van de Vlaamse overheid aan De Lijn per Vlaamse inwoner. Voor het aantal inwoners wordt het aantal genomen in het betreffende jaar.

Figuur 11: Overheidsbijdrage openbaar vervoer per inwoner in Vlaanderen



Bron: Beheersovereenkomst De Lijn – Evaluatie uitvoeringsjaar 2012, Commissie MOW, 20/06/2013.



Uit de studie³⁸ van PWC en Vito blijkt dat in 2000 de overheidsbijdrage in Vlaanderen 74 euro per inwoner bedroeg. Tussen 2004 en 2012 is er een stijging merkbaar met ongeveer 40 euro, van ongeveer 100 euro naar ongeveer 140 euro, van de bijdrage van de Vlaamse overheid aan De Lijn per Vlaamse inwoner.

2. NMBS

Onderstaande tabel toont aan dat de exploitatiedotatie van de federale regering aan de NMBS tussen 2008 en 2013 stelselmatig is gestegen³⁹. Enkel in 2010 daalde⁴⁰ de exploitatiedotatie met 1,9% ten opzichte van 2009.

Jaarlijks ontvangen de vervoersmaatschappij NMBS en infrastructuurbeheerder Infrabel samen meer dan 2,5 miljard euro via investeringstoelagen, dotaties en pensioenen. Ze krijgen in 2014 gecumuleerd 80 miljoen euro minder exploitatiesteun, volgens De Tijd⁴¹. Het gaat om een structurele vermindering met 30 miljoen en een eenmalige besparing van 50 miljoen.

Tabel 22: Exploitatiedotaties NMBS tussen 2008-2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Exploitatiedotaties (in mio euro)	920,7	927,9	910,4	927,2	953,3	977,9
Vgl Y vs Y-1		0,8%	-1,9%	1,8%	2,8	2,6%

Bron: NMBS.

38 Ibidem voetnoot 23.

39 De weergegeven cijfers zijn nominale bedragen, in reële cijfers geeft dit een ander beeld. De NMBS stelt dat zoals vastgelegd in het beheerscontract tussen de Belgische staat en de NMBS de exploitatietoelagen worden geïndexeerd volgens de gezondheidsindex en de dienstenindex (ten belope van respectievelijk 65% en 35%). De exploitatietoelage steeg van 2008 tot 2013 met gemiddeld 1,21% per jaar. De inflatie (consumptieprijsindex) in dezelfde periode bedroeg 1,92%.

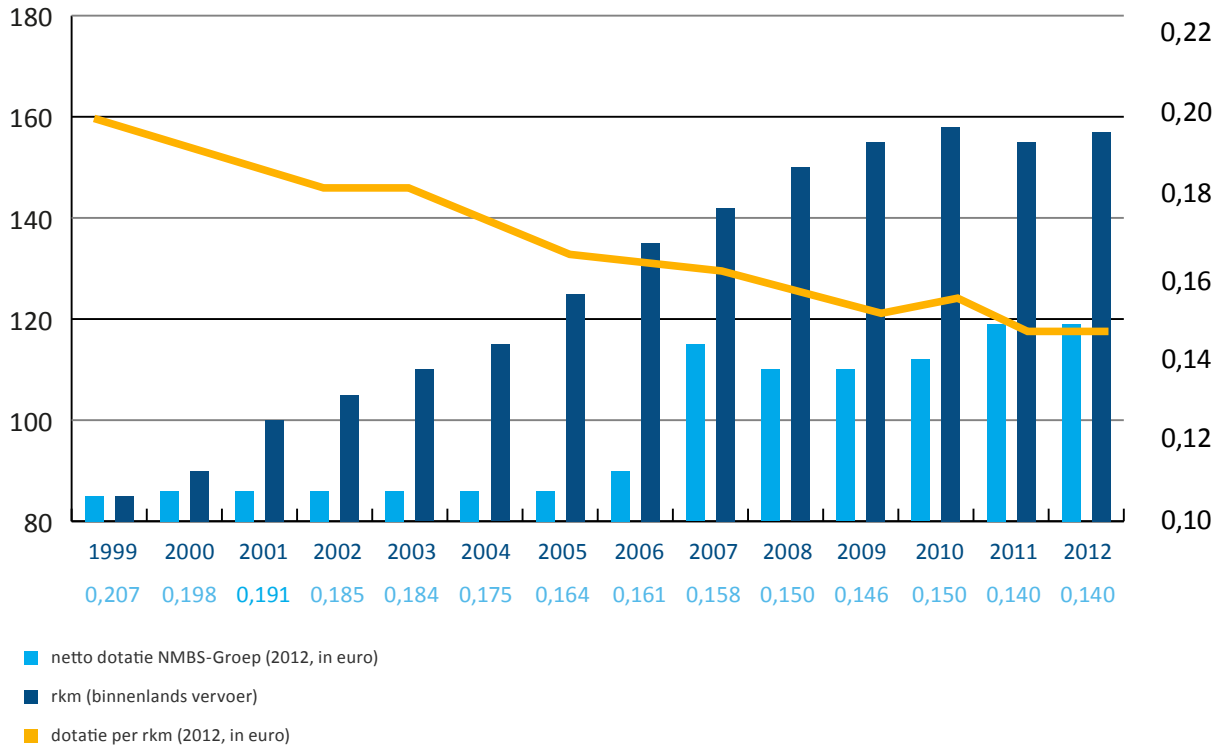
40 De daling tussen 2009 en 2010 werd volgens de NMBS veroorzaakt door een herschikking omwille van de toepassing van de International Financial Reporting Standards.

41 'Spoor krijgt 80 miljoen minder', De Tijd: 10 januari 2014.



Onderstaande grafiek toont dat de dotatie per rijkilometer de voorbije jaren een dalende trend vertoont. In 2011 en 2012 bleef de dotatie per rijkilometer constant op 0,14 euro per rijkilometer.

Figuur 12: Evolutie dotatie per reizigerskilometer



Bron: NMBS.

Onderstaande tabel toont de gemiddelde kostprijs per treintype⁴², uitgedrukt in euro per treinkilometer.

Tabel 23: Kosten per treintype (euro per treinkm)

IC	12,2
IR	12,1
L	13,1

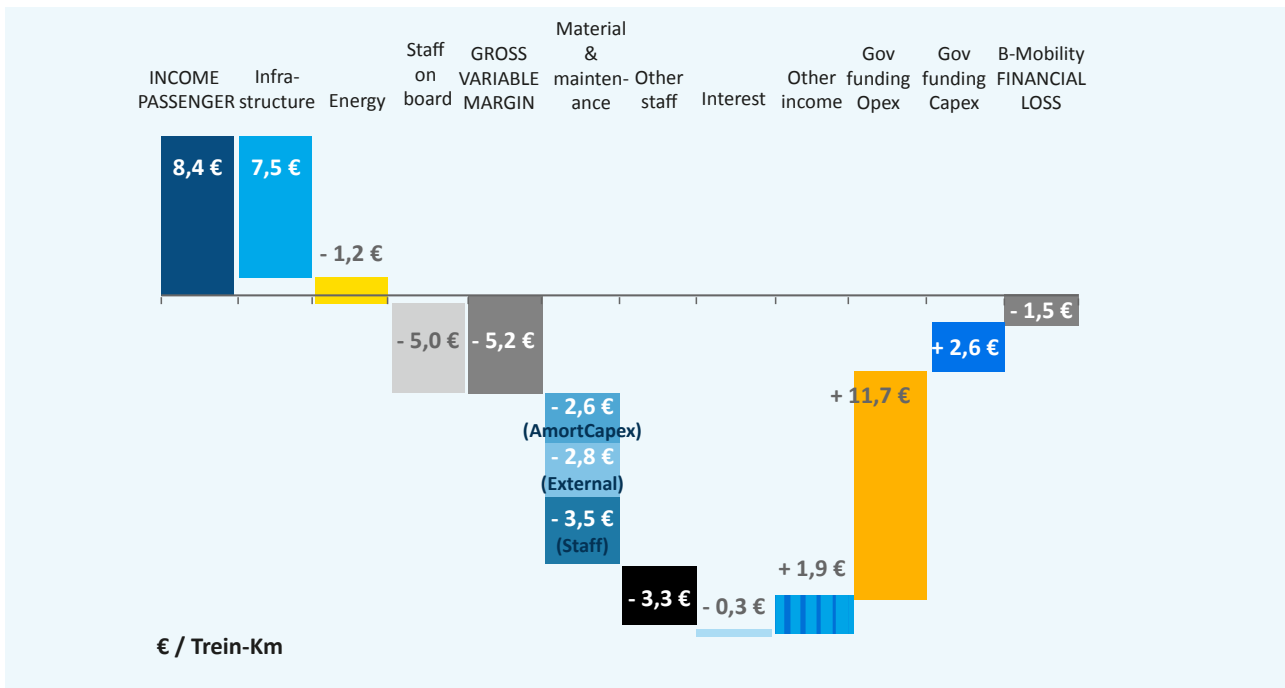
Bron: NMBS.

42 Gemiddeldes op basis van bestaand transportplan.



Onderstaande figuur brengt de kostenstructuur, zijnde de inkomsten en kosten van één treinkilometer binnenland in kaart.

Figuur 13: Kostenstructuur: inkomsten en kosten van 1 trein-km binnenland (2012)



Bron: NMBS.

3. Gedeelte modi

In dit deel brengen we de overheidsbijdrages aan cambio, Blue-bike en Velo in kaart. De cijfers werden aangeleverd door de operatoren zelf.

Blue-bike

Onderstaande tabel duidt de overheidsbijdrages die Blue-bike de voorbije jaren heeft verkregen. Blue-mobility heeft geen eigen investeringsmiddelen. De investeringen werden gedragen door de aandeelhouders.

Tabel 24: Overheidsbijdrage Blue-bike tussen 2011 & FC 2014

	2011	2012	2013	FC 2014
Opstartsubsidie federale overheid/ Nat. Loterij	€ 25.000	€ 40.000		
Subsidie Vlaanderen	€ 100.000	€ 116.667	€ 100.000	€ 100.000

Bron: Blue-bike.



Cambio

Op Vlaams niveau ontvangt cambio subsidies via de Vlaamse proeftuinen rond de integratie van elektrische wagens in het wagenpark (Olympus-project). Cambio kreeg Vlaamse middelen via twee overheidsopdrachten voor de opstart van autodelen in kleinere centrumsteden (Oostende, Turnhout, Sint-Niklaas, Genk, Aalst en Roeselare) ter waarde van 62.000 euro (2009-2013) en 57.600 euro (2012-2014).

Op lokaal niveau stellen kleinere steden zich bij de opstart garant voor een minimaal gebruik. Indien het gebruik onder deze drempel gaat, wordt het tekort door de betreffende steden bijgesteld.

Vanuit De Lijn wordt een budget ter beschikking gesteld waarmee houders van een betalend jaarabonnement van De Lijn gedurende twaalf maanden geen cambio-abonnement dienen te betalen en waarmee bovendien autodelen gepromoot wordt via de kanalen van De Lijn. Totaalbudget: 40.000 euro.

Velo

Velo ontvangt een bijdrage van de stad Antwerpen. De Lijn is, samen met Lampiris, een partner van het project. Tegenover dit partnerschap staat een return in de vorm van media-ruimte, visibiliteit en ontwikkelingen aan het systeem.



EIGEN INKOMSTEN OPENBAAR VERVOER

Deze indicator betreft alle inkomsten die het openbaar vervoerbedrijf int en niet ontvangt van de centrale overheid. Dit heeft betrekking op de inkomsten die het openbaar vervoerbedrijf verkrijgt uit de verkoop aan gebruikers (nettovervoersontvangsten uit kaart- en biljetverkoop), tussenkomsten door derden (derdebetalers) en andere bedrijfsopbrengsten.

1. De Lijn

In dit luik geven we een cijfermatige duiding van de nettovervoersontvangsten en de via derdebetalersovereenkomsten gegenereerde ontvangsten voor De Lijn. Daarnaast duiden we het aandeel van het aantal betaalde ritten ten opzichte van het totaal aantal ritten en de opbrengst per reizigersrit de voorbije jaren. Tot slot wordt een evolutie gegeven van de eigen inkomsten van De Lijn.

Sinds 2001 bestaan er bij De Lijn geen trajectgebonden abonnementen meer waarmee slechts kon gereisd worden tussen bepaalde tijdstippen op een welbepaald traject.

De randvoorwaarde in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 op het vlak van het tariefbeleid, buiten de jaarlijkse indexering zullen de gemiddelde tarieven van De Lijn niet stijgen, bepaalt de marge waarbinnen De Lijn haar prijsbeleid kan voeren.

De Lijn paste op 1 juni 2013 een tariefverhoging aan de inflatie toe, met een gemiddelde stijging van 1,91%. De gemiddelde stijging van de tarieven bleef onder de inflatie van de consumentenprijzen.

- De abonnementen werden gemiddeld 2,04% duurder. Een Buzzy Pazz (jongerenabonnement voor - 25 jaar) voor een jaar kost voortaan 182 euro, een Omnipas (25-64 jaar) 237 euro. Voor sociale abonnementen Omnio-WIGW en VG (Vervoersgarantie) betaalt de reiziger sinds 1 juni 2013 36 euro voor een jaar.

- 65-plussers die niet in Vlaanderen wonen, betalen sinds juni 2013 36 euro voor een jaarabonnement.
- De vorige tariefverhoging van Lijnkaarten dateert van 2010. Een rit van één of twee zones met een Lijnkaart kost vanaf 2013 1 euro, met de Lijnkaart%, een Lijnkaart tegen verminderd tarief, is dat 0,80 euro.
- De prijs van een sms-ticket ging in 2013 met 0,10 euro omhoog. Het is de eerste verhoging sinds 2010. Een sms-ticket voor 60 minuten kost voortaan 1,40 euro, een voor 120 minuten 2,20 euro. Daarbij komt nog een telecomkost van 0,15 euro voor de operator.
- Een biljet kost in voorverkoop voor 1 of 2 zones 1,30 euro.

Het sms-ticket neemt volgens De Lijn steeds vaker de plaats in van het papieren biljet. In 2012 werden 7,6 miljoen biljetten verkocht door de chauffeurs. In 2008 waren er dat nog 11,6 miljoen. Het sms-ticket is tot 28% goedkoper dan een biljet bij de chauffeur. In 2013 werden meer dan 8 miljoen sms-tickets aangevraagd. Dat is 45% of 2,5 miljoen stuks meer dan in 2012.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de nettovervoersontvangsten van De Lijn tussen 2008 en 2013.

Tabel 25: De nettovervoersontvangsten van De Lijn

	Totaal
Totaal 2008	131.478.115,50
Totaal 2009	133.661.079,59
Totaal 2010	137.103.179,70
Totaal 2011	138.497.872,60
Totaal 2012	142.571.250,48
Totaal 2013	148.586.541,08

Bron: De Lijn.



Onderstaande tabel geeft een overzicht van het totaal ontvangen deel dat betaald werd door de derdebetalers (zowel bedrijven als gemeenten) voor alle derdebetalerssystemen van De Lijn van 2008 tot en met 2013.

Tabel 26: Totaal ontvangen bedrag in euro van derdebetalers i.k.v. derdebetalerssystemen (bedrijven + gemeenten)

	Totaal
2008	10.422.161
2009	10.887.294
2010	13.515.476
2011	14.542.824
2012	16.083.778
2013	16.286.086

Bron: De Lijn.

We stellen vast dat het totaal bedrag dat De Lijn heeft ontvangen van de derdebetalers de voorbije zes jaar met meer dan de helft is toegenomen.

Het aantal derdebetalerssystemen dat De Lijn heeft gesloten met werkgevers tussen 2008 en 2012 ziet er als volgt uit:

Tabel 27: Derdebetalerssysteem tussen De Lijn en werkgevers tussen 2008 en 2012

	12/2008	12/2009	12/2010	12/2011	12/2012
Totaal ⁴³	18.120	20.283	22.421	24.951	27.188
Contracten	337	402	551	675	824

Bron: De Lijn.

De Lijn stelt dat de ontvangsten van het derdebetalerssysteem woon-werkverkeer tussen 2006 en 2011 met 61% zijn gestegen.

Uit onderstaande tabel blijkt dat het bedrag dat De Lijn via de derdebetalerssystemen woon-werkverkeer heeft ontvangen, opgedeeld volgens de bijdrage van werkgever en werknemers, de voorbije jaren is toegenomen.

Tabel 28: Derdebetalerssysteem woon-werkverkeer De Lijn: aandeel werkgever en werknemer tussen 2009 en 2012

	Bedrag tussenkomst bedrijf (in €)	Bedrag tussenkomst werknemers (in €)
2009	4.863.269,97	853.534,23
2010	5.320.957,79	1.069.214,61
2011	5.924.658,69	943.447,51
2012	6.677.139,09	1.218.409,21

Bron: De Lijn.

43 Werkelijk uitgereikte abonnementen die aangevraagd werden door werknemers in het kader van de contracten derdebetalers met hun werkgevers.



Onderstaande tabel toont dat het aandeel van het aantal betaalde ritten ten opzichte van het totaal aantal ritten de laatste jaren toeneemt.

Tabel 29: Aantal betaalde ritten

	Aantal betaalde ritten	Evolutie tov jaar ervoor	% op totaal aantal ritten	Totaal aantal reizigers
2009	436.924.254		82,25%	531.229.970
2010	458.053.299	21.129.045	83,10%	551.235.185
2011	464.398.217	6.344.918	84,58%	549.072.673
2012	472.677.809	8.279.592	86,88%	544.033.069
2013	473.522.439	844.630	87,77%	539.512.672

Bron: De Lijn.

De Lijn meldt dat hoewel het totaal aantal reizigersritten in 2013 licht daalde met ongeveer 4,5 miljoen, het aantal betaalde⁴⁴ ritten⁴⁵ met ongeveer 850.000 steeg. Dat resulteerde in een inkomstenstijging van 5,9 miljoen euro.

Onderstaande tabel toont dat de opbrengsten per reizigersrit de laatste jaren een lichte stijging kennen. Daarnaast stellen we de voorbije vier jaar ook een constante stijging vast in de globale gemiddelde kost per rit ten opzichte van 2012.

Tabel 30: Opbrengst per vervoerbewijs De Lijn per globale, gemiddelde kosten per reizigersrit

	2010	2011	2012	2013
Opbrengst per reizigersrit	0,25	0,25	0,26	0,28
Globale gemiddelde kost per rit	1,77	1,81	1,88	1,95

Bron: De Lijn.

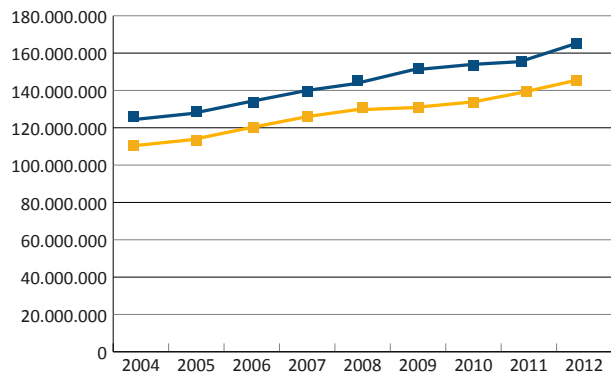
44 Met gratis ritten worden bedoeld derde Buzzy Pazz binnen een gezin, 3W-Extra voor de partner, gratis DINA-abonnementen, gratis abonnementen voor journalisten en leden van de Gezinsbond onder bepaalde voorwaarden, gratis 65+abonnementen en personen met een handicap die een gratis netabonnement gekregen hebben.

45 Volgens De Lijn wordt door een gewijzigde reglementering DINA er slechts één jaar gratis een abonnement gegeven bij het inleveren van een nummerplaat. Dit zorgt voor een daling in het aantal gratis ritten.



Onderstaande figuur duidt dat de eigen inkomsten van De Lijn en de netto vervoerontvangsten de laatste jaren zijn gestegen.

Figuur 14: Eigen inkomsten openbaar vervoer in Vlaanderen



Bron: Beheersovereenkomst De Lijn – Evaluatie uitvoeringsjaar 2012, Commissie MOW, 20/06/2013.

- Eigen inkomsten De Lijn
- Netto vervoerontvangsten

De benchmarkstudie⁴⁶ van PWC en VITO uit 2009 stelt: “de eigen inkomsten per inwoner voor Vlaanderen liggen merkelijk onder het peil van de overige regio’s. Daarnaast blijkt dat ze een vrij vlak verloop kenden, terwijl ze in de overige regio’s merkelijk gestegen zijn. Uit de bespreking die vooraf gaat blijkt dat de geringe verhoging van eigen inkomsten van De Lijn de inflatie niet overstijgt en in reële termen een daling betekent.”

⁴⁶ Ibidem voetnoot 23.



2. NMBS

In dit luik geven we een cijfermatige duiding van de inkomsten per type vervoerbewijs, het aantal derdebetalersovereenkomsten woon-werkverkeer en de gemiddelde opbrengst per rit. De cijfers werden aangeleverd door de NMBS en hebben betrekking op België.

Onderstaande tabel toont aan dat de totale inkomsten uit de verkoop van biljetten, rittenkaarten en treinkaarten van de NMBS tussen 2008 en 2013 een groei kent. De tarieven van de NMBS werden op 1 februari 2014 verhoogd met 1,32%.

Jo Cornu stelde in het Vlaams Parlement⁴⁷:

“Het gemiddelde treintraject van de reizigers bedraagt 45 kilometer. Met een abonnement betaalt de reiziger daarvoor 7 eurocent per kilometer. Met de aftrek van de patronale bijdrage is dat maar 2 eurocent per kilometer. Een bestuurder die met de auto 45 kilometer naar het werk rijdt, betaalt daarvoor, alle kosten inbegrepen, 28 eurocent per kilometer, met een dieselauto 26 eurocent per kilometer. Kortom, de kosten voor de trein zijn voor de gebruiker ongeveer een vierde van die voor de auto.”

Tabel 31: Inkomsten NMBS per type vervoerbewijs (in mio. euro)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Biljetten	182,2	191,2	202,2	205,1	211,0	214,5
Rittenkaarten	70,4	73,2	72,6	77,1	75,7	78,6
Treinkaarten	234,9	248,3	251,6	268,9	276,2	286,6
Totaal	487,5	512,7	526,5	551,1	562,9	579,7

Bron: NMBS.

47 Cijfers zoals meegedeeld door Jo Cornu, gedelegeerd bestuurder NMBS, in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 10 april 2014 in kader van de gedachtewisseling over de strategie en de algemene doelstellingen van de NMBS als vervoerder.



Onderstaande tabel toont aan dat de gemiddelde opbrengst per rit van de NMBS tussen 2008 en 2013 een lichte stijging kende.

Tabel 32: Gemiddelde opbrengst per rit

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Opbrengst per rit (€/km)	0,057	0,059	0,059	0,060	0,061	0,061

Bron: NMBS.

De ontvangsten via derdebetalersovereenkomsten woon-werkverkeer namen de voorbije jaren toe. Gemiddeld betaalt een werkgever ongeveer 60% van de vervoerskosten van werknemers die met de trein naar het werk sporen. De NMBS biedt ook een 80/20-regeling aan: als de werkgever 80% van het treinabonnement terugbetaalt, dan legt de federale overheid de resterende 20% bij zodat de werknemer een gratis abonnement via de werkgever krijgt.

In 2010 waren er 145.428 personen die genoten van de derdebetalersregeling⁴⁸. In 2011 steeg dit aantal tot 149.861 en kende een verdere stijging om in 2012 uit te komen op 154.809 personen. Dit komt neer op een stijging van 6,45% over de periode 2010-2012. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar.

Het totale aantal derdebetalerscontracten woon-werk lag eind 2012 op 6.667. In 2010 en 2011 bedroegen deze aantallen respectievelijk 5.391 en 5.907. Dit komt neer op een stijging van 23,7% over de periode 2010-2012. In 2012 vertegenwoordigden de bedrijven, ofwel de privésector, 45,3% van het totale aantal derdebetalerscontracten NMBS. Het aantal klanten uit de privésector die in het systeem stapten, groeide over de periode 2010-2012 met 13% aan, hetzij van 62.203 naar 70.340. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar.

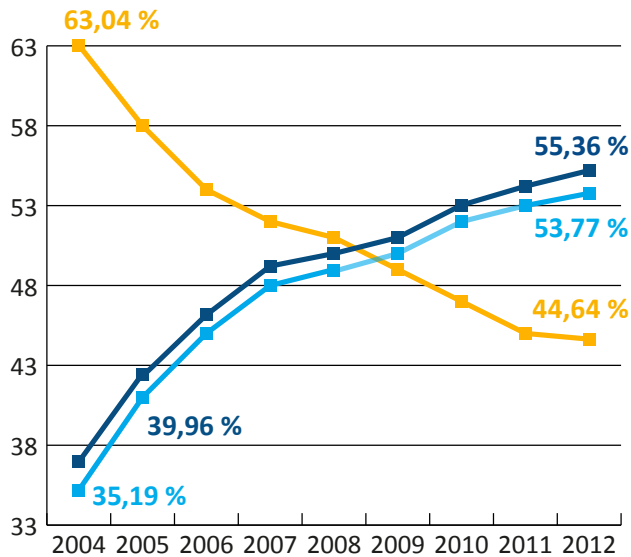
De staatstussenkomst bedroeg respectievelijk 24.916.000 euro, 25.785.000 euro en 27.255.000 euro volgens de definitieve rekeningen van 2010, 2011 en 2012.

48 Cijfers op basis van het antwoord van de federale minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 18 oktober 2013, op de vraag nr. 455 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 22 juli 2013.



Onderstaande figuur toont het aandeel van de derdebetalerscontracten woon-werkverkeer in het totaal aantal treinkaarten.

Figuur 15: Aandeel woon-werkverkeer derdebetalers in totaal aantal treinkaarten



Bron: NMBS⁴⁹.

- Aandeel derdebetalerscontracten in geheel
- Aandeel kosteloos vervoer in geheel

3. Gedeelde mobiliteit

In dit deel worden de voorhanden ontvangsten van de voornaamste actoren van gedeelde mobiliteit in Vlaanderen geïdentificeerd: cambio, Blue-bike en Velo. De aangehaalde cijfers werden aangeleverd door de actoren.

Cambio

Cambio heeft geen derdebetalersregelingen, enkel de stad Gent betaalt inwoners de instapkosten terug.

In grotere steden is cambio 100% kostendekkend, in kleinere steden kan een zekere tussenkomst van de lokale overheid noodzakelijk zijn, zeker in de opstartfase.

Blue-bike

Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat het aandeel van de reizigersinkomsten bij Blue-bike de laatste jaren toeneemt.

Tabel 33: Aandeel eigen inkomsten en reizigersinkomsten Blue-bike

	2011	2012	2013	FC 2014
Eigen inkomsten	64%	62%	80%	79%
Reizigersinkomsten	1%	11%	31%	36%

Bron: Blue-bike.

In 2013 ontving Blue-bike ongeveer 40.000 euro uit derdebetalersovereenkomsten met lokale overheden. In Deinze, Hasselt, Eeklo, Ninove en Ottignies is de ontlening van een fiets gratis en kunnen inwoners ook elders gratis gebruik maken van Blue-bike. De stad betaalt 2 euro per verhuring. In Brugge en Dendermonde betaalt de stad 2 euro, de ontlening is enkel in de stad gratis. In Geel, Herentals, Lier, Mechelen, Mol, Mortsel, Torhout en Waregem betalen de stad en gebruiker elk 1 euro. In Roeselare geldt dezelfde regeling maar kunnen inwoners ook elders Blue-bikes ontlenen.

Velo

25% van de kosten van het Velo-systeem wordt gedekt door inkomsten van de gebruikers.

⁴⁹ De oranje lijn in de figuur duidt 'het aandeel van niet-derdebetalerscontracten'. Dit zijn reizigers die aan het loket of via internet zelf hun abonnement moeten betalen en op een andere manier het aandeel van de werkgever betaald krijgen.



KOSTENDEKKINGSGRAAD

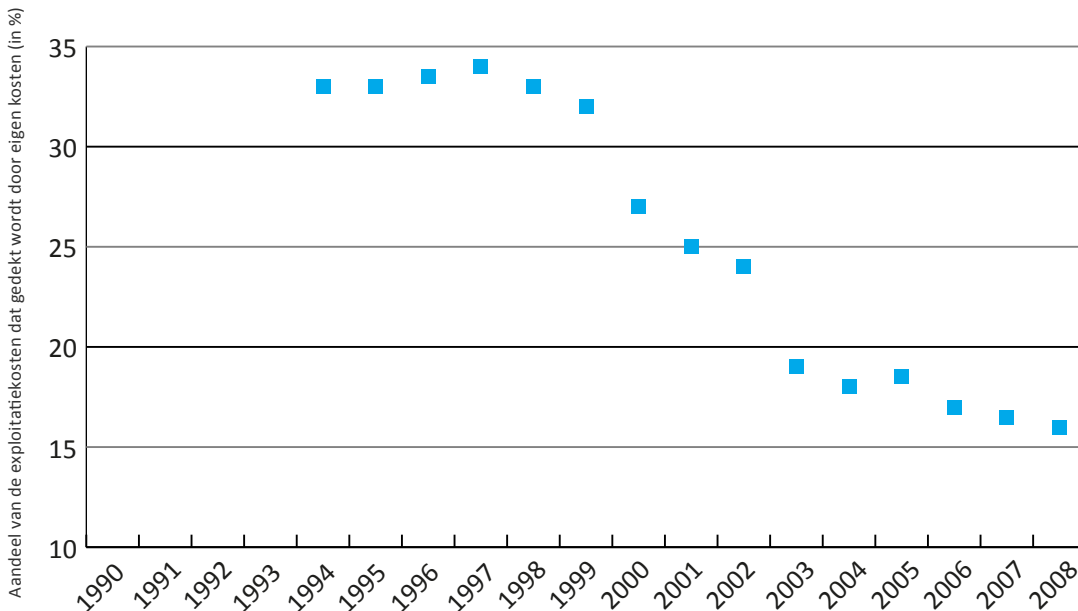
De kostendekkingsgraad geeft aan hoeveel van de kosten van de openbare vervoersmaatschappijen worden gedekt door eigen inkomsten uit openbaar vervoer. Deze graad is een maatstaf voor het terugverdieneffect. Als de kostendekkingsgraad 100% bedraagt, zal elke gereden kilometer betaald worden door de gebruikers. De kostendekkingsgraad geeft enkel een beeld van de verdeling van de financiering van de kosten over verschillende bronnen. Het is geen maat van efficiëntie van de werking van de openbare vervoersmaatschappijen, daarvoor bestaan andere indicatoren. De kostendekkingsgraad moet ook gekaderd worden binnen de sociale, inclusieve opdrachten van bereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer.

1. De Lijn

De kostendekkingsgraad als indicator gaat na in welke mate de totale werkingskosten van De Lijn (exploitatiekosten) gedragen worden door middel van inkomsten die ze zelf genereert (netto vervoersopbrengsten en bedrijfsopbrengsten). De bijkomende investeringen die door de overheid zelf gebeuren worden dus niet mee in rekening gebracht.

Uit onderstaande figuur blijkt dat de kostendekkingsgraad in Vlaanderen tussen begin de jaren '90 en 2008 is gehalveerd van 32% naar 16%.

Figuur 16: Kostendekkingsgraad De Lijn tussen 1994 en 2008



Bron: PWC-studie.



Uit de benchmarkstudie uit 2009 blijkt dat de geringe kostendekking vooral te wijten is aan de lage eigen netto-inkomsten uit openbaar vervoer en minder aan de kostenzijde: “Vooral in de periode 2000-2004 resulteerde een actief prijsbeleid in meer reizigers maar ook in een geringere bijdrage in de kost per dienstverleningskilometer door die reizigers. Dit kan ten dele worden verklaard door het aanbod aan goedkope netabonnements sinds 2001/2002 voor zowel jongeren als volwassenen. Uit de analyse blijkt dat steeds meer abonneementhouders zich een jaarabonnement aanschaffen, waarvan het tarief een fractie bedraagt van de tarieven die gelden in het buitenland.”⁵⁰

Sinds 2008 schommelt de kostendekkingsgraad (eigen inkomsten t.o.v. exploitatiekosten) rond de 15%. De kostendekkingsgraad van De Lijn is tussen 2008 en 2013 gestegen met ongeveer 1 procentpunt.

Tabel 34: Kostendekkingsgraad De Lijn tussen 2009 en 2013

Bedragen (x1000 euro)	2009	2010	2011	2012	2013
Opbrengsten	149.625	154.811	157.712	166.173	170.789
Kosten excl. afschrijvingen kapitaalsubsidie	995.684	980.526	1.000.870	1.024.957	1.040.185
Kosten incl. afschrijvingen kapitaalsubsidie	1.047.446	1.030.008	1.058.145	1.087.539	1.119.287
Kostendekking excl. kapitaalsubsidie in %	15,03	15,79	15,76	16,21	16,42
Kostendekking incl. kapitaalsubsidie in %	14,28	15,03	14,90	15,28	15,26
Budget leerlingenvervoer	58.885	60.080	61.885	64.657	68.319
Kostendekking incl. kapitaalsubsidie met neutralisatie leerlingenvervoer in %	19,91	20,86	20,75	21,22	21,36

Bron: De Lijn.

50 Ibidem voetnoot 23.



In de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en De Lijn is vastgelegd dat de kostendekkingsgraad jaarlijks met gemiddeld 0,5% omhoog moet zonder in te boeten op comfort en dienstverlening⁵¹. Eind 2015 moet bijgevolg een kostendekkingsgraad van 17,5% (incl. kapitaalsubsidie) worden behaald. De randvoorwaarde in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 op het vlak van het tariefbeleid - buiten de jaarlijkse indexering zullen de gemiddelde tarieven van De Lijn niet stijgen - bepaalt mee de marge waarbinnen deze doelstelling kan worden bereikt.

Zoals bepaald in de beheersovereenkomst 2011-2015⁵² moet De Lijn onderzoek voeren naar de prijselasticiteit en de wijze waarop de prijszetting van de verschillende vervoersbewijzen het aankoop- en verplaatsingsgedrag van de reiziger beïnvloeden. Op geregelde tijdstippen moet de impact van het prijsbeleid op de kostendekkingsgraad zowel ex-ante als ex-post worden geëvalueerd.

Verder⁵³ heeft De Lijn eind 2011 een strategisch plan voorgelegd met verschillende scenario's om de kostendekkingsgraad jaarlijks met 0,5% te doen stijgen. Aangezien deze scenario's niet konden uitgevoerd worden binnen het regeerakkoord 2009-2014 werden deze voorstellen verder op de verschillende politieke beleidsniveaus besproken.

Om de vooropgestelde kostendekkingsgraad in 2015 te halen, zou De Lijn aan de ontvangstenzijde een meerontvangst van 40 miljoen euro tegen 2015 moeten realiseren. Dit zou enkel kunnen mits een fundamentele wijziging van het tariefbeleid.

Om de doelstelling van een hogere kostendekkingsgraad te behalen werd aanvankelijk, de randvoorwaarden van het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 op het vlak van het tariefbeleid in gedachten, vooral ingezet op een reductie van de kosten. Er werden onder andere kostenreducties op het vlak van exploitatie gedaan door te besparen in het aanbod van lijnen met een te lage bezettingsgraad. Daarnaast werden ook kostenreducties buiten exploitatie gedaan zoals efficiëntieverhogingen en een selectieve wervingsstop. De Lijn stelt⁵⁴ dat ze tussen 2009 en 2013 ongeveer 100 miljoen euro (ca. 10% van het totale budget) heeft bespaard.

Om de doelstelling tot een jaarlijkse stijging van de kostendekkingsgraad met 0,5% mee mogelijk te maken, moest De Lijn vanaf 2013 extra inkomsten realiseren door extra inkomsten te halen uit reclame en uit meer controles rond zwartrijden. De Lijn paste op 1 juni 2013 ook een tariefverhoging aan de inflatie toe, met een gemiddelde stijging van 1,91%.

51 O.D. 7.18. Operationele doelstellingen De Lijn: Efficiëntieverhoging.
52 O.D. 7.14. Operationele doelstellingen De Lijn/Tarieven-Tariefsysteem.
53 O.D. 7.18. Operationele doelstellingen De Lijn: Efficiëntieverhoging.

54 Cijfers zoals meegedeeld door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, in De Ochtend, Radio 1, 9 april 2013.



Benchmark

Uit de benchmarkstudie van PWC en VITO uit 2009 bleek dat Vlaanderen, in vergelijking met de andere benchmarkregio's, een zeer lage kostendekkingsgraad (gedefinieerd als netto-inkomsten uit exploitatie/totale exploitatiekosten) van de openbaar vervoerexploitatie heeft.

Uit de analyse bleek dat de daling van de kostendekkingsgraad de voorbije twee decennia vooral veroorzaakt wordt door een daling van de inkomsten. Dit kan ten dele worden verklaard door de goedkope netabonnementen die in 2001/2002 werden ingevoerd voor zowel jongeren als volwassenen.

Uit de in de studie aangehaalde buitenlandse voorbeelden blijkt dat men in andere regio's geen actief prijsbeleid gevoerd heeft, maar gekozen heeft voor een aansturing op de kostendekkingsgraad.

De vervoersbedrijven krijgen als doelstelling een bepaalde kostendekkingsgraad te realiseren. De tarieven worden in functie daarvan berekend.

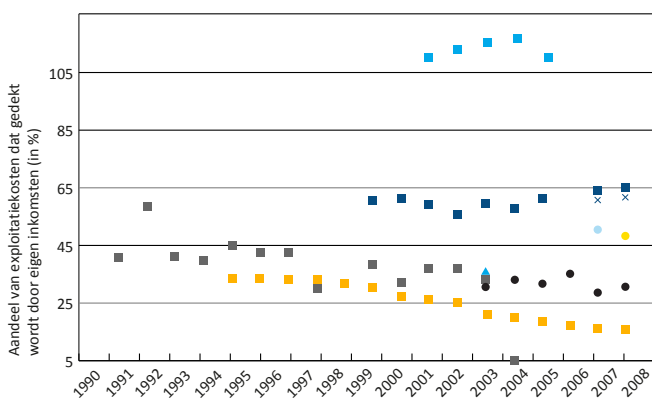
Men past dan een cost-plus benadering toe waarbij men op basis van de kostprijs van een rit en het gewenste intentieniveau (bv. 50% overheidsinterventie) de ticketprijs bepaalt.

Naast het prijsbeleid vormt ook de kostenevolutie een verklaring voor de negatieve evolutie van de kostendekkingsgraad in Vlaanderen, stelt de studie.

2. NMBS

De NMBS haalt een kostendekkingsgraad tussen 32% en de 40%⁵⁵, maar die graad varieert naargelang het type verbinding. Onderstaande tabel geeft een weergave van de gemiddelde kostendekkingsgraad⁵⁶ van InterCity, Interregio en Lokale treinen.

Figuur 17: Kostendekkingsgraad Vlaanderen: vergelijking



Bron: Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer, pag. 102.



Tabel 35: Kostendekkingsgraad NMBS volgens type verbinding

IC	65%
IR	38%
L	22%

Bron: NMBS.

⁵⁵ Ibidem voetnoot 23.

⁵⁶ Gemiddeldes op basis van bestaand transportplan.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

BESTAAND KADER

In dit luik duiden we de gemaakte beleidskeuzes en het bestaand beleidskader die de huidige financiering en het tariefbeleid van het openbaar vervoer in Vlaanderen bepalen. We focussen daarbij op de kosten van de openbaarvervoersmaatschappijen. Deze kostprijs dient gekaderd te worden binnen de sociale, inclusieve opdrachten van bereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Stads- en streekvervoer door De Lijn

Rond 2000 kreeg De Lijn de opdracht om haar tarieven sterk te verlagen en te vereenvoudigen. Sinds 2001 werden de trajectgebonden abonnementen vervangen door goedkopere, langlopende abonnementen die geldig zijn op het volledige net van De Lijn. Voor bepaalde doelgroepen is het stads- en streekvervoer in Vlaanderen gratis.

In Vlaanderen werd de voorbije jaren een beleid gevoerd met als doelstelling reizigersgroei en een verhoging van de toegankelijkheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid van het geregeld stads- en streekvervoer door De Lijn. Centraal hierbij was het netmanagement en een actief prijsbeleid.

Het Pact 2020 bepaalt dat in 2020 40% van de verplaatsingen met duurzame modi moet gebeuren.

Volgend beleidskader bepaalt vandaag de financiering en het tariefbeleid van De Lijn:

REGEERAKKOORD VLAAMSE REGERING 2009-2014

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2009-2014 wordt gesteld dat het openbaar vervoer meer mensen moet vervoeren. Bijzondere aandacht gaat naar de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap.

In het regeerakkoord worden volgende klemtonen gelegd om een beter openbaar vervoer te realiseren:

- De Lijn verlegt verder de focus naar het netmanagement, zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt.
- We bereiken een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. De Lijn zal daarvoor onder meer maatregelen nemen die op efficiëntieverhoging gericht zijn.
- De investeringen in een betere doorstroming worden voortgezet.
- We realiseren een eengemaakt vervoersbewijs over de verschillende vervoersaanbieders heen.
- Op basis van de benchmarkstudie van het openbaar vervoer, de aanbevelingen van het Rekenhof over de financiering, het verzamelen van statistisch materiaal en de efficiëntie bij De Lijn komen we tot een nieuwe beheersovereenkomst.
- Buiten de jaarlijkse indexering zullen de tarieven van De Lijn niet stijgen.



BEHEERSOVEREENKOMST DE LIJN 2011-2015

De Lijn moet tijdens de looptijd van deze beheersovereenkomst haar reizigersaantal verhogen. In de beheersovereenkomst zijn volgende operationele doelstellingen in verband met het tariefsysteem, de armoedebestrijding, de efficiëntieverhoging en de financiën opgenomen:

- Operationele doelstelling 7.14: tarieven – tariefsysteem

De Lijn werkt, binnen de randvoorwaarden, zoals opgenomen in het regeerakkoord, een aantrekkelijk en transparant tariefsysteem uit. Met haar tarieven wil ze zowel de occasionele reizigers (aanzet tot gebruik) als op de heavy users (loyauteit bevorderen) tevreden stellen. De Lijn houdt daarom rekening met specifieke doelgroepen en met mogelijke differentiatie tussen de aangeboden producttypes. Jaarlijks kan De Lijn aan de minister een voorstel van tariefaanpassing voorleggen.

De Lijn voert onderzoek naar de prijselasticiteit en de wijze waarop de prijszetting van de verschillende vervoersbewijzen het aankoop- en verplaatsingsgedrag van de reiziger beïnvloedt. Op geregelde tijdstippen wordt de impact van het prijsbeleid op de kostendekkingsgraad zowel ex-ante als ex-post geëvalueerd.

- Operationele doelstelling 7.15: tarieven – armoedebestrijding

De Lijn zorgt ervoor dat ook mensen in armoede volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving via gemakkelijk toegankelijke en betaalbare tariefproducten. Voor een aantal doelgroepen die de minister definieert, worden verplaatsingen aangeboden tegen verminderd tarief.

- Operationele doelstelling 7.18: efficiëntieverhoging

De Lijn bereikt een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. De randvoorwaarde op het vlak van het tariefbeleid – buiten de jaarlijkse indexering zullen de gemiddelde tarieven van De Lijn niet stijgen – bepaalt mee de marge waarbinnen deze doelstelling kan worden gerealiseerd.

De Lijn legt in 2011 een strategisch plan voor waarbij er verschillende scenario's uitgewerkt worden met betrekking tot een kwantitatief groeipad voor de kostendekkingsgraad. Hierbij wordt minstens het scenario bekeken waarbij een jaarlijks groeipad van gemiddeld 0,5% vooropgesteld wordt. Voor de verschillende maatregelen moet hierbij duidelijk aangeven worden welke effecten dit heeft op de verschillende doelstellingen binnen deze beheersovereenkomst en meer specifiek op de hierboven vermelde randvoorwaarden.

De Lijn streeft naar efficiëntieverhoging in de algemene werking. De sleutelementen voor efficiëntiewinsten bij De Lijn zijn:

- Het vraaggestuurd karakter van het openbaar vervoer, weliswaar binnen het regelgevend kader van het netmanagement (incl. basismobiliteit), dat ingevuld wordt op basis van aantoonbaar potentieel en/of voldoende bezettingsgraad (Resol. 5,18)
- De optimale planning van de inzet van exploitatiemiddelen en –personeel om het aantal 'lege' kilometers en 'dode' uren te beperken (Resol.4)



De beschikbare middelen worden efficiënt ingezet. Zo kiest De Lijn er onder andere voor om verder te investeren in zowel interne (maatregelen waarop De Lijn zelf vat heeft) als in externe door-stroming van het openbaar vervoer (samen met de wegbeheerders).

De Lijn streeft een kostenbesparing en – beheersing na via efficiëntiewinsten op onderbezette lijnen (aanpassing van de exploitatie).

Wat betreft de inzet van de verschillende openbaar-vervoermiddelen wordt naar de hoogste efficiëntie gestreefd. De Lijn werkt hiervoor in 2011 een glo-baal plan uit en treedt hierover in overleg met de vakorganisaties, exploitanten en de taxisector.

Specifiek op het vlak van de organisatie van het openbaar vervoer, optimaliseert De Lijn haar plan-ning van de inzet van voertuigen en personeel, met respect voor de sociale wetgeving en de CAO-af-spraken.

- Operationele doelstelling 7.24: financieel

Volgens deze doelstelling dient De Lijn oa. haar opbrengsten te optimaliseren en een hogere kostendekkingsgraad te bereiken zonder, buiten de jaarlijkse indexering, de tarieven te doen stijgen.



ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN 2013

In dit onderdeel focussen we op de actielijnen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 die gaan over de internalisering van de kosten van het openbaar vervoer, de kostenontwikkeling en het tarievenbeleid. We nemen hierbij ook de invalshoek van inclusie⁵⁷, een van de drie kernbegrippen van de missie, mee.

Het doel van “actielijn 13: toegankelijkheid van vervoersaanbod en openbaar domein verbeteren” is om de toegang tot het transportsysteem te verbeteren en de vervoersarmoede weg te werken. Om de financiële toegankelijkheid te garanderen voor inkomenszwakke groepen (kansarmen, ouderen, jongeren en kinderen,...) wordt gezorgd voor sociale tarieven en toegankelijke info over de meest voordelige tarieven die automatisch worden toegekend.

Het doel van “actielijn 20: de vervuiler en gebruiker laten betalen” is te komen tot een betere aanrekening aan de gebruikers van de verschillende modale netwerken van de interne en externe kosten. Er wordt nagegaan of en op welke wijze de tarieven bij het openbaar vervoer in tijd kunnen gedifferentieerd worden. In overleg met de federale overheid wordt de mogelijkheid onderzocht tot het differentiëren van de tarieven bij het spoorvervoer (persoonvervoer).

BIJDRAGE REGEERAKKOORD VLAAMSE ADMINISTRATIE

In de bijdrage van het college van ambtenaren-generaal van de Vlaamse administratie aan het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 vinden we terug dat de kostendekkingsgraad van De Lijn moet verhogen en dat er van een vooral aanbodgericht beleid moet overgestapt worden naar een vraaggestuurd beleid. Dit vergt volgens de bijdrage “een aanpassing van de regelgeving inzake basismobiliteit, wat de efficiëntie ten goede zal komen”. Verder wordt gepleit voor de aanpassing van de tariefstructuur “met inbegrip van de geldende regelingen voor gratis openbaar vervoer. RETIBO zal nuttige beleidsinformatie aanleveren om de beleidskeuzes ter zake te onderbouwen”. Er wordt nagegaan “of en op welke wijze de tarieven bij het openbaar vervoer – net zoals de slimme kilometerheffing – op basis van het tijdstip van de rit gedifferentieerd kan worden. Ook op dat vlak moet RETIBO nieuwe mogelijkheden bieden.”

⁵⁷ Inclusie betekent in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 dat barrières voor maatschappelijke participatie, zoals armoede, sociale ongelijkheid en andere vormen van uitsluiting worden bestreden.



EU VERORDENING GECONTROLEERDE MEDEDINGING

De markt van het openbare personenvervoer per bus, tram en metro zal worden vrij-gemaakt, als gevolg van de Europese verordening 1370/2007 betreffende een meer gecontroleerde mededinging.

Centraal aan verordening 1370/2007 is de eis van transparantie in de relatie tussen de staat en de vervoersoperator. Er moet met andere woorden een duidelijk contract bestaan (of een wet- of regelgeving) dat vastlegt wat de operator moet doen voor de overheid en wat hij daarvoor krijgt als vergoeding (geen steun): financiële compensatie en/of exclusieve rechten. Dit om concurrentievervalsing tegen te gaan.

Verordening 1370/2007 houdt rekening met de mogelijkheid van een volledig gedereguleerde markt maar geeft de voorkeur aan een wettelijk kader waarin de overheid aan bepaalde operatoren bepaalde exclusieve rechten kan geven. De keuze van de operator kan plaatsvinden op basis van concurrentie (aanbestedingen) of kan ook rechtstreeks gebeuren, aan een interne operator. Doorgaans zal een interne operator in elk geval geografische beperkingen opgelegd krijgen en geen offertes mogen indienen voor andere overheidsopdrachten buiten zijn toegewezen territorium. De interne operator mag tot maximaal 50% van zijn openbare dienstverplichtingen uitbesteden via onderaanneming.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

In het kader van de sanering van de overheidsfinanciën worden besparingen in de autonome overheidsbedrijven nagestreefd, waaronder de NMBS-Groep, zonder dat wordt geraakt aan de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers, in het bijzonder wat de veiligheid van het spoor in de NMBS-Groep betreft.

In het kader van de strijd tegen de sociale uitsluiting en voor maatschappelijke integratie zal de regering de automatische opening van de sociale rechten van het type 'sociaal tarief' voor de personen die aan de voorwaarden voldoen, zoals bij de NMBS, versnellen. Ze zal de uitwisseling van informatie ter zake aanmoedigen en voldoende communiceren over de sociale rechten toegekend aan de begunstigten.

Reizigersvervoer per spoor door NMBS

In dit deel bespreken we het beleidskader dat vandaag de financiering en het tariefbeleid van de NMBS bepaalt. We nemen ook de sociale, inclusieve opdrachten van bereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer mee.

REGEERAKKOORD FEDERALE REGERING 2011-2014

In het regeerakkoord wordt gesteld dat, in het kader van een evenwichtige mobiliteit voor iedereen, de NMBS-Groep de gewenste groei van het aantal reizigers zal realiseren. De NMBS-Groep moet verschillende doeleinden nastreven:

- De kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers verbeteren, in het bijzonder de stiptheid van de treinen en de informatie aan de reizigers.
- De veiligheid van het Belgische spoor waarborgen.
- De productiviteit en de efficiëntie optimaliseren, rekening houdende met de ter beschikking gestelde middelen.
- De financiële toestand van de Groep en elke van haar onderdelen verbeteren en de geconsolideerde schuld stabiliseren teneinde de Groep financieel gezond te maken.



BEHEERSCONTRACT NMBS 2008-2012

In het beheerscontract tussen de federale regering en de NMBS worden volgende bepalingen opgenomen in verband met het tariefbeleid voor het reizigersvervoer met treinen van gewone dienst:

- Voor de traject- en schoolkaarten wordt de jaarlijks aangepaste tariefwijziging berekend volgens de gezondheidsindex, de regelmaat en de doelstelling van de stiptheid. De doelstelling van de stiptheid bedroeg in respectievelijk 2009, 2010 en 2011 91%, 91,5% en 92%.
- Voor de andere producten dan traject- en schooltreinkaarten zal de NMBS in haar tariefbeleid streven naar een grotere prijsdifferentiatie. Meer gedifferentieerde prijzen kunnen immers tijdens de daluren de aantrekkelijkheid van het treinreizen verhogen, en aldus rechtstreeks bijdragen tot het waarmaken van de groei doelstellingen. De jaarlijkse prijsstijging, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van ieder van deze productgroepen, zal niet hoger zijn dan de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex.
- Het beheerscontract duidt de tariefverminderingen en het kosteloos vervoer van sociale, patriottische, professionele en andere aard die worden gecompenseerd door de federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer.

EU-WETGEVING LIBERALISERING

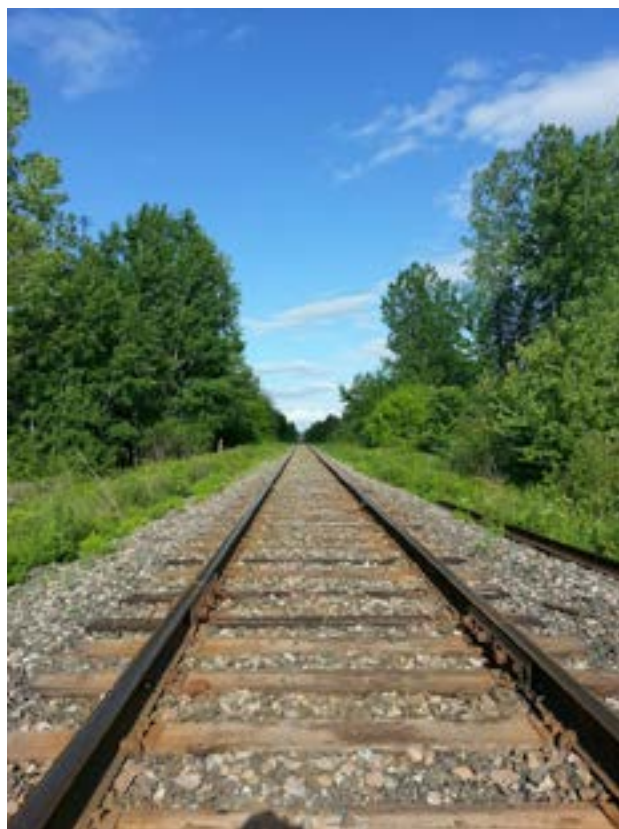
De liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer per spoor zal deel uitmaken van het in opmaak zijnde vierde Spoorpakket. De uiteindelijke manier waarop geliberaliseerd zal worden, maakt momenteel deel uit van discussies tussen het Europees Parlement en de Europese Raad van transportministers.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

UITDAGINGEN

In dit hoofdstuk duiden we de voornaamste uitdagingen inzake de kostprijs, de financiering en het tariefbeleid voor het openbaarvervoersbeleid volgens het mobiliteitsmiddenveld.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

De uitdaging zal er volgens het mobiliteitsmiddenveld in bestaan om te evolueren naar een meer vraaggestuurde en kostenefficiëntere invulling van het recht op mobiliteit dat tegelijk de bestaande sociale, inclusieve opdracht van bereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer valideert en vergroot.

Kostenefficiëntere invulling basismobiliteit

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 stelt dat “in het kader van het verzekeren van de basismobiliteit, we voor gebieden met lagere verplaatsingspotentiëlen zoeken naar maatwerkoplossingen voor reizigers die op een kostefficiënte manier kunnen aangeboden worden”.

In zijn advies op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 onderschrijft de MORA het garanderen van ieders recht op mobiliteit maar stelt vast dat de huidige invulling vandaag belangrijke consequenties heeft voor de kostprijs, de organisatie en de efficiëntie van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De raad toonde zich voorstander om voor gebieden met lagere verplaatsingspotentiëlen te zoeken naar maatwerkoplossingen en vroeg om het mobiliteitsstelsel te benaderen als een complex netwerk waarin vele vervoermiddelen en diensten door verschillende vervoersaanbieders worden aangeboden die voor een efficiëntere invulling van basismobiliteit kunnen zorgen. Het klassieke openbaar vervoer, met een vaste dienstregeling en haltes, is slechts één facet binnen dit geheel.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Tarievenbeleid

Het tarievenbeleid van De Lijn is afhankelijk van het openbaarvervoersbeleid van de Vlaamse Regering dat tegelijk sociale en commerciële doeleinden vooropstelt. De, in vergelijking met de buurlanden, lage kostendekkingsgraad van De Lijn komt deels omdat De Lijn aan ontvangstenzijde beperkte mogelijkheden heeft en alleen de tarieven kan indexeren. Uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat vervoersbedrijven tarieven berekenen in functie van de vooropgestelde kostendekkingsgraad.

In zijn advies naar aanleiding van de opmaak van de beheersovereenkomst 2011-2015 van De Lijn stelt de MORA: “het opleggen van een jaarlijkse stijging van 0,5% van de kostendekkingsgraad oogt weinig realistisch als men de gestelde randvoorwaarden (niet raken aan de basismobiliteit, comfort en dienstverlening) wil respecteren. Deze verhoging zal op termijn tot keuzes leiden met belangrijke maatschappelijke implicaties. De MORA vraagt dat over deze toekomstige keuzes een duidelijk maatschappelijk debat gevoerd wordt.”

De uitdaging bestaat er volgens het mobiliteitsmiddenveld in om de economische efficiëntie van De Lijn te verhogen zonder daarbij de inclusieve opdracht van De Lijn uit het oog te verliezen. Het debat over de kostprijs en kostendekkingsgraad van De Lijn moet telkens gekaderd worden binnen deze sociale opdracht.

De budgettaire beperkingen en de besparingsopdrachten aan de openbare vervoersmaatschappijen de voorbije jaren heeft een impact gehad op het openbaarvervoersbeleid. De MORA ziet een uitdaging voor de volgende Vlaamse en federale regering om binnen de vooropgestelde budgettaire ruimte een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer te bewerkstelligen. Een doordachte stijging van de tarieven met sociale correcties voor inkomenszwakere groepen, is een beleidsoptie waar de MORA het maatschappelijk debat wil over aangaan.

Daarnaast is het een blijvende uitdaging om de tarieven van de openbaarvervoersbedrijven te integreren en een subsidiebeleid te voeren dat geen ongewenste concurrentie veroorzaakt tussen duurzame modi. Een tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer om de mismatch tussen vraag en aanbod op te lossen is een element in het debat waar de MORA wil bij betrokken worden. Dit kan bijvoorbeeld betekenen om tarieven te differentiëren volgens het tijdstip van de rit (spits- en daluren), de aangeboden snelheid, de beschikbaarheid van staan- of zitplaatsen en de al dan niet sturende functie die het openbaar vervoer moet spelen.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Reizigersgroei

Een stijging van het aantal reizigers is een doelstelling die opgenomen is in de beheersovereenkomst van De Lijn en de NMBS. We stellen vast dat het aantal reizigers van De Lijn sinds 2010 is gedaald. De Belgische cijfers van het aantal reizigers van de NMBS tonen de laatste jaren een groei. De verwachte modale shift naar het openbaar vervoer, conform de 40/60 doelstelling van het Pact 2020⁵⁸, blijft uit. Het aandeel van de auto blijft constant rond de 70%. De Mobiliteitsraad vindt het een blijvende uitdaging voor de volgende Vlaamse Regering om het aandeel van het openbaar vervoer, zoals dat van fietsers en voetgangers, te verhogen in de modale verdeling. De invoering van RETIBO zal het debat over het aantal reizigers van De Lijn objectiveren en maakt het mogelijk om gerichte investeringen te maken.



De prijsbepaling van tickets en abonnementen, is naast de kwaliteit van de dienstverlening, het comfort en de informatievoorziening een belangrijk gegeven om mensen te overtuigen het openbaar vervoer te nemen. De uitdaging bestaat er in om een breed mobiliteitsbeleid te voeren dat onder andere verder inzet op efficiëntiewinsten in de doorstroming.

⁵⁸ Volgens het Pact 2020 moet in 2020 40% van de verplaatsingen met duurzame modi gebeuren.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Comodaliteit en gedeelde mobiliteit

De MORA stelt in zijn Mobiliteitsverslag 2012 dat de opgang van gedeelde mobiliteit een uitgelezen kans is voor het beleid om de individuele mobiliteitswensen te verzoenen met de maatschappelijke uitdagingen zoals vergrijzing, congestie, energieschaarste, klimaat en stedelijke leefbaarheid. Gedeelde mobiliteit past binnen een beleid dat op een evenwichtige manier stuurt op de bezits- en/of de gebruikaspecten van de auto en de vervoersalternatieven versterkt.

Het is volgens de MORA een blijvende uitdaging voor de Vlaamse Regering om gedeelde mobiliteit af te stemmen met klassiek openbaar vervoer. De opkomst van gedeelde mobiliteit breidt immers niet alleen het bestaande aanbod aan vervoersmiddelen en diensten uit, het biedt ook kansen om het klassiek openbaarvervoersaanbod, met vaste lijnen en tijdstippen, te versterken. Gedeelde mobiliteit dient ook als uitdaging te worden meegenomen in de maatschappelijke debatten rond een efficiëntere invulling van basismobiliteit en de tariefintegratie van duurzame modi.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

BOUWSTENEN VOOR HET MAATSCHAPPELIJK DEBAT

Iedere maatschappelijke keuze rond het openbaar vervoer zal een kostprijs hebben. Om het maatschappelijk debat over de uitdagingen te kunnen aangaan, zijn volgens de MORA een verder inzicht in de kostprijs en de maatschappelijke baten van het openbaar vervoer belangrijke bouwstenen. In dit luik gaan we na welke bouwstenen het mobiliteitsmiddenveld nodig heeft om deze debatten te kunnen voeren.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Monitoring van de kostprijs

- Sinds 2010 publiceert de NMBS geen gewestelijke⁵⁹ cijfers meer over het reizigersvervoer per spoor. Dit staat een gedegen monitoring van de prioriteiten zoals geformuleerd in de Vlaamse Spoorstrategie 2013 in de weg. Er zijn gewestelijke cijfers van de NMBS nodig.
- In België staan de openbaarvervoersmaatschappijen zelf in voor het uitvoeren en monitoren van de kostendekkingsgraad, het aantal reizigers, de invulling van de basismobiliteit enzoverder. Dit leidt soms ook tot wantrouwen en discussies over de gerapporteerde resultaten. De invoering van RETIBO bij De Lijn zal dit maatschappelijk debat mee helpen objectiveren. Het is belangrijk dat de monitoring consistent en transparant geschiedt. De recente wijzigingen in de berekening van de basismobiliteit en de kostendekkingsgraad van De Lijn bemoeilijken een gedegen opvolging van het openbaarvervoersbeleid.

⁵⁹ De NMBS stelt dat er tot en met 2009 regionale cijfers werden gepubliceerd maar dat de methodologie om nationale vervoerscijfers te verdelen over de regio's na evaluatie niet voldoende betrouwbaar bleken. Tot op heden werd nog geen betrouwbare methode ontwikkeld om accurate regionale cijfers te bekomen.

- De effecten van het prijsbeleid op de kostendekkingsgraad en op het aankoopgedrag en verplaatsingsgedrag van de reizigers zouden uitgebreid geëvalueerd moeten worden om het debat over de kostendekkingsgraad te kunnen voeren.
- Volgende elementen zijn volgens het mobiliteitsmiddenveld een meerwaarde voor het maatschappelijk debat:
 - Duidelijk zicht krijgen op wat een meer vraaggestuurd openbaarvervoersmodel kost, in vergelijking met een aanbodmodel.
 - Een inzicht krijgen in kostenbesparingen, milieu-efficiëntiewinsten en verbeteringen van het vervoersaanbod die kunnen gerealiseerd worden door het inzetten van de gepaste voertuigcapaciteit.
 - Een inzicht krijgen in het verschil tussen de kostprijs van een verplaatsing met het openbaar vervoer voor de reiziger en een verplaatsing met andere vervoersmodi zoals de wagen, gedeelde modi enzoverder. Het is belangrijk om de kostprijs ruim te definiëren en ook volgende elementen mee te nemen in het debat: de duurtijd van de verplaatsing, het comfort, de nood tot overstappen.



- Een inzicht krijgen in de prijselasticiteit van de vraag. Welke tariefveranderingen hebben welke invloed op de modale keuze en het verplaatsingsgedrag van de reiziger?
- Een inzicht krijgen in de maatschappelijke kostprijs van een verplaatsing met de bus, tram, metro, de trein en gedeelde modi. Dit kan, naast andere elementen, mogelijk een objectief element aanleveren voor de keuze welke vervoersoperator welk traject dient uit te voeren. Aanvullend kan onderzocht worden welke maatschappelijke kostprijs een verplaatsing met de wagen heeft op hetzelfde traject.
- Een inzicht krijgen in de kostprijs van een openbaarvervoersverplaatsing volgens de doelgroep: woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, ouderen en jongeren.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: openbaar vervoer

Baten openbaar vervoer in kaart brengen

In dit mobiliteitsrapport ligt de focus op de kostprijs van het openbaar vervoer. Voor een objectief maatschappelijk debat is een inzicht in de maatschappelijke baten van het openbaar vervoer een noodzakelijke bouwsteen. Volgende elementen zijn volgens het mobiliteitsmiddenveld een meerwaarde voor het maatschappelijk debat:

- Een inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten die worden vermeden door het gebruik van het openbaar vervoer.
- Een inzicht krijgen in de bijdrage van het openbaar vervoer aan een regio, economie of mobiliteitssysteem.
- Een inzicht krijgen in de impact van het openbaar vervoer op de sociale integratie, maatschappelijke participatie en tewerkstelling.



**Maatschappelijke
uitdagingen voor
duurzame
mobiliteit:
kilometerheffing**

Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

SITUERING

Als derde maatschappelijke uitdaging voor mobiliteit in het Mobiliteitsrapport 2014 heeft de MORA geopteerd voor het beprijzen van infrastructuur via een kilometerheffing. De kans is zeer reëel dat hierover op korte termijn het maatschappelijk debat zal gevoerd worden.

De OESO beveelt België aan om de verkeersfiscaliteit (belastingen én subsidies) te herbekijken, partijprogramma's naar aanleiding van de verkiezingen nemen een standpunt in over de invoering van een kilometerheffing en ook vanuit bepaalde hoeken in het middenveld komt de roep om de files aan te pakken door het invoeren van een kilometerheffing. Beleidsmatig heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om samen met de andere Belgische gewesten een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, een wegvignet voor personenwagens in te voeren en een proefproject te organiseren over een kilometerheffing voor lichte voertuigen. Daarnaast is er een steeds groter wordende vraag in de samenleving voor het variabiliseren van belastingen volgens het de gebruiker betaalt-principe. De MORA verwacht dat in het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 een standpunt zal opgenomen worden over het vervolgtraject van het wegvignet of de kilometerheffing voor personenvervoer.

De kilometerheffing voor het goederenvervoer over de weg is al het verst gevorderd. Het Mobiliteitsrapport 2014 geeft de huidige stand van zaken weer en reikt informatie aan om het maatschappelijk debat over de volgende stap in het dossier te kunnen voorbereiden: het bepalen van de tarieven.

Over een prijsbeleid voor personenvervoer is nog geen maatschappelijk debat gevoerd. Bovendien laten reacties van zowel burgers als het georganiseerde middenveld zien dat het een onderwerp is dat zeer gevoelig ligt. In dit mobiliteitsrapport wordt een eerste aanzet gegeven door elementen aan te reiken die nodig zijn voor het voeren van een maatschappelijk debat.

De MORA heeft ervoor gekozen om in één hoofdstuk zowel de kilometerheffing voor goederenvervoer als die voor personenvervoer te bespreken. Bij de eventuele realisatie ervan is het nodig om een duidelijk onderscheid te maken tussen de invoering van een kilometerheffing voor goederenvervoer en deze voor personenvervoer. De redenen hiervoor zijn:

- Goederen- en personenvervoer kennen een andere dynamiek en triggers.
- Er zijn andere actoren betrokken in het maatschappelijke debat.
- Er zijn andere informatie en elementen nodig voor het maatschappelijk debat.
- Er treden andere gevoeligheden op.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Aanbevelingen OESO

In mei 2013 publiceerde de OESO "Economic surveys – Belgium 2013"⁶⁰. Hierin formuleerde de OESO een aantal aanbevelingen omtrent het mobiliteits-, en het daaraan gelinkte fiscaliteitsbeleid.

De OESO stelt dat België dringend maatregelen moet nemen omdat er meerdere factoren zijn die een negatieve impact hebben op de economische ontwikkeling. Zo zorgt een toenemende arbeidsparticipatie van jongere en oudere werknemers, evenals een veroudering van de bevolking in Vlaanderen, voor een toenemend transport en toenemende milieueffecten ervan.

Daarnaast zijn volgens de OESO de toenemende bevoegdheden van de gewesten nadelig voor het mobiliteitsbeleid. Bijkomende bevoegdheden zonder bijkomende budgetten maken dat er steeds meer cruciale keuzes moeten gemaakt worden in de besteding van de inkomsten. Mobiliteit is maar één beleidsdomein dat aanspraak maakt op het budget.

Bovendien zou een beter gebruik van de transportinfrastructuur ook kunnen zorgen voor een betere arbeidsmobiliteit.

De OESO ziet drie grote problemen op het vlak van mobiliteit in België:

- Er ontbreekt een langetermijnbeleidsplan over infrastructuur.
- Het gebruik van de infrastructuur gebeurt in pieken. Een betere verdeling van het gebruik over de dag is optimaler.
- De overheid subsidieert pendelgedrag (openbaar vervoersubsidies, bedrijfswagens,...).

De OESO formuleert meerdere aanbevelingen om tot een beter gebruik van infrastructuur te komen. Eén van de aanbevelingen houdt in dat er een systeem van rekeningrijden moet geïntroduceerd worden en tegelijk ook gedifferentieerde tarieven voor het gebruik van het openbaar vervoer. In deze tekst gaat de MORA enkel in op de aanbeveling over rekeningrijden.

Voor de OESO moet dit systeem van toepassing zijn op alle wegverkeer. Doelstelling moet zijn om de congestie te bestrijden waardoor de tarieven moeten gedifferentieerd zijn naar tijd en plaats. Ideaal zouden de tarieven in reële tijd moeten bepaald worden en variëren afhankelijk van de toestand over de weg.

De OESO geeft ook al een paar opmerkingen mee over mogelijke systemen aangezien voor de OESO congestiebestrijding een belangrijk punt is. Het systeem van kilometerheffing dat de gewestregeringen nu wensen in te voeren zal geen effect hebben op de congestie. Het invoeren van cordonsystemen zal niet leiden tot gedragswijzigingen. Om sluipverkeer tegen te gaan raadt de OESO aan om de kilometerheffing ook op secundaire wegen in te voeren. De invoering gebeurt best geleidelijk: eerst in congestiegebieden, later overal.

60 OECD, 2013, OECD Economic Surveys Belgium, May 2013.



De OESO beseft dat het invoeren van een kilometerheffing voor alle wegverkeer, personen en goederen, niet eenvoudig zal zijn. In eerste instantie om de maatregel politiek gedragen te krijgen. Het is moeilijk om mensen (in de toekomst) te laten betalen voor iets wat ze nu gratis krijgen. Ervaringen met beprijzingssystemen hebben wel geleerd dat het aantal voorstanders groeit van zodra er zich positieve mobiliteitseffecten beginnen voor te doen.

De hoge kostprijs van een satellietgebaseerd kilometerheffingssysteem is een ander moeilijk punt bij de invoering. Ook de *privacy issues*, de overheid kan iedere auto bijna realtime volgen, zijn een heikel punt.

Als laatste aanbeveling geeft de OESO mee dat het mobiliteitsbeleid moet passen in een algemeen mobiliteitssturend beleid, waarbij alle beleidsdomeinen samen ernaar streven om de mobiliteitsproblematiek onder controle te krijgen.

Deze aanbevelingen worden herhaald door de Europese Commissie in haar landgerichte aanbevelingen van juni 2014 (zie ook Deel 2, Aanbeveling 7 Duurzaam transportbeleid).



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Politieke standpunten

In politieke programma's nemen Vlaamse partijen meer en meer standpunten in over de invoering van een kilometerheffing. Ter voorbereiding van de verkiezingen van 25 mei 2014 namen vele verkiezingsprogramma's het thema 'invoering van een kilometerheffing' op. De standpunten van de partijen verschillen echter sterk.

Opvallend is dat niet alle partijen het onderscheid maken tussen een kilometerheffing voor goederenvervoer en personenvervoer over de weg. Vaak staat in de partijprogramma's enkel een standpunt over 'kilometerheffing' te lezen.

Als het onderscheid wel gemaakt wordt, zijn de partijen positief over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Eén partij specificeert ook dat deze kilometerheffing sturend moet zijn om vrachtwagens uit de spits te houden door hogere tarieven tijdens piekuren en in congestiegebieden.

Over de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens zijn de meningen sterker verdeeld. Tegenstanders nemen het onderwerp niet op in het programma of nemen een duidelijk standpunt in tegen de invoering. Voorstanders geven zelf een aantal voorwaarden op waaraan de kilometerheffing moet voldoen:

- Geleidelijk invoeren op een doordachte manier.
- Lessen trekken uit kilometerheffing voor vrachtwagens.
- Resultaten van het proefproject in de GEN-zone afwachten vooraleer een beslissing te nemen.
- Aandacht hebben voor sociale impact.
- Vermijden van sluipverkeer.
- Sturende kilometerheffing die automobilisten uit de spits haalt.
- Sturende kilometerheffing die automobilisten naar andere modi brengt.
- Tarieven die afhankelijk zijn van tijd en plaats.
- Mag geen belastingverhoging zijn.

De invoering van een wegvignet is slechts in het partijprogramma van één partij opgenomen. De andere partijen vermelden dit niet.

In het Waalse Gewest zijn gelijkaardige tendensen vast te stellen. Een duidelijk verschil met Vlaanderen is dat er een concrete roep is naar een oplossing voor de mobiliteitsproblematiek in en rond Brussel. In de Waalse partijprogramma's staan ook de invoering van een cordontol en een gebruiksheffing in de Brusselse regio vermeld, telkens met voor- en tegenstanders.

Uit de regeerakkoorden van de verschillende gewesten zal blijken welke verdere stappen de gewestregeringen zullen zetten in deze dossiers.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Standpunten middenveld

Naar aanleiding van de verkiezingen op 25 mei 2014 formuleerden de middenveldorganisaties hun memoranda voor de verschillende regeringen voor de komende vijf jaar. Over de invoering van een kilometerheffing nemen nagenoeg alle organisaties een duidelijk standpunt in.

Analoog aan de standpunten van politieke partijen zijn bij de middenveldorganisaties zowel voor- als tegenstanders te vinden.

KILOMETERHEFFING VOOR GOEDERENVERVOER

Geen enkele organisatie stelt de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens nog in vraag. Wel formuleren een aantal organisaties randvoorwaarden bij de invoering. Voor de meeste van deze randvoorwaarden zijn er zowel voor- als tegenstanders. Een greep hieruit:

- sturend naar congestie en luchtvervuiling;
- internaliseren van externe kosten;
- passend in een brede fiscale hervorming;
- een eerste stap in de invoering van een kilometerheffing voor alle wegverkeer;
- eenvoudig systeem;
- beperkt tot Eurovignetwegennetwerk;
- tariefhoogtes mogen de concurrentiepositie van Vlaanderen niet aantasten.

KILOMETERHEFFING VOOR PERSONENVERVOER

De standpunten over de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens zijn diverser. De standpunten variëren van grote voorstanders tot grote tegenstanders. Hieronder een aantal argumenten waarom het middenveld de kilometerheffing al dan niet wenst in te voeren:

- sociaal onrechtvaardig;
- er zijn nog voldoende andere maatregelen mogelijk om het verkeer te verduurzamen;
- de inkomsten zijn nodig om investeringen te kunnen doen in infrastructuur, duurzame mobiliteit, bevorderen van werkgelegenheid,...;
- gebruik in plaats van bezit belasten: de gebruiker betaalt / de vervuiler betaalt; mensen rationeler laten omgaan met mobiliteit.

Voorstanders formuleren ook steeds randvoorwaarden. Opnieuw een overzicht:

- sturende heffing naar tijd en plaats;
- geldig op alle wegen;
- externe kosten doorrekenen;
- passend in een volledige hervorming van de verkeersgerelateerde belastingen;
- sturend naar milieukenmerken;
- rekening houden met sociale effecten;
- rekening houden met leefbaarheidseffecten;
- budgetneutraliteit, compensaties door afbouw van andere verkeersgerelateerde belastingen;
- invoering in België;
- voorzien van alternatieven, vooraleer de kilometerheffing in te voeren;
- opbrengsten gebruiken voor weginfrastructuur, infrastructuur voor alle modi, voor het openbaar vervoer, voor duurzame modi, voor bevorderen van werkgelegenheid,...



STANDPUNTEN VAN ADVIESRADEN OVER KILOMETERHEFFING

Tijdens besprekingen in de Mobiliteitsraad van Vlaanderen komt de invoering van een kilometerheffing vaak naar boven in het debat. Over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg heeft de raad al enkele malen een maatschappelijk debat gevoerd. De MORA verklaart zich akkoord met de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg, onder een aantal voorwaarden (zie verder). Een maatschappelijk debat over de invoering van een kilometerheffing voor personenvervoer heeft de MORA nog niet gevoerd.

In de andere gewesten ligt de situatie iets anders. De sociaal-economische raden van het Waalse en het Brusselse Gewest hebben in adviezen ook hun standpunten over de kilometerheffing voor personenvervoer geformuleerd.

De Sociaal-Economische Raad van het Waalse Gewest (CESW⁶¹) heeft in zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtverkeer al meermaals aangegeven een voorstander te zijn van een kilometerheffing voor alle wegverkeer, ook voor personenwagens.

61 www.cesw.be

De Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG⁶²) geeft in zijn adviezen aan dat het wegvignet en de kilometerheffing voor vrachtwagens geen impact zullen hebben op de mobiliteitsproblematiek in en rond Brussel. De raad zegt dat een kilometerheffing voor lichte voertuigen dat wel zou doen. De ESRBHG spreekt zich niet expliciet uit voor de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens, maar eist wel dat “de kilometerheffing voor lichte voertuigen die op lange termijn is voorzien, door sociaaleconomische analyses en sociaal overleg moet worden voorafgegaan”.

62 www.esr.irisnet.be



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Politiek akkoord van de gewesten

De Vlaamse Regering heeft beslist, samen met de andere gewestregeringen, om een kilometerheffing voor goederenvervoer in te voeren, een wegvignet in te voeren en een proefproject te organiseren over de kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone.

HERVORMING VAN DE VERKEERSBELASTINGEN

Op 21 januari 2011 sloten de drie Belgische gewesten een politiek akkoord⁶³ af inzake de globale hervorming van de verkeersbelastingen. Deze hervorming heeft als doel om een eerlijkere fiscaliteit in te stellen, het transport- en mobiliteitssysteem te verbeteren en de milieuprestaties van het vervoerssysteem te verhogen. Concreet gaat het over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton, een vernieuwde verkeersbelasting voor voertuigen van minder dan 3,5 ton en het organiseren van een proefproject voor een kilometerheffing voor personenwagens.

Van alle dossiers binnen het politiek akkoord is de hervorming van de verkeersbelasting het minst ver gevorderd. Het is de bedoeling om over de drie gewesten heen een gemeenschappelijke lijst van milieuparameters op te stellen die kan gebruikt worden om de verkeersbelasting te berekenen. In een latere fase zal dan een gemeenschappelijke berekeningsformule uitgewerkt worden waarmee de verkeersbelasting in de drie Gewesten op dezelfde manier kan berekend worden.

Eén van de elementen die het dossier zo complex maakt is dat de samenstelling van het voertuigpark zeer verschillend is in de verschillende gewesten en dat toch een gezamenlijk beleid moet uitgewerkt worden. Voor de leasingswagens is één beleid over de gewesten verplicht (Bijzondere Financieringswet).

De timing van de herziening van de verkeersbelasting loopt parallel aan deze van het wegvignet. De invoering hiervan is ten vroegste voorzien in 2016.

63 www.viapass.be



WEGENVIGNET

De vernieuwde verkeersbelasting uit vorige paragraaf zal bestaan uit twee componenten:

- een vast bedrag voor het gebruik van de weg via een elektronisch vignet;
- een variabel bedrag voor de externe kosten die het voertuig veroorzaakt (schadelijke emissies, fijn stof, geluid).

Het wegvignet zal verplicht zijn voor alle gebruikers van het wegennet, zowel Belgen als buitenlanders. Voor buitenlanders zal de wetgever de optie voorzien om een vignet van een beperkte tijdsduur aan te schaffen, voor Belgen gaat het om een jaarvignet.

In juli 2012 keurden de gewestregeringen de voorlopige architectuur voor het wegvignet voor lichte voertuigen goed. Deze voorlopige architectuur werd in het najaar van 2012 onderworpen aan een belanghebbendenbevraging en een marktconsultatie. Ook de Europese Commissie werd geconsulteerd over de introductie en de vorm van het wegvignet.

De Europese Commissie formuleerde opmerkingen op het Belgische voorstel. In het voorjaar 2013 werd de architectuur van het wegvignet hertekend in functie van de adviezen van de Europese Commissie: hertekenen van het wegennet waarop het vignet van toepassing zal zijn, uitvoeren van bijkomende berekeningen over kosten en baten en herbekijken van de distributiemethode van het wegvignet. Belgen en buitenlanders krijgen de keuze voor de aankoop van een jaarvignet, tweemaandelijks vignetten en tiendaagse vignetten.

Het doel was om de definitieve architectuur van het wegvignet vóór de verkiezingen van 25 mei 2014 af te ronden. Zo kunnen de volgende gewestregeringen beschikken over een beslissingsrijp dossier omtrent het vignet. De definitieve architectuur is echter nog niet beschikbaar. Volgens de huidige timing kan de invoering ten vroegste gebeuren in 2016.

PROEFPROJECT KILOMETERHEFFING IN GEN-ZONE

In het politiek akkoord van 21 januari 2011 beslisten de drie gewesten om voorlopig niet te starten met een kilometerheffing voor personenwagens. De gewesten zijn ervan overtuigd dat daarvoor eerst het noodzakelijke maatschappelijke draagvlak moet worden gezocht. Daarom hebben de drie gewesten ook beslist dat ze in de zone van het Gewestelijk Expressnet (GEN) een proefproject zullen opstarten voor een kilometerheffing voor personenwagens. Op die manier kan worden nagegaan onder welke voorwaarden (technisch, budgettair, sociaal, economisch) dergelijk systeem kan worden ingevoerd. Aan de partijen die de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens voorbereiden, zal wel gevraagd worden een systeem te ontwikkelen dat in een later stadium uit te breiden is naar personenwagens.

De doelstelling van het proefproject is om na te gaan of een kilometerheffing voor personenwagens een middel kan zijn om het mobiliteitsgedrag van automobilisten te beïnvloeden en mobiliteitsproblemen zoals de files te bestrijden.

Op 1 augustus 2013 hebben de gewesten een consortium aangeduid, geleid door PriceWaterhouseCoopers, voor de uitvoering van het proefproject met de kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone. Tijdens het najaar van 2013 selecteerde het consortium duizend deelnemers die allen wonen en werken in de GEN-zone. Het proefproject is gestart op 17 februari 2014 en duurde acht weken.



De proefpersonen werden voor, tijdens en na het proefproject bevestigd over hun mobiliteitsgedrag. Gedurende het project kregen ze een on board unit (OBU) in de wagen die het aantal gereden kilometers registreerde via satelliettechnologie. Voor elke gereden kilometer werd een bedrag afgetrokken van een vooraf aan de proefpersoon ter beschikking gesteld budget. Het proefproject werkte met een beloningssysteem (het niet opgebruikte bedrag mocht de proefpersoon houden) en niet met een bestraffingssysteem (de gebruiker betaalt). Tarieven voor het project waren: in stedelijke gebieden 9 eurocent per kilometer, voor de autosnelweg 5 cent en voor andere wegen 6,5 cent.

De eerste resultaten werden verwacht voor de verkiezingen. De resultaten zijn echter nog niet beschikbaar. Het wetenschappelijk eindrapport zal in de zomer van 2014 overgemaakt worden aan de nieuwe Vlaamse Regering.

KILOMETERHEFFING GOEDERENVERVOER IN BELGIË

In het Vlaamse Regeerakkoord 2009-2014 is opgenomen dat de Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens wil invoeren tegen 2013. Het engagement van de drie gewesten om de kilometerheffing samen verder uit te werken is vastgelegd in het politiek akkoord van 21 januari 2011. De definitieve architectuurnota werd op 21 december 2012 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Op basis hiervan werd in het voorjaar van 2013 een aanbesteding uitgeschreven voor het aanduiden van een Single Service Provider (SSP)⁶⁴ die het kilometerheffingssysteem moet operationaliseren. In het najaar van 2013 werden vijf consortia aangeduid die een offerte mochten indienen.

Uit een persbericht van 6 mei 2014⁶⁵ van Strabag blijkt dat de toewijzing van de bouw van het kilometerheffingssysteem is toegewezen aan het Sky-Ways consortium, bestaande uit Strabag, T-systems International en Belgacom. De Vlaamse overheid erkent dat het consortium is aangeduid als voorkeursbieder, maar verwacht pas in juli 2014 de opdracht te kunnen toewijzen.

Om de invoering van de kilometerheffing ook decretaal mogelijk te maken heeft het Vlaams Parlement op 26 maart 2014 het instemmingsdecreet met het samenwerkingsakkoord kilometerheffing goedgekeurd. Dit samenwerkingsakkoord tussen de drie Belgische gewesten legt de principes van de kilometerheffing vast en richt het interregionaal samenwerkingsverband Viapass op, dat als enige aanspreekpunt zal dienen voor de SSP. De gewesten engageren zich in het samenwerkingsakkoord eveneens om de principes van de kilometerheffing tijdig om te zetten in wetgeving.

De invoering van de kilometerheffing is gepland voor 2016.

64 SSP = Single Service Provider = de private partner die het systeem zal ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en uitbaten.

65 Zonder bronvermelding. Dit persbericht is ingetrokken.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

HUIDIGE SITUATIE

Deze paragraaf geeft een overzicht van de belangrijkste belastingen en taksen die voertuigen momenteel betalen. Voor personenwagens gaat het om de belasting op inverkeerstelling (BIV), de jaarlijkse verkeersbelasting (VB) en de accijnzen op motorbrandstoffen. Vrachtwagens betalen een jaarlijkse verkeersbelasting (VB), een eurovignet en accijnzen op motorbrandstoffen.

Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Belasting op inverkeerstelling

De belasting op inverkeerstelling (BIV) is de belasting die wordt geheven op elke eerste inverkeerstelling op de openbare weg van een voertuig door één welbepaalde persoon. Ze geldt dus ook voor de tweedehandsvoertuigen die door de nieuwe eigenaar voor de eerste maal worden ingeschreven. Van zodra het voertuig is ingeschreven, is de belasting verschuldigd.

De BIV moet betaald worden voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen ingeschreven in België, evenals voor luchtvaartuigen, jachten en pleziervaartuigen.

Op 1 maart 2012 werd de hervormde belasting op inverkeerstelling van kracht. Deze hervorming gebeurde om de BIV groener te maken. Meer bepaald wenste de Vlaams Regering de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen te stimuleren en nieuwe en schone technologieën te stimuleren zoals CNG en LPG. De nieuwe BIV stimuleert ook de aankoop van tweedehands dieselwagens met een roetfilter.

Deze groene BIV wordt berekend op basis van diverse milieukenmerken van het voertuig waaronder CO₂-uitstoot, uitstoot fijn stof, brandstoftype, euro-norm en aanwezigheid roetfilter. Ook houdt men rekening met de leeftijd van het voertuig (volgens datum eerste inschrijving).

De vergroende BIV is niet van toepassing op vennootschappen met leasingactiviteiten. Hiervoor wordt een berekeningswijze op basis van vermogen van het voertuig gehanteerd (aantal fiscale PK's of aantal kilowatt en de cilinderinhoud van het voertuig).

De belasting op inverkeerstelling levert de Vlaamse overheid jaarlijks ongeveer 200 miljoen euro op. De daling van de inkomsten die uit onderstaande tabel is af te leiden komt door een lager aantal ingeschreven voertuigen en door de invoering van de nieuwe BIV. Bij de invoering werd een overgangsperiode ingesteld waarbij de BIV op twee verschillende manieren werd berekend. De effecten daarvan zijn ook te zien op de inkomsten.

Tabel 36: Ingekohierde inkomsten uit BIV voor Vlaanderen

Periode	Ingekohierde BIV (euro)	Aantal voertuigen
1/3/2010 – 28/2/2011	235.324.737,40	646.045
1/3/2011 – 28/2/2012	234.432.938,63	649.022
1/3/2012 – 28/2/2013	206.100.045,69	618.752

Bron: Schriftelijke vraag nr 414 van 19 maart 2013 van Ivan Sabbe.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Jaarlijkse verkeersbelasting

De verkeersbelasting (VB) is een jaarlijkse belasting die wordt geheven op de motorvoertuigen die dienen voor het vervoer van personen, hetzij voor het vervoer van goederen over de weg.⁶⁶

Het wagenpark wordt daardoor opgesplitst in twee grote categorieën:

- personenwagens en aanverwante voertuigen:
 - de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik, de trage auto's voor dubbel gebruik, de minibussen, de ziekenauto's, de motorfietsen, de lichte vrachtauto's, de trage lichte vrachtauto's, de boot- en kampeeraanhangwagens, de kampeerauto's, de aanhangwagens en opleggers met een MTM⁶⁷ tot 3.500 kg;
 - voertuigen voorzien van een andere Belgische nummerplaat dan een tijdelijke plaat, een handelaarsplaat, proefrittenplaat of B-nummerplaat (Belgische strijdkrachten in Duitsland).

- aan te geven voertuigen:
 - de autobussen en autocars, de vrachtauto's en trekkers, de aanhangwagens en opleggers met een MTM vanaf 3.501 kg, de aanhangwagens (< 751 kg) die niet bij de DIV moeten worden ingeschreven maar getrokken door een voertuig op naam van een rechtspersoon;
 - aanhangwagens voor zweefvliegtuigen;
 - kampeeraanhangwagens en bootaanhangwagens onder de 751 kg;
 - de voertuigen die wegens hun speciale inschrijving (handelaarsplaat of B-nummerplaat) uit de eerste categorie moeten worden uitgesloten.

De hoogte van het tarief is afhankelijk van volgende elementen:

- het vermogen van de motor in fiscale PK, voor personenauto's, autobussen,...;
- de cilinderinhoud van de motor, voor motorfietsen;
- de maximaal toegelaten massa (MTM), zijnde de som van het gewicht van het voertuig in ledige toestand en van het nuttig laadvermogen, voor vrachtwagens of de MTM van het samenstel (bv.: vrachtwagen en aanhangwagen).

⁶⁶ Het bedrag aan BIV dat de belastingplichtigen verschuldigd zijn aan de overheid.

⁶⁷ De maximaal toegelaten massa.



Onderstaande tabel geeft de tarieven weer van de verkeersbelasting voor de personenvoertuigen⁶⁸.

Tabel 37: Verkeersbelasting en aanvullende verkeersbelasting (geldig van 01/07/2013 tot en met 30/06/2014)

Cilinderinhoud (in liter) (inclusief opdecim)	Fiscale paardekracht (PK)	Bedrag verkeersbelasting (VB) (in euro)	Bedrag aanvullende verkeersbelasting (LPG) (in euro)
0 tot 0,7	4 en minder	76,69	89,16
0,8 tot 0,9	5	95,96	89,16
1 tot 1,1	6	138,73	89,16
1,2 tot 1,3	7	181,24	89,16
1,4 tot 1,5	8	224,14	148,68
1,6 tot 1,7	9	266,90	148,68
1,8 tot 1,9	10	309,28	148,68
2 tot 2,1	11	401,41	148,68
2,2 tot 2,3	12	493,42	148,68
2,4 tot 2,5	13	585,29	148,68
2,6 tot 2,7	14	677,42	208,20
2,8 tot 3	15	769,43	208,20
3,1 tot 3,2	16	1.007,82	208,20
3,3 tot 3,4	17	1.246,48	208,20
3,5 tot 3,6	18	1.485,00	208,20
3,7 tot 3,9	19	1.723,00	208,20
4 tot 4,1	20	1.961,52	208,20
vanaf 4,2 tot...	vanaf 20 tot ...	telkens + 106,92 euro per PK hoger dan 20 PK	steeds 208,20 euro

Bron: <http://belastingen.vlaanderen.be>

⁶⁸ Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd op 1/7.



Voor vrachtwagens⁶⁹ (> 3,5 ton) zijn deze tarieven online beschikbaar op het belastingsportaal van de Vlaamse overheid. Het tarief wordt bepaald volgens het aantal assen, de aard van de ophanging en de maximaal toegelaten massa (MTM). Daarbij wordt nog een onderscheid gemaakt tussen de alleenrijdende voertuigen en de samengestelde voertuigen. Hierdoor zijn vele verschillende tarieven mogelijk en worden ze niet opgenomen in dit mobiliteitsrapport.

INKOMSTEN UIT DE JAARLIJKSE VERKEERSBELASTING

De volgende tabel geeft een overzicht van de inkomsten uit de jaarlijkse verkeersbelasting voor personenwagens en aanverwanten van februari 2013 tot en met januari 2014. Het gaat om ingekohierde bedragen, ongeacht of deze al betaald zijn of niet. Hieruit is af te leiden dat de Vlaamse overheid in 2013 1,29 miljard euro inkomsten had uit de verkeersbelasting voor personenwagens en aanverwanten.

Tabel 38: Aantal verzonden aanslagbiljetten en de overeenstemmende bedragen voor verkeersbelasting voor personenwagens en aanverwante van februari 2013 tot en met januari 2014

	Aantal ingekohierd	Bedrag ingekohierd (in euro)
2013	4.055.724	1.290.875.206,03
Antwerpen	1.082.496	355.625.559,70
Vlaams-Brabant	812.493	269.675.346,56
West-Vlaanderen	732.324	224.690.823,96
Oost-Vlaanderen	866.822	265.258.268,27
Limburg	561.589	175.625.207,54

Bron: Vlaams Parlement⁷⁰

69 <http://belastingen.vlaanderen.be>

70 Vlaams Parlement, 2014, Schriftelijke vraag nr 433 van 13 februari 2014 van Linda Vissers aan Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport.



Voor vrachtwagens en aanverwante worden de inkomsten voor 2013 weergegeven in onderstaande tabel, opnieuw voor de periode februari 2013 tot en met januari 2014. De inkomsten vanuit deze verkeersbelasting bedroeg 37,5 miljoen euro in 2013.

Tabel 39: Aantal verzonden aanslagbiljetten en de overeenstemmende bedragen voor verkeersbelasting voor vrachtwagens en aanverwante van februari 2013 tot en met januari 2014

	Aantal ingekohierd	Bedrag ingekohierd (in euro)
2013	99.507	37.510.730,43
Antwerpen	26.601	9.799.391,16
Vlaams-Brabant	13.087	4.837.810,05
West-Vlaanderen	24.061	9.266.080,96
Oost-Vlaanderen	23.085	8.755.870,41
Limburg	12.673	4.851.577,85

Bron: Vlaams Parlement⁷¹

De volgende tabel maakt een onderscheid tussen de verschillende gewichtscategorieën van de voertuigen. Deze tabel is niet te vergelijken met de bovenstaande omdat ze over een ander jaar handelen (2012 versus 2013) en de ene informatie geeft over inkomsten, de andere over ingekohierde bedragen.

Tabel 40: Vlaanderen 2012 - Inkomsten voertuigen > 3,5 ton (in miljoen euro)

	Aantal aangiftes	Gevorderd bedrag
> 3,5 t - 12 t	20.680	3,73
> 12 t - 32 t	18.448	5,53
> 32 t	39.023	18,30
Totaal	78.151	27,56

Bron: Departement Financiën en Begroting.

71 Vlaams Parlement, 2014, Schriftelijke vraag nr 433 van 13 februari 2014 van Linda Vissers aan Phillippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Accijnzen

In tegenstelling tot de belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting zijn accijnzen een federale bevoegdheid. De inkomsten gaan naar de algemene middelen en worden niet specifiek toegevoegd aan een beleidsdomein.

Accijns is een vorm van indirecte belasting, die wordt geheven op de verkoop van bepaalde goederen, zoals motorbrandstoffen (diesel en benzine). Een essentieel kenmerk van accijns is dat deze geheven wordt over de hoeveelheid van het product en niet over de waarde daarvan.

Accijnzen worden soms voorgesteld als een systeem van beprijzing per kilometer. Hoe groter het brandstofverbruik, hoe hoger het te betalen bedrag. Het is met accijnzen echter niet mogelijk om tarieven te relateren aan tijd en plaats, waardoor mobiliteitssturing niet mogelijk is.

Voordeel van accijnzen is dat ze relatief eenvoudig te verhogen zijn. Een aandachtspunt hierbij is dat het verhogen van de accijnzen aanleiding kan geven tot brandstoftoerisme. Indien voor deze optie wordt gekozen, is een Europees beleid hieromtrent noodzakelijk. Nog een bijkomende kanttekening hierbij is dat de stijgende brandstofprijs de laatste jaren geen impact heeft gehad op de globale mobiliteitsgroei.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Eurovignet

Vrachtwagens vanaf 12 ton MTM zijn verplicht om naast de verkeersbelasting ook een eurovignet te betalen. Het eurovignet is een recht voor het gebruik van het wegennet door motorvoertuigen en samengestelde voertuigen bedoeld of uitsluitend gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg en waarvan de maximaal toegelaten massa (MTM) minimum 12 ton bedraagt.

Het Belgische eurovignet maakt deel uit van een stelsel dat gemeenschappelijk is voor vijf landen van de EU waar het van kracht is: België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden. Dit houdt in dat dit gebruiksrecht, eenmaal geïnd, de belastbare voertuigen toelaat zonder formaliteiten op het grondgebied van deze vijf landen te rijden.

Het eurovignet is het gevolg van de ondertekening op 9 februari 1994 van een verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens door België, Denemarken, Duitsland, Luxemburg en Nederland. Zweden trad in 1998 toe. Duitsland zag in 2003 af van de inning van het gebruiksrecht.

Het eurovignet is verschuldigd vanaf het ogenblik dat de belastbare voertuigen effectief gebruik maken van het wegennet. Er bestaan in principe twee belastbare wegennetten naargelang het land van de inschrijving van het voertuig:

- het voertuig dat in België is of moet zijn ingeschreven, is belastbaar van zodra het op het Belgische openbare wegennet (in de ruimste zin) rijdt;
- het voertuig dat in het buitenland is ingeschreven, is belastbaar van zodra het rijdt op het wegennet omschreven in het KB⁷², zijnde de autosnelwegen, de autosnelwegenringen en de nationale wegen die deel uitmaken van het hoofdwegennet.

Om effectief gebruik te kunnen maken van het wegennet, is het nodig om vooraf een aangifte voor het eurovignet te doen. Er zijn vrijstellingen⁷³ mogelijk voor het betalen van het eurovignet.

Het bedrag van het eurovignet wordt berekend aan de hand van wettelijk vastgelegde tariefschalen en wordt bepaald door een combinatie van de volgende drie factoren:

- het totaal aantal assen (van de vrachtwagen of samengestelde combinatie (vrachtwagen met aanhangwagen));
- de periode van geldigheid, te weten 1 jaar, 1 maand, 1 week of per dag. Belgen kopen altijd voor 1 jaar;
- de graad van vervuiling of emissienorm waaraan het voertuig voldoet.

72 Koninklijk Besluit van 8 september 1997 tot bepaling van het wegennet waarop het Eurovignet van toepassing is – verschenen in het Belgisch Staatsblad op 21 oktober 1997.

73 <http://belastingen.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=164>



Tabel 41: Kostprijs van het eurovignet (incl. administratiekosten) per emissienorm in euro

Duur vignet	Type voertuig	Niet-euro	euro 1	euro 2 en schoner
1 jaar	Max. 3 assen	960	850	750
	Min. 4 assen	1.550	1.400	1.250
1 maand	Max. 3 assen	96	85	75
	Min. 4 assen	155	140	125
1 week	Max. 3 assen	26	23	20
	Min. 4 assen	41	37	33
Dagticket	Alle voertuigen	8	8	8

Bron: Vlaams Parlement, Ontwerp van decreet houdende de Vlaamse Codex Fiscaliteit, tekst aangenomen door de plenaire vergadering, 4 december 2013, stuk 2210 (2013-2014) nr. 3.

De inkomsten uit het eurovignet worden volgens een verdeelsleutel toegekend aan de landen uit het verdrag. België ontvangt 39,92% van de inkomsten uit het eurovignet, Denemarken 12,29%, Luxemburg 3,14%, Nederland 27,63% en Zweden 17,02%. De verdeelsleutel over de Belgische gewesten be-

draagt 62% voor het Vlaamse Gewest, 34% voor het Waalse Gewest en 4% voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Vlaanderen ontving in 2012 een bedrag van 73,4 miljoen euro van het eurovignet.

Tabel 42: Overzicht van de ontvangsten uit het eurovignet voor 2007-2012 (in euro)

Kalenderjaar	Ontvangsten via FOD Financiën	Inning door Vlabe (inclusief kosten en intresten)	Totaal
2007	76.677.900,60		76.677.900,60
2008	58.390.689,01		58.390.689,01
2009	93.347.840,72		93.347.840,72
2010	89.918.013,47		89.918.013,47
2011	25.928.403,01	62.463.152,21	88.391.555,22
2012	20.699.917,04	52.685.470,54	73.385.387,58

Bron: Schriftelijke vraag nr 749 van 21 mei 2013 aan de Vlaamse minister bevoegd voor financiën van Peter Van Rompuy, Vlaams Parlement.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Benchmark met de buurlanden

De MORA neemt in dit mobiliteitsrapport een benchmark op met de buurlanden Nederland, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. In zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens vraagt de MORA om bij het bepalen van de tarieven rekening te houden met een benchmark.

NEDERLAND

In Nederland⁷⁴ is de huidige situatie sterk vergelijkbaar met deze in Vlaanderen.

Zo betalen alle voertuigen (personenauto, bestelauto, vrachtauto, autobus of motorrijwiel) die worden ingeschreven een jaarlijkse motorrijtuigenbelasting (mrb), vergelijkbaar met de Vlaamse verkeersbelasting.

Bij aankoop van een personenauto, motor of een bestelauto is de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) verplicht.

Vrachtwagens en -combinaties zijn naast de mrb ook een belasting op zware motorrijtuigen (bzm) verschuldigd.

Deze bzm is enkel verplicht bij het gebruik van autosnelwegen door motorrijtuigen met een toegestane maximummassa van het voertuig van 12 ton of meer en indien het motorrijtuig uitsluitend bestemd is voor het vervoeren van goederen. Deze bzm is de tegenhanger van het eurovignet in België. In België is dit vignet echter verplicht voor alle Belgische voertuigen vanaf 12 ton⁷⁵, zonder voorwaarden voor gebruik van het wegennet.

In Nederland werd in de periode 2004-2010 de invoering van een kilometerheffing voor alle wegvoertuigen voorbereid. De Nederlandse regering besliste echter in het regeerakkoord van 30 september 2010 om de kilometerheffing niet in te voeren. Meer informatie hierover komt verder in dit mobiliteitsrapport aan bod.

DUITSLAND

De Duitse Bondregering voerde in januari 2005 een trajectafhankelijke tol in voor alle binnen- en buitenlandse vrachtwagens vanaf 12 ton, de LKW-Maut.

Het systeem werd via een PPS-constructie ontwikkeld en geïmplementeerd door Toll Collect⁷⁶. Toll Collect is een consortium bestaande uit Daimler-Chrysler (45%), Deutsche Telecom (45%) en het Franse Cofiroute (10%).

De tolplicht geldt op alle Duitse autosnelwegen (Bundesautobahnen) en ook de eraan toegevoegde rijkswegen (Bundesfernstraßen). Tolplichtige rijkswegen zijn in principe aangesloten op een autosnelweg en zijn tot een autosnelweg uitgebouwd. Deze rijkswegen zijn sinds 1 augustus 2012 bij opgenomen in het wegennet waarop de tol verplicht is. Ook zijn nominatief een aantal wegen toegevoegd of vrijgesteld van de tolplicht. Het volledige wegennet is terug te vinden op de website van het Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)⁷⁷.

74 http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/priv/auto_en_vervoer/

75 Er bestaan ook vrijstellingen, zoals vermeld in voorgaande paragrafen.

76 www.toll-collect.de

77 www.mauttabelle.de



De tarieven zijn gebaseerd op de emissieclassen, het aantal assen van de vrachtwagen en de afgelegde afstand op het tolnetwerk.

Onderstaande tabel geeft de huidige Duitse tarieven weer per kilometer. Per voertuig moet bepaald worden tot welke categorie ze behoren op basis van de voertuigkenmerken. Hiervoor is op de website van Toll Collect een document ter beschikking. De Sx staat voor een emissieklasse, PMK voor een systeem van retrofitting.

Tabel 43: Tarieven van de LKW-Maut (in euro per kilometer)

Categorie A	S5, EEV class 1, S6	tot 3 assen	0,141
		4 assen of meer	0,155
Categorie B	S4, S3 met PMK 2, 3 or 4	tot 3 assen	0,169
		4 assen of meer	0,183
Categorie C	S3 zonder PMK, S2 met PMK 1, 2, 3 or 4	tot 3 assen	0,190
		4 assen of meer	0,204
Categorie D	S2 met PMK, S1 en voertuigen niet toegewezen aan een emissieklasse	tot 3 assen	0,274
		4 assen of meer	0,288

Bron: Toll Collect.



De nieuwe regering in Duitsland overweegt momenteel wijzigingen aan de LKW-Maut. Zo wordt verwacht dat ze:

- De toepassing van de Maut zal uitbreiden, van alle voertuigen boven 12 ton MTM vandaag, naar een lagere grens, waarschijnlijk 7,5 MTM.
- De toepassing van de Maut zal uitbreiden met een beperkt aantal expreswegen waarop die vandaag nog niet geldt, met name wegen met minstens twee rijstroken per rijrichting.
- De tarieven van de Maut aan zal passen om volgende redenen:
 - Er moet een aparte categorie komen voor de schoonste voertuigen, met name euro 6.
 - Omdat het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot meer voertuigen, stijgen de inkomsten, terwijl de wegenkosten gelijk blijven.
 - Doordat de rentestand extreem lager is dan bij de laatste herziening van de tarieven, moeten de tarieven globaal dalen, want de inkomsten mogen niet groter zijn dan de echte wegenkosten, zoals bepaald in de EU-regels. Bij de wegenkosten is steeds een belangrijk stuk kapitaalkosten meegerekend, en de rente hierop is nu fors verlaagd.

Ook zijn in Duitsland een aantal politieke partijen vragende partij voor een kilometerheffing voor lichte voertuigen, de PKW-Maut. Volgens de laatste ontwikkelingen zou de Duitse regering echter opteren voor de introductie van een wegvignet.

FRANKRIJK

In Frankrijk bestaan plannen om een afstandsgebonden heffing in te voeren voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton op het nationale wegennet (réseau routier national) behalve op de snelwegen waar tol moet betaald worden, wegen met weinig verkeer die geen deel uitmaken van het Trans-Europees Netwerk en de lokale wegen (departementale en gemeentelijke wegen).

De kilometerheffing (écotaxe poids lourds)⁷⁸ werd opgenomen in de wet Grenelle 1⁷⁹ uit 2009. De wet Grenelle is het resultaat van een reeks van politieke vergaderingen waarin men langetermijnbeslissingen wenste te nemen over milieu en duurzame ontwikkeling. Doelstellingen waren het herstellen van de biodiversiteit, het verminderen van de broeikasgasemissies en het verbeteren van energie-efficiëntie. Het invoeren van de écotaxe was één van de geselecteerde maatregelen.

Het was de bedoeling om deze kilometerheffing in te voeren op 1 januari 2014⁸⁰. Er kwam echter veel reactie op de plannen, onder meer van de vertegenwoordigers van de industrie en de landbouwsector. Zij klaagden aan dat de regering de kosten voor de Franse bedrijven wilde verhogen in een crisistijd. In het najaar van 2013 verzetten de Bretoenen, als inwoners van een perifere regio, zich sterk tegen de invoering van de kilometerheffing omdat in hun regio doorgaand verkeer onbestaan- de is en de voorgestelde kilometerheffing enkel het Franse verkeer duurder zou maken.

78 Bron: www.developpement-durable.gouv.fr

79 Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

80 De heffing had eigenlijk al in de lente van 2013 moeten ingaan in de Elzas en de herfst van 2013 in de rest van het land. Die datum werd aanvankelijk omwille van praktische elementen uitgesteld tot 1 januari 2014.



Het sterke verzet heeft geleid tot een beslissing van de eerste minister om de invoering van de *écotaxe* op te schorten. Het besluit van 2 oktober 2013 dat de invoering vastlegde op 1 januari 2014 werd ingetrokken met een nieuw besluit van 28 november 2013.

De tarieven die zouden gelden vanaf 1 januari 2014 zijn in onderstaande tabel opgenomen⁸¹. De drie categorieën (*première*, *deuxième*, *troisième*) waartoe een voertuig kan behoren zijn gespecificeerd in het decreet van 11 juli 2013⁸². Er zijn kortingen van toepassing van 50% in Bretagne en van 30% in Aquitaine en Midi-Pyrénées.

Na de Franse lokale verkiezingen in maart 2014 nam de Franse regering ontslag. De nieuwe milieu-minister is geen voorstander van de kilometerheffing. Een Franse parlementaire commissie voerde een onderzoek uit naar mogelijke alternatieve pistes (*vignet*, elders bijkomende inkomsten vinden,...). De resultaten hiervan werden in mei 2014 gepubliceerd.

In het rapport wordt gesuggereerd om de naam *écotaxe* te veranderen in *éco-redevance*. Een vergoeding voor het gebruik van infrastructuur zou minder gevoelig liggen dan het invoeren van een belasting. Daarnaast zouden alle voertuigen maandelijks een vrijstelling krijgen, ook deze uit het buitenland. Het aantal kilometer waarvoor men wordt vrijgesteld, is afhankelijk van de milieukeurmerken van het voertuig. Gemiddeld zou deze vrijstelling 400 km bedragen. Ook zou er de mogelijkheid moeten ingebouwd worden om ook regionale vrijstellingen toe te kennen met als hoofdbedoeling om de lokale economie niet te zwaar te belasten. De minderinkomsten die door deze vrijstellingen zouden gecreëerd worden, kunnen worden gecompenseerd door de tarieven op de zeer druk bereden wegen te verhogen.

Tabel 44: Voorziene tarieven van de *écotaxe* vanaf 1 januari 2014 (in euro-cent/km)

	Elektrische voertuigen	EURO VI, EURO V + EEV	EURO V	EURO IV	EURO III	EURO II	EURO I en lager
Première	5,3	7,5	8,4	8,8	9,7	10,1	10,6
Deuxième	6,7	9,4	10,5	11,1	12,2	12,8	13,3
Troisième	9,2	13,1	14,6	15,4	16,9	17,7	18,5

Bron: www.developpement-durable.gouv.fr

81 Vastgelegd in het Besluit van 23 mei 2013.

82 Décret n° 2013-618 du 11 juillet 2013 relatif à la définition des véhicules assujettis à la taxe sur les véhicules de transport de marchandises.



Op 22 juni 2014 kondigde de Franse premier een nieuw voorstel aan. De naam *écotaxe* wordt vervangen door *péage de transit*. Het zou gaan om een tolheffing voor vrachtwagens boven de 3,5 ton op een beperkt wegennet (routes nationales waarop meer dan 2.500 vrachtwagens per dag rijden). De invoering is gepland voor 1 januari 2015. De eerste reacties op de *péage de transit* tonen aan dat er nog geen maatschappelijke consensus over bestaat en dat er nog een maatschappelijk debat nodig is.

In Frankrijk moet dus nog een belangrijke principiële beslissing vallen over het dossier kilometerheffing.

In Frankrijk bestaat ook het systeem van de *péage*, waarbij alle voertuigen een tol verschuldigd zijn voor het gebruik van de weg.

VERENIGD KONINKRIJK

Sinds 1 april 2014 bestaat in het Verenigd Koninkrijk een heffingssysteem⁸³, *HGV road user levy*, voor zware vrachtwagens vanaf 12 ton. Het gaat om een tijdgebonden systeem waarvan de tarieven variëren op basis van MTM, aantal assen en de duur. Doel van deze heffing is buitenlandse vrachtwagens te laten betalen voor het gebruik van het wegennetwerk. Alle wegen vallen onder het heffingssysteem.

Voor vrachtwagens die geregistreerd zijn in het Verenigd Koninkrijk zullen de kosten verrekend worden bij het betalen van de jaarlijkse verkeersbelasting (vehicle excise duty VED). Deze zal verminderd worden met het bedrag van de *HGV road user levy*, waardoor de kostprijs voor meer dan 90% van de vrachtwagens niet zal toenemen. Buitenlandse vrachtwagens worden verplicht om de *levy* te betalen voor ze zich op het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk bevinden.

De heffing kan betaald worden voor een dag, week, maand of jaar. Het systeem is te vergelijken met het eurovignetsysteem in België. De tarieven variëren van maximaal £ 10 per dag tot maximaal £ 1.000 per jaar.

Het systeem zal gecontroleerd worden met een nummerplatherkenningssysteem. Er is dus geen sprake van een tastbaar vignet.

Het vignet werd geïntroduceerd met de *HGV Road User Levy Act 2013*.

In januari 2012 organiseerde de Britse regering een consultatie waarop 92 reacties kwamen van bedrijven, belangengroepen, overheidsinstellingen en individuen. Een ruime meerderheid is voor het invoeren van het systeem (71%) en voor een eerlijkere beprijzing in het voordeel van de Britse transporteurs (74%). Het compenseren van Britse transporteurs kon de goedkeuring hebben van 93% van de respondenten. Slechts 25% van de respondenten was voor het invoeren van een kilometerheffingssysteem omdat dit vooral de kosten voor de Britse transporteurs zou verhogen.

83 www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

KADER

Op het Vlaamse beleidsniveau komt de invoering van een prijsbeleid voor het gebruik van wegen in verschillende beleidsplannen aan bod. Het Europees witboek transport 2011 opteert voor het toepassen van het principe de gebruiker / vervuiler betaalt, het internaliseren van externe kosten en het aanrekenen van slimme tarieven en belastingen voor alle voertuigen. Voor de kilometerheffing voor vrachtwagens zorgt de Europese eurovignetrichtlijn voor een duidelijk wetgevend kader, voor personenvervoer ontbreekt dit nog.

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de verschillende beleidsdocumenten en wetgeving waarbinnen kilometerheffingssystemen moeten ontwikkeld worden.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Vlaamse beleidsplannen

Het Vlaamse Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling nemen het invoeren van een kilometerheffing voor personen- én goederenverkeer over de weg als maatregel op. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 doet dat ook, maar is minder concreet in de uitwerking. In de bijdrage van de Vlaamse administratie aan het regeerakkoord 2014-2019 worden deze maatregelen verder geconcretiseerd.

ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN 2013

In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 is onder de doelstelling “de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze garanderen” opgenomen dat een ‘redelijke kostprijs’ één van de beoogde effecten is. Onder ‘redelijk’ wordt de mate verstaan waarin de kostprijs die door de gebruikers wordt betaald een goede reflectie is van de effectieve kosten die door de overheid of private vervoeraanbieders worden gemaakt, het geboden serviceniveau en de externe kosten veroorzaakt aan de maatschappij, maar zonder dat de betaalbaarheid ervan voor de gebruikers in het gedrang komt of het concurrentievermogen van de transportsector wordt ondermijnd⁸⁴.

Het thema prijsbeleid is opnieuw opgenomen in actielijn 20 “Vervuiler en gebruiker laten betalen”. Het doel van deze actielijn is te komen tot een betere aanreke-

84 Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Brussel, p. 238

ning aan de gebruikers van de verschillende modale netwerken van de interne en externe kosten⁸⁵.

Concreet neemt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 op dat er werk gemaakt wordt van een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens die technisch uitbreidbaar zal zijn naar personenwagens. Op basis van de resultaten van de proefprojecten in Vlaanderen zal men evalueren of het opportuun is om over te gaan tot de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor personenwagens of tot alternatieve systemen die een betere aanrekening van de gebruikskosten en externe kosten aan de gebruikers mogelijk maken. De wijze waarop het principe de vervuiler/gebruiker betaalt verder wordt uitgerold, is bepalend voor onder meer de bijkomende inkomsten⁸⁶.

VLAAMS KLIMAATBELEIDSPLAN 2013-2020

Eén van de doelstellingen in het Vlaamse Klimaatbeleidsplan 2013-2020 (VKP) is het beheersen van het aantal voertuigkilometer over de weg. Een belangrijke maatregel hierin is het realiseren van een sturende prijszetting voor het wegverkeer.

Het VKP voorziet de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens tegen 2016. Het grootste reductiepotentieel is te vinden in een tastbare wegbeprijzing voor personenverkeer, bovenop deze voor goederenverkeer, met voldoende hoge tarieven. Daarom neemt het VKP in het beleidsscenario ook de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens op tegen 2021, mits gunstige evaluatie van de proefprojecten.

In de tekst van het VKP is opgenomen dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen in het beleidsscenario wordt gevolgd. In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 dat werd voorgelegd voor openbaar onderzoek in de periode november 2013 – januari 2014 is de maatregel ‘kilometerheffing voor personenwagens’ echter niet opgenomen.

85 Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Brussel, p. 344.

86 Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Brussel, p. 345.



BIJDRAGE REGEERAKKOORD VLAAMSE ADMINISTRATIE

In het hoofdstuk Slimme mobiliteit uit de bijdrage van de Vlaamse administratie aan het regeerakkoord⁸⁷ komt de invoering van een kilometerheffing opnieuw aan bod. Dit document bevat enkel voorstellen van de administratie en heeft daardoor geen beleidswaarde. Het valt wel op dat de maatregel over kilometerheffing concreter is opgenomen in deze bijdrage dan in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013.

Zo luidt beleidsvoorstel 4: “We gaan voor een prijsbeleid dat gebaseerd is op het principe ‘de gebruiker / de vervuiler betaalt’. Onder meer via prijsinstrumenten kan ervoor gezorgd worden dat het vervoerssysteem efficiënter werkt en de milieu-impact wordt beperkt. Door de gebruiker in belangrijke mate de kosten te laten dragen van de verplaatsingen (van personen en goederen) kan het aantal verplaatsingen beperkt worden en kan de vervoerswijzekeuze gestuurd worden. Bovendien kunnen verplaatsingen op congestiegevoelige plaatsen en tijdstippen ontmoedigd worden door ze duurder te maken.”

Er zal onderzocht worden op welke wijze op termijn kan gekomen worden tot een betere doorrekening van de externe en interne kosten en baten bij alle modi. Vanuit het Europese beleid (maar ook vanuit de OESO) wordt sterk aangestuurd op een betere doorrekening van de externe kosten en de gebruikskosten aan de gebruikers van de verschillende modale netwerken.

Om ervoor te zorgen dat het gemotoriseerd wegverkeer voldoende prikkels krijgt om zelf de door hen veroorzaakte schade te beperken, wil de Vlaamse administratie, conform het Europese beleid, verder inzetten op de internalisering van de externe kosten. Via een sturende vergroening van de fiscaliteit (recent de belasting op inverkeerstelling en in de toekomst de jaarlijkse verkeersbelasting) kan gekomen worden tot een betere aanrekening van de milieukosten (vervuiler betaalt) en kan onder meer de aankoop van milieuvriendelijke wagens of het sneller vervangen van de meest vervuilende

wagens gestimuleerd worden. De mogelijkheid om sociale correcties in te voeren blijft mogelijk. Er zal over gewaakt worden dat de extra gegenereerde middelen benut worden om die externe kosten te compenseren.

Om tot een betere aanrekening van de door de gebruiker gegenereerde interne en externe kosten te komen, zal een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens worden ingevoerd (streefdatum 2016). Die zal uitgebreid kunnen worden naar lichte vrachtwagens en personenwagens. De heffing van gebruikskosten kan mogelijk gepaard gaan met een daling van de heffingen op het bezit van een voertuig. In samenwerking met de drie gewesten voerde de Vlaamse overheid een proefproject voor personenvoertuigen uit. Bij een gunstige evaluatie, en in overleg met de andere gewesten, kunnen de nodige stappen gezet worden om zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor lichte vrachtwagens en personenwagens.

Om het maatschappelijk draagvlak te realiseren, stelt de administratie voor om de bijkomende opbrengsten van de kilometerheffing te investeren in de mobiliteitssector. Ze zullen ook zorgen voor de nodige flankerende maatregelen.

De inkomsten moeten bijdragen aan de bouw en het onderhoud van infrastructuur en aan investeringen die de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de ruimte milderden of compenseren, en aan een duurzame mobiliteit, onder meer door het gebruik van meer duurzame modi te stimuleren. De Vlaamse administratie stelt ook voor het gebruik in de gewenste richting te sturen via (tijdelijke) incentives en pilootprojecten die gericht zijn op het verbeteren van de logistieke organisatie of het optimaliseren van de totale vervoersketen.

De administratie stelt voor compenserende maatregelen voor inkomensgevoelige groepen en de nodige flankerende maatregelen te nemen. Om de concurrentiekracht van de eigen vervoerssector te vrijwaren, zal bij de verdere uitrol van prijsinstrumenten rekening gehouden worden met de ontwikkelingen en initiatie-

87 Vlaamse overheid, 2014, Bijdrage van de Vlaamse administratie aan het regeerprogramma van de Vlaamse Regering 2014-2019, Hoofdstuk 7 Slimme mobiliteit, p. 245-280.





ven die in de buurlanden worden genomen.

Er moet over gewaakt worden dat de maatregel beantwoordt aan de algemene fiscale doelstellingen. Dat betekent dat hij geen degressief karakter mag hebben en geen aanleiding mag geven tot een verhoging van de arbeidskosten.

VLAAMSE STRATEGIE DUURZAME ONTWIKKELING 2011

De Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling is niet meer actueel aangezien deze werd goedgekeurd voor het politiek akkoord over het objectief doorrekenen van kosten voor mobiliteit. De Mobiliteitsraad neemt ze toch op omdat er een duidelijk standpunt wordt ingenomen over de tariefzetting bij een invoering van een kilometerheffing voor personen- en goederenverkeer.

In de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling is één van de voorgestelde maatregelen “het stimuleren van de aankoop van vervoermiddelen die minder uitstoten”. De Vlaamse Regering heeft al een aantal maatregelen genomen om de aankoop van emissiearme voertuigen te stimuleren. Het beleid richt zich momenteel op de hervorming van de verkeersbelastingen, het rekeningrijden en financiële stimuli.

De hervorming van de verkeersbelasting voor personenwagens gebaseerd op de gecombineerde emissiekenmerken van het voertuig zou worden ingevoerd in de loop van 2011⁸⁸. Bij de uitwerking zou ook aandacht gaan naar de mogelijke link met het slopen van oude voertuigen. Rekeningrijden voor vrachtwagens wordt ingevoerd conform de beslissing van de Vlaamse Regering, met als streefdatum 2013. Er wordt onderzocht onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid en haalbaarheid) het rekeningrijden voor personenwagens kan worden ingevoerd. Daartoe wordt een pilootproject opgezet. Er wordt in beide gevallen op toegezien dat bij de concrete tariefzetting aandacht gaat naar een differentiatie volgens emissies van het voertuig, plaats, congestieniveau en tijdstip.

⁸⁸ Voorziene timing in het VKP. Momenteel is enkel de BIV hervormd, de jaarlijkse verkeersbelastingen nog niet.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Europees witboek transport 2011

Het Europees witboek⁸⁹ "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" stelt een manier voor om de toename van het vervoer en de mobiliteit te verzoenen met een emissiereductie van 60% tegen 2050. Het witboek bepaalt het beleidskader voor het Europese transportbeleid voor de komende jaren.

Om Europa voor te bereiden op de toekomst zal de mobiliteit moeten verduurzamen en is er een efficiënt vervoerssysteem nodig gezien de uitdagingen op het vlak van verminderen van olieafhankelijkheid, broeikasgasemissie en de noodzaak tot investeringen in vervoersinfrastructuur.

In de visie van het witboek neemt de Europese Commissie expliciet prijsbeleid mee op. Ze wil gebruikers laten betalen voor de volledige kosten van vervoer in ruil voor minder congestie, meer informatie, een betere dienstverlening en meer veiligheid. Rekeningrijden en het wegwerken van fiscale anomalieën kunnen gebruikt worden om het gebruik van openbaar vervoer en de geleidelijke invoering van alternatieve aandrijfsystemen te stimuleren.

⁸⁹ Europese Commissie, 2011, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, 28 maart 2011, Brussel, COM(2011) 144 definitief, p. 33.

De Europese Commissie zet dit ook om in één van de tien doelstellingen⁹⁰ om te komen tot een concurrerend vervoerssysteem met een efficiënt gebruik van hulpbronnen: "Werk maken van de algemene toepassing van het principe "de gebruiker/de vervuiler betaalt" en verbintenissen van de private sector om anomalieën op te heffen, waaronder contraproductieve subsidies, inkomsten te genereren en de financiering van toekomstige vervoersinvesteringen te waarborgen."

Dit zet de Europese Commissie om in een strategie en maatregelen waar tariefssystemen deel van uitmaken. Zo moeten vervoersheffing en belastingen worden hervormd met het oog op een consequentere toepassing van de principes de vervuiler betaalt en de gebruiker betaalt. Gebruikers zullen daardoor wellicht een groter aandeel van de kosten moeten dragen in de toekomst. Het is voor de Commissie ook belangrijk dat gebruikers correcte en consequente financiële prikkels krijgen. Internalisering van externe kosten, wegwerken van fiscale anomalieën en ongerechtvaardigde subsidies moeten in overeenstemming gebracht worden met duurzaamheidsbehoeften.

Richtlijn 2011/76/EU (zie verder) is al een eerste uitwerking van het witboek waardoor de kosten van plaatselijke externe effecten kunnen worden geïnternaliseerd via de invoering van infrastructuurheffingen.

De Europese Commissie engageert zich ook om richtsnoeren te ontwikkelen voor de invoering van internaliseringheffingen voor alle voertuigen en voor alle belangrijke externe kosten.

⁹⁰ Europese Commissie, 2011, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, 28 maart 2011, Brussel, COM(2011) 144 definitief, p.10.



Op lange termijn is het de bedoeling gebruiks-
heffingen te innen voor alle voertuigen en op het
volledige wegennet zodat minstens de kosten van
onderhoud van de infrastructuur, congestie, lucht-
verontreiniging en geluidshinder worden doorbere-
kend. Dit omdat voor personenauto's tolsystemen
steeds meer worden beschouwd als een alterna-
tieve manier om inkomsten te genereren en het
verkeers- en verplaatsingsgedrag te beïnvloeden.

Het witboek geeft een lijst van maatregelen weer
die samen een EU-kader moeten vormen voor tol-
systemen en slimme maatregelen en belastingen.
De maatregelen concretiseren de hierbovenstaande
principes.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Europees kader personenvervoer

Voor de invoering van beprijzingssystemen voor personenvervoer en lichte voertuigen bestaat nog geen regelgeving. Het witboek geeft wel de richting weer waarin de Europese Commissie haar beleid wil uitwerken.

Indien lidstaten een beprijzingssysteem willen invoeren, moeten ze zich enkel houden aan de algemene regels van het Europees beleid over non-discriminatie, belastingen,...

In 2012 publiceerde de Europese Commissie wel een Communicatie⁹¹ over het vermijden van dubbele taxatie van voertuigen wanneer burgers verhuizen tussen de lidstaten en om grensoverschrijdende verhuur van voertuigen te vereenvoudigen.

Niet alleen ontbreekt er een wettelijk kader, nog nergens in de wereld is een systeem van kilometerheffing voor lichte voertuigen operationeel. Een aantal steden (Londen, Stockholm,...) hebben een cordonsysteem. In Duitsland zijn een aantal politieke partijen vragende partij voor een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

91 COM (2012) 756 final – Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Eurovignetrichtlijnen

Voor bijrijdingssystemen voor vrachtwagens bestaat wel een Europese regelgeving. Richtlijn 1999/62/EG, gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG en Richtlijn 2011/76/EU stelt gemeenschappelijke regels vast inzake de afstand gerelateerde tol en tijd gebaseerde gebruiksrechten (vignetten) voor vrachtwagens (boven 3,5 ton) voor het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen. Deze regels bepalen dat de kosten van de aanleg, exploitatie en ontwikkeling van infrastructuur kunnen worden doorgerekend door middel van tol en vignetten aan weggebruikers.

Het regelgevingskader heeft tot doel:

- De werking van de interne markt van het wegvervoer te verbeteren door het harmoniseren van de verschillende tarieven en systemen van tol en vignetten die in de lidstaten van toepassing zijn.
 - Beter rekening te houden met de principes van eerlijke en doelmatige prijsstelling door te voorzien in een grotere differentiatie van tol en vignetten in lijn met de kosten verbonden aan het gebruik op de weg.
- Hoewel de toepassing van tol en vignetten niet verplicht is voor de lidstaten, stelt de Richtlijn bepaalde regels vast die moeten worden gevolgd door de lidstaten, indien zij die kosten willen doorrekenen. De belangrijkste van deze randvoorwaarden zijn:
- De tolgelden moeten worden geheven op basis van de afgelegde afstand en het type voertuig; de prijs van vignetten wordt bepaald op basis van de duur van het gebruik van de infrastructuur en de emissieklasse van het voertuig.
 - De Richtlijn staat niet toe om tol en vignetten tegelijkertijd op te leggen voor het gebruik van een enkel wegtraject. Slechts bij uitzondering kan tol worden geheven voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen op netwerken waar vignetten worden toegepast.
 - Nationale tol en vignetten moeten niet-discriminerend zijn, excessieve kortingen op de tol zijn verboden.
 - Tariefschema's moeten zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor de verkeersdoorstroming, verplichte controles aan de binnengrenzen van de EU moeten vermeden worden.
 - De Richtlijn bepaalt ook dat de maximale gemiddelde toltarieven gerelateerd moeten zijn aan de kosten voor de aanleg, exploitatie en ontwikkeling van de infrastructuur in kwestie. Nieuwe tolheffingsregelingen moeten worden gemeld.
 - Toltarieven mogen eveneens externe kosten doorrekenen (luchtverontreiniging en geluidsoverlast); de maximumtarieven voor de externe kosten staan opgenomen in de bijlage van de Richtlijn.
 - De opbrengsten moeten bij voorkeur gebruikt worden om het transeuropese netwerk te ontwikkelen.



Een specifieke bepaling van de richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid om een gemeenschappelijk systeem van elektronische vignetten in te voeren. Zo hebben België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden het eurovignet-systeem. Dit systeem is, volgens de Richtlijn, niet verenigbaar met een systeem van kilometerheffing.

MOGELIJKHEDEN VOOR TARIEVEN

De Europese lidstaten kunnen volgens Richtlijn 2011/76/EU vrachtoerlangen laten betalen voor zowel infrastructuurkosten als kosten die veroorzaakt worden door luchtvervuiling en lawaaihinder.

De infrastructuurkosten omvatten de investeringskosten en de jaarlijkse onderhoudskosten.

De investeringskosten omvatten de kosten voor aanleg en ontwikkeling van de infrastructuur evenals, in voorkomend geval, een rendement op de kapitaalinvestering of een winstmarge. Ook andere kosten die rechtstreeks gelinkt zijn aan de aanleg kunnen aangerekend worden. Het terugverdienen van de aanlegkosten is gebaseerd op de geplande levensduur van de infrastructuur of een andere afschrijvingsperiode van minstens twintig jaar.

Ook de exploitatiekosten, beheerskosten en kosten voor de tolheffing kunnen doorgerekend worden en worden op eerlijke, transparante wijze verdeeld over alle tolplichtige voertuigen.

De minimumtarieven worden weergegeven in bijlage 1 van de Richtlijn 1999/62/EG.

Naast de infrastructuurheffing kan ook een externekostenheffing worden toegepast om de kosten veroorzaakt door verkeer van luchtverontreiniging en/of geluidshinder terug te verdienen. De kosten voor luchtvervuiling mogen de schade aanrekenen van deeltjes, ozonprecursoren (o.a. NOx) en vluchtige organische stoffen. Geluidshinder omvat de schade die wordt voortgebracht door voertuigen of door interactie van voertuigen met het wegdek. De maximumtarieven zijn opgenomen in bijlage III ter.

De lidstaten krijgen ook de mogelijkheid om hogere tarieven voor piekperioden en lagere tarieven voor dalperioden in te voeren om het verkeer beter te beheren en congestie te bestrijden. In zones met verzadigd verkeer kunnen hogere tarieven ingesteld worden die tot 175% boven het gemiddelde tarief kunnen gaan, gedurende maximaal vijf uur per dag en lagere tarieven gedurende de rest van de tijd.

De heffingen voor externe kosten zullen waarschijnlijk 3 tot 4 eurocent per kilometer bedragen, afhankelijk van de euroklasse van het voertuig, de ligging van de wegen en het congestieniveau.

MOGELIJKHEDEN VOOR BESTEDING OPBRENGSTEN

richtlijn 2011/76/EU (art. 9 lid 2) stelt dat de inkomsten moeten gereserveerd worden ter bevordering van het duurzaam vervoer. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoerssysteem. Met name de externekostenheffingen moeten worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer.

De lidstaten kunnen besluiten om 15% van de totale inkomsten (uit infrastructuurheffingen en heffingen voor externe kosten) te reserveren voor projecten op het transeuropese netwerk.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Samenwerkingsakkoord legt tariefformules vast

Zoals reeds vermeld bij de situering hebben de drie Belgische gewesten een samenwerkingsakkoord⁹² afgesloten waarin ze de principes van de kilometerheffing voor vrachtwagens vastleggen.

De tarieven voor de kilometerheffing zijn nog niet bepaald. Dit zal gebeuren in overleg met de SSP die het systeem zal uitrollen. De formules voor de berekening van de tarieven zijn wel vastgelegd in het samenwerkingsakkoord (art.6 en art.7). Dit maakt dat de tarieven op een gelijkaardige wijze zullen bepaald worden tussen de gewesten. Verschillende tarieven in de verschillende gewesten zijn mogelijk.

In Vlaanderen zal de kilometerheffing ingevoerd worden als een belasting. Dit maakt dat de tarieven en tariefwijzigingen steeds moeten goedgekeurd worden door het Vlaams Parlement.

⁹² Vlaams Parlement, 2014, Ontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, 26 maart 2014, stuk 2428 (2013-2014) – Nr. 3.

De berekeningswijze van de tarieven is opgenomen in art. 7 van het samenwerkingsakkoord en volgt de bepalingen van de Richtlijn 2011/76/EU.

De kilometerheffing is uitgedrukt in een tarief per wegtype dat wordt vermenigvuldigd met het aantal afgelegde kilometer op dit wegtype. Het uiteindelijk te betalen bedrag is de som verschuldigd voor alle wegtypes.

De tarieven zullen bestaan uit een basistarief en kunnen variëren volgens wegtype, gewichtsklasse en euro-emissieklasse. Ook de externe kosten kunnen worden aangerekend. De tariefformule oogt op het eerste zicht complex maar het aantal parameters die het tarief bepalen is beperkt:

$$Tw = F * (BT + a * A + b * G + c * En + Ex)$$

- Factor (F) geeft aan of de kilometerheffing van toepassing is op het desbetreffende wegtype of niet. Aangezien de kilometerheffing als belasting wordt ingevoerd, is ze geldig op het hele grondgebied. Enkel de wegen die onder de kilometerheffing vallen, krijgen een factor 1.
- De kilometerheffing heeft een basistarief (BT), deze vormt de infrastructuurcomponent.
- Variatie in functie van het wegtype is mogelijk (A). De wegtypes waarop de kilometerheffing geldt zullen via decreet bepaald worden:
 - autosnelwegen en autosnelwegringwegen;
 - overige gewestwegen met tarief hoger dan nul;
 - gemeentewegen met een tarief hoger dan nul.
- Variatie in functie van de gewichtsklassen (G). Het samenwerkingsakkoord voorziet drie categorieën:
 - 3,5 ton < MTM ≤ 12 ton;
 - 12 ton < MTM ≤ 32 ton;
 - MTM > 32 ton.
- Variëren volgens euro-emissieklasse (En).
- Toeslag doorrekenen in functie van de externe kosten (Ex).



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

UITDAGINGEN

Prognoses geven aan dat het personen- en goederenvervoer de komende jaren nog sterk zal toenemen. De uitdaging is om deze groei te beheersen. Modeldoorrekeningen geven aan dat het voeren van een prijsbeleid hiervoor een oplossing kan zijn.

Bij het concretiseren van het prijsbeleid en meer bepaald de invoering van een kilometerheffing zijn er, op korte termijn, twee uitdagingen voor het middenveld: draagvlak zoeken voor de tarieven van een kilometerheffing voor goederenvervoer en het maatschappelijk debat opstarten en voeren over de kilometerheffing voor personenvervoer.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Transportvraag beheersen

Diverse prognoses geven een sterke groei van de personen- en goederenmobiliteit aan. De MORA geeft de resultaten weer van de studie van het Federaal Planbureau en de toekomstprognoses van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013. Volgens deze is het invoeren van een prijszettingmechanisme voor goederen- en personenvervoer een efficiënte manier om deze mobiliteitsgroei te beheersen en te sturen.

TRANSPORTVOORUITZICHTEN - FEDERAAL PLANBUREAU

In september 2012 publiceerde het Federaal Planbureau⁹³ zijn vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030. Deze studie omvat alle vervoer op het Belgisch grondgebied.

Deze studie geeft de evolutie van de transportvraag weer bij ongewijzigd beleid en rekent daarnaast twee alternatieve scenario's door met de effecten van de kilometerheffing respectievelijk alleen voor vrachtwagens en voor alle weggebruikers (personen en goederen).

In het referentiescenario zal tussen 2008 en 2030 het aantal reizigerskilometer toenemen met 20% en het aantal tonkilometer met 68%. Het wegver-

voer zal dominant blijven met een marktaandeel van 86% van de reizigerskilometer en 71% van de tonkilometer. De gemiddelde snelheid op het wegennet daalt met 29% tijdens de spitsperiode en 16% tijdens de dalperiode. De broeikasgasemissies zullen toenemen met 12%, het wegverkeer neemt 97% van de emissies voor zijn rekening.

Een alternatief scenario is het scenario HDV waarbij een kilometerheffing wordt ingevoerd in 2015 enkel voor vrachtwagens, volgens de eurovignetrichtlijn 2011/76/EU. In de spitsperiode zou een vrachtwagen dan 0,30 euro per kilometer betalen, in de dalperiode is dit 0,07 euro⁹⁴. In dit scenario daalt het aantal vervoerde tonkilometer over de weg met 0,7% en dit ten gunste van bestelwagens (+0,9%), de binnenvaart (+1,9%) en de trein (+0,2%). De impact van de kilometerheffing op het aantal voertuigen is zeer beperkt, aangezien de daling van het aantal vrachtwagens wordt gecompenseerd door een stijging van het aantal bestelwagens. De emissies zullen in 2030 afnemen tegenover het referentiescenario met maximaal 1,6%.

93 Federaal Planbureau, 2012, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Brussel.

94 De tarieven zijn uitgedrukt in prijzen van 2008.



In het alternatieve scenario (ROAD) wordt een kilometerheffing ingevoerd voor alle wegvoertuigen vanaf 2015. Volgende tarieven worden gehanteerd (euro per km):

Tabel 45: Gehanteerde tarieven in het ROAD-scenario (euro/km)

ROAD	Spits	Dal
Vrachtwagen	0,3	0,07
Bestelwagen	0,24	0,06
Auto	0,14	0,02
Motor	0,105	0,015

Bron: FBP, p. 80.

De invoering van een kilometerheffing op alle wegvervoer (ROAD-scenario) leidt tot een daling met 6% van de reizigerskilometer. Die afname wordt gecompenseerd door een verschuiving naar carpooling (+6%), trein (+7%), bus (+24%) en tram (+12%). Die modale verschuiving leidt tot een verhoging van de snelheid op de weg en bijgevolg tot een daling van de tijdskosten voor het wegvervoer. Die kostendaling leidt tot een daling van het aantal reizigerskilometer afgelegd met de metro en te voet (de weg wordt aantrekkelijker). Als gevolg van de daling van tijdskosten die groter is dan de stijging van de monetaire kosten gekoppeld aan de kilometerheffing, neemt het aantal afgelegde reizigerskilometer per motor toe. Het tariefverschil volgens de periode van verplaatsing leidt tot een daling van de afgelegde reizigerskilometer tijdens de spitsperiode (-1%) en een lichte stijging van de afgelegde reizigerskilometer tijdens de dalperiode (+0,1%).⁹⁵

95 Federaal Planbureau, 2012, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Brussel, p. 81.

De daling van de totale emissies schommelt tussen de 6,3% en 9,8% (afhankelijk van de pollutant) in vergelijking met het referentiescenario.

SCENARIO'S MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 werden vier toekomstscenario's⁹⁶ doorgerekend die evoluties aangeven in maatschappij en mobiliteit tussen 2010 en 2040. De verschillende scenario's geven een groei weer van 3% tot 15% in 2040 tegenover 2010 voor het aantal personenkilometer (alle modi). Het aantal tonkilometer zou over dezelfde periode toenemen met 18,5% tot 73,6%, ook voor alle modi.

Eén van deze scenario's (scenario 2) gaat uit van de invoering van een kilometerheffing voor personenvervoer van 0,045 euro/km. Deze kilometerheffing is uniform in tijd en ruimte en het tarief gaat uit van een volledige internalisering van externe kosten. Uit de scenario's blijkt dat het invoeren van kilometerheffing voor personenvervoer een significante impact heeft op het aantal verplaatsingen met de auto en het aantal personenkilometer afgelegd met de auto.

Voor vrachtwagens wordt met een tarief van 0,12 euro/km gerekend. Het totaal aantal gepresteerde tonkilometer over de weg neemt door de kilometerheffing af met 1,4%.

96 Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Brussel, p. 162 e.v.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

De MORA heeft in zijn adviezen over kilometerheffing voor vrachtwagens een aantal voorwaarden opgenomen waaraan de tarieven moeten voldoen. De raad benadrukte ook het belang van het vastleggen van de tarieven in samenspraak met de betrokkenen. Hij ziet dit als een noodzaak voor het maatschappelijk draagvlak.

Draagvlak zoeken voor tarieven kilometerheffing goederenvervoer

De volgende, voor het maatschappelijk middenveld, bepalende stap in het dossier kilometerheffing voor vrachtverkeer is het bepalen van de tarieven. De Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken heeft in het Vlaams Parlement meermaals aangehaald de MORA hierbij de willen betrekken. Minister Hilde Crevits stelde tijdens de vergadering⁹⁷ van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken op 30 januari 2014: “De specifieke keuze van de tariefzetting zal gebeuren zodra de provider bekend is. (...) Dan worden de keuzes gemaakt: wie het zal zijn, wie het uitrolt, wat de kostprijs is en hoe we de tarieven bepalen. Het zal aangewezen zijn om er de MORA zeer nauw bij te blijven betrekken, ook voor de kilometerheffing voor personenwagens.”



⁹⁷ Vlaams parlement, 2014, Handelingen, Commissievergadering, Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 30 januari 2014, vergadering C116 – OPE8 (2013-2014).



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Dat het invoeren van een kilometerheffing gevoelig ligt, werd ook in februari 2014 aangetoond. Toen het proefproject rond kilometerheffing in de GEN-zone werd aangekondigd, startte iemand een onlinepetitie⁹⁸ tegen kilometerheffing. In drie dagen tijd werden 100.000 reacties verzameld. Na tien dagen hadden 170.000 mensen de petitie getekend.

Maatschappelijk debat voeren over kilometerheffing personenvervoer

Het dossier over de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens staat nog in de kinderschoenen. Er is nog geen beleidsbeslissing over genomen en de contouren van een eventueel systeem zijn nog lang niet bepaald. Enkel uit onderzoek blijkt dat het een werkzame methode zou zijn om mobiliteitsgedrag te sturen. In België is in het voorjaar van 2014 een eerste proefproject gehouden waar de impact van de kilometerheffing op gedrag werd nagegaan. De resultaten hiervan zijn nog niet beschikbaar.

Aangezien het invoeren van een kilometerheffing een maatregel is die alle burgers en bedrijven zal raken, is het nodig om een grondig maatschappelijk debat hierover te voeren en een draagvlak voor de maatregel te creëren en onderhouden.

Ervaringen in Nederland hebben geleerd dat een politiek en maatschappelijk draagvlak cruciaal zijn voor het invoeren van de maatregel. Het wegvallen van het draagvlak was één van de belangrijkste redenen waarom het invoeren van een kilometerheffing in Nederland is stopgezet.

⁹⁸ http://www.petitions24.net/non_a_la_taxe_kilometrique



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

BOUWSTENEN VOOR DEBAT KILOMETERHEFFING GOEDERENVERVOER

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen heeft al meermaals een debat gevoerd over de invoering van een kilometerheffing. De raad heeft daardoor een duidelijk zicht op de elementen waarover nog beslissingen moeten genomen worden, waarvoor nog bijkomende onderbouwing nodig is en waarvoor nog draagvlak moet gezocht worden.

In dit hoofdstuk geeft de MORA aan welke aandachtspunten in het maatschappelijk debat zullen naar boven komen. Daarnaast geeft het mobiliteitsrapport een aantal studies weer.

Op basis hiervan geeft de raad aan welke thema's nog moeten voorgelegd worden voor debat en welke informatie hiervoor nodig is.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Aandachtspunten MORA-adviezen

De Vlaamse Regering heeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van in het begin betrokken bij het dossier kilometerheffing, zowel via adviesvragen als via informatiemomenten.

PROCEDUREEL

De Vlaamse Regering besliste op 12 februari 2010 om de MORA viermaandelijks op de hoogte te houden van de stand van zaken in de dossiers "Duurzame mobiliteit – Objectief doorrekenen van de kosten voor mobiliteit". Concreet gaat het over de invoering van een kilometerheffing, de vergroening van de belasting op inverkeerstelling (BIV), de hervorming van de verkeersbelastingen en de eigen inning van de verkeersbelastingen.

Dit hoofdstuk focust enkel op de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De MORA heeft hierover drie adviezen geformuleerd:

- Het eerste MORA-advies dateert van 30 maart 2009 en geeft de reactie van de MORA weer over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing. De MORA formuleert in dit advies onder welke voorwaarden de MORA kan instemmen met de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.
- Het tweede advies heeft de raad geformuleerd naar aanleiding van de publicatie van de voorlopige architectuur voor de kilometerheffing voor het vrachtvervoer. Dit advies heeft de MORA goedgekeurd op 24 september 2010. Het advies vertrekt van het eerste MORA-advies en verduidelijkt voornamelijk de daar ingenomen standpunten.
- Op 18 oktober 2013 adviseerde de MORA voor de derde keer over de invoering van de kilometerheffing naar aanleiding van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen de drie Belgische gewesten hieromtrent. De MORA ondersteunt de ondertekening van het samenwerkingsakkoord en geeft opnieuw zijn draagvlakbepalende elementen mee, zoals de tariefstructuur.



INHOUDELIJK

De MORA geeft in zijn adviezen aan dat er een draagvlak bestaat voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, maar dat dit draagvlak gekoppeld is aan een aantal voorwaarden. In zijn laatste advies van 18 oktober 2013 verduidelijkt de raad opnieuw zijn standpunt over de tarieven van de kilometerheffing.

Het samenwerkingsakkoord bevat de tariefmethodologie waarmee de tarieven van de kilometerheffing zullen bepaald worden. De tariefmethodologie is bijgevolg gelijk in de drie gewesten, de hoogte van de tarieven kan variëren. Deze hoogte is nog niet bepaald. Na gunning van de opdracht zal Viapass op basis van een voorstel van de SSP een voorstel van tarieven publiceren.

De MORA vraagt in zijn advies aan de Vlaamse Regering om met volgende principes rekening te houden:

- Gebruik maken van eenvoudige en transparant samengestelde tarieven.
- Kiezen voor tariefbepalende factoren met drie variabelen:
 - Euro-emissieklasse.
 - De MORA pleit voor het gebruik van aantal assen in plaats van MTM omdat het aantal assen visueel is vast te stellen.
 - Variaties van het tarief per wegtype zijn voorzien in het samenwerkingsakkoord. De MORA pleit voor één tarief per voertuigcategorie over het hele netwerk.

- Opletten met variaties tussen de gewesten. Aangezien tariefhoogtes kunnen verschillen tussen de gewesten, vraagt de MORA om goede afspraken te maken om de homogeniteit van de tarieven zoveel mogelijk te bewaren.
- De bezorgdheden bij de havens en wegtransportsector wegnemen door de impact van een kilometerheffing op de concurrentiepositie verder te onderzoeken, specifiek voor wat betreft de goederenstromen van oost naar west en omgekeerd.
- Afstemming van de tariefhoogtes met de tarieven in de ons omringende landen.
- Doorrekenen van de externe kosten, zoals voorzien in de Europese Richtlijn 2011/76/EU, door deze te koppelen aan een tarief afhankelijk van de euronorm.
- Slechts beperkt tariefwijzigingen doorvoeren en deze op voorspelbare tijdstippen laten gebeuren.

Daarnaast vraagt de MORA om de invoering van de kilometerheffing te koppelen aan de hervorming van de verkeersbelastingen.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Aandachtspunten uit de belanghebbendenbevraging

Van juli 2012 tot 15 oktober 2012 liep er een online belanghebbendenbevraging rond de kilometerheffing en het wegvignet. Deze bevraging bevatte twee aspecten: enerzijds konden organisaties een position paper indienen met hun standpunt inzake de voorlopige architectuur, anderzijds konden ze ook meer gedetailleerde opmerkingen geven bij de verschillende onderdelen van de voorlopige architectuur. Ongeveer zestig belanghebbenden uit de drie gewesten namen deel, waarvan een aantal een gezamenlijk advies uitbrachten via een overkoepelende organisatie. Onder de deelnemende organisaties bevonden zich beroepsfederaties van de transport- en logistieke sector, ondernemersverenigingen, milieubewegingen, automobilistenverenigingen, mobiliteitsverenigingen en vakbonden.

De resultaten werden besproken in een intergemeestelijk overleg. In een publiek document⁹⁹ werd feedback gegeven op de bijdragen van de belanghebbenden: welke suggesties werden weerhouden, welke suggesties werden niet weerhouden en waarom.

Een conclusie die de Vlaamse overheid trekt uit de belanghebbendenbevraging is dat alle belanghebbenden wijzen op het belang van het uitwerken van doordachte tarieven die de doelstellingen van de kilometerheffing ten volle zullen realiseren. Volgende aandachtspunten werden in de bevraging specifiek aangegeven omtrent de tarieven voor kilometerheffing voor goederenvervoer:

- tarieven die geen negatieve impact hebben op het concurrentievermogen van de Belgische bedrijven met de ons omringende landen;
- budgetneutraliteit: sommige partijen vragen een macro-economische budgetneutraliteit, andere vragen specifiek geen budgetneutraliteit;
- tariefvariaties in functie van locatie en tijdstip van de dag: voor- en tegenstanders;
- tariefhoogtes:
 - benchmark van de Belgische tarieven met de tarieven uit het buitenland;
 - voldoende hoge tarieven die mobiliteitssturend werken;
- maximale stabiliteit van de tarieven en voorspelbaarheid op lange termijn;
- vraag om consultatie van de belanghebbenden, specifiek over de tarieven.

⁹⁹ Viapass, 2013, Verslag online belanghebbendenbevraging kilometerheffing en wegvignet, 15 p.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Effecten van tarieven op mobiliteit en ondernemingen

Om de invoering van een kilometerheffing in België voor te bereiden, werden meerdere studies uitgevoerd die de mogelijke effecten ervan bestuderen. Deze paragraaf geeft de resultaten van drie studies weer die de impact nagaan van diverse tarieven op de mobiliteit en op de ondernemingen.

IMPACT OP MOBILITEIT

In opdracht van de Vlaamse overheid rekende Transport & Mobility Leuven (TML)¹⁰⁰ in 2009 modelmatig een aantal scenario's door die de effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen bestudeerden.

Bij het analyseren van de resultaten is het belangrijk om te onthouden dat de studie werd uitgevoerd vlak nadat de Vlaamse Regering het eindverslag had ontvangen van de ambtelijke werkgroep (eind 2008). De modaliteiten van de kilometerheffing waren toen anders dan nu. Zo was onder meer de invoering gepland voor 2012, en enkel in Vlaanderen en ontbrak het wetgevend kader omtrent de mogelijkheden van het doorrekenen van de externe kosten.

100 De Ceuster, G., Yperman, I., Heyndrickx, C., Vanhove, F., Vanherle, K., Proost, S., 2009, Eindrapport – Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens, Transport & Mobility Leuven, 27 februari 2009.

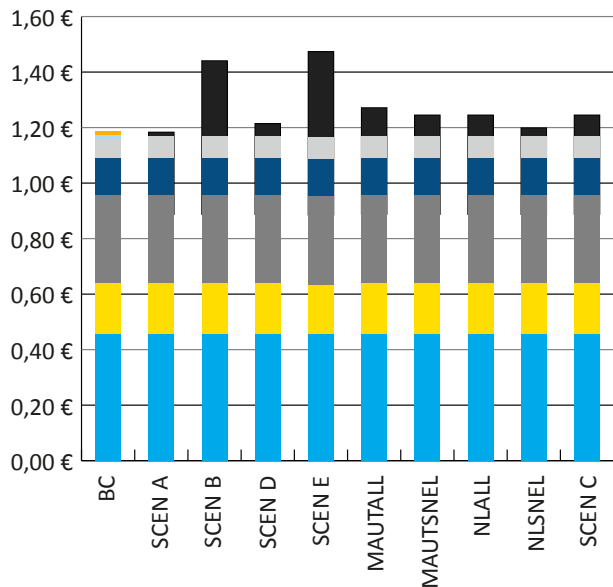
TML rekent een basisscenario en negen kilometerheffingsscenario's door, steeds voor 2020. Telkens gaat de studie de impact op het transportvolume, de overheidsinkomsten, de kosten voor de vrachtwagens en de impact op de emissies na.

De verschillende scenario's zijn:

- basisscenario of referentiescenario: geen kilometerheffing;
- scenario A: een vlakke heffing die de afgeschafte belastingen compenseert via de kilometerheffing;
- scenario B: internalisering van externe kosten (ongevallen, luchtvervuiling, CO₂, congestie en geluid);
- scenario C: doorrekening van een infrastructuurheffing en de internalisering van de externe kosten luchtvervuiling, geluid en congestie;
- scenario D: vlakke heffing (scenario A) en de kostprijs van zes grote infrastructuurprojecten;
- scenario E: internalisering van externe kosten (scenario B) en de kostprijs van zes grote infrastructuurprojecten;
- scenario F1: het Mauttarief op de Vlaamse snelwegen;
- scenario F2: het Mauttarief op alle Vlaamse wegen;
- scenario G1: het Nederlandse kostenneutrale tarief en een spitsheffing op de Vlaamse snelwegen;
- scenario G2: het Nederlandse kostenneutrale tarief en een spitsheffing op alle Vlaamse wegen.
- Onderstaande figuur geeft een overzicht van de resultaten van de verschillende scenario's. De details van ieder scenario zijn terug te vinden in de studie.



Figuur 18: Kostprijs van een gemiddelde vrachtwagen (euro/voertuigkilometer) in 2020 volgens de verschillende scenario's



Bron: TML, 2009.



Geen enkel van bovenstaande scenario's komt overeen met het scenario dat de Vlaamse Regering momenteel wenst in de voeren: een infrastructuurheffing op de Eurovignetwegen en mogelijk aangevuld met een externe kostenheffing waarbij luchtvervuiling en geluid kunnen aangerekend worden. Om het maatschappelijk debat over de hoogte van de tarieven te kunnen stofferen, worden de resultaten van scenario A, scenario C en scenario F1 kort besproken.

- Scenario A: vlakke kilometerheffing:
 - Kilometerheffing van 0,02 euro per km;
 - Vermindering van de inkomsten voor de overheid van 132 miljoen euro in 2020;
 - De effecten zijn zeer klein. Er is enkel een zeer lichte verschuiving tussen de types vrachtwagens te merken.
- Scenario C: doorrekening van infrastructuurheffing en de internalisering van de externe kosten luchtvervuiling, geluid en congestie:
 - De kilometerheffing varieert tussen de 0,04 en de 0,70 euro per km (afhankelijk of het stedelijk of niet-stedelijk gebied betreft, piek- of daluur).
 - Gemiddeld bedraagt de kilometerheffing 0,08 euro per voertuigkilometer.
 - Het resultaat is een daling van het aantal tonkilometer met 1,92% en het aantal voertuigkilometer met 1,78% (in vergelijking met het basisscenario). De daling van de emissies ligt procentueel in dezelfde grootteorde.
 - De overheid ontvangt 328 miljoen euro extra inkomsten: 492 miljoen inkomsten uit de kilometerheffing, 164 miljoen minder inkomsten uit de verkeersbelasting en eurovignet.
- Scenario F1: Mautheffing op snelwegen:
 - Een kilometerheffing toepassen zoals in Duitsland van 0,10 tot 0,155 euro per voertuigkilometer.
 - Deze kilometerheffing leidt tot 2,16% minder vrachtwagenkilometer op de weg. Bij de emissies is een gelijkaardige daling vast te stellen.
 - De overheid ontvangt 164,60 miljoen euro minder door het afschaffen van de inkomsten uit de verkeersbelasting en het eurovignet. De inkomsten uit de kilometerheffing variëren tussen 414,70 en 673,80 miljoen euro.



IMPACT OP HAVENCONCURRENTIE EN LOGISTIEK

In zijn adviezen uitte de MORA zijn bezorgdheid over de concurrentiepositie van de Vlaamse havens en de wegvervoersector. De raad vroeg om de impact van de kilometerheffing op hun concurrentiepositie te onderzoeken.

De Vlaamse regering gaf de opdracht aan het Steunpunt Goederenstromen om deze te bestuderen. Dit onderzoek resulteerde in de studie “De kilometerheffing in Vlaanderen – De impact op de havenconcurrentie en logistiek”¹⁰¹ in 2011.

De studie gaat uit van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton die wordt ingevoerd op het eurovignetwegennetwerk. Voor het zware vrachtverkeer zal het eurovignet in België verdwijnen.

Door de kilometerheffing zullen de kosten van het wegvervoer stijgen op enkele kleine uitzonderingen na. Het totale goederenvervoer zal afnemen door de combinatie van drie effecten: efficiëntieverbeteringen door een hogere beladingsgraad, modal shift en een vermindering van de vraag naar goederenvervoer. De mate waarin de individuele Vlaamse wegvervoerbedrijven gevolgen zullen voelen, hangt af van de mate waarin de bijkomende kosten kunnen doorgerekend worden aan de klanten.

Transporteurs die naast België ook rijden in Nederland, Denemarken, Zweden of Luxemburg hebben nog steeds een eurovignet nodig. Zij hebben geen financiële voordelen door het wegvallen van het eurovignet in België. Transitvervoer door België zal sowieso duurder worden.

De studie concludeert dat het havengeboden wegvervoer door Belgische wegvervoerbedrijven niet noodzakelijk veel duurder hoeft te worden en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens niet noemenswaardig zal aantasten. Voor buitenlandse wegvervoerbedrijven zal de kostprijs toenemen. De mate waarin de verhoging van de kostprijs voor het wegvervoer doorweegt in de totale kostprijs, is uiteraard gelinkt aan de totaalafstand die de goederenstroom aflegt, inclusief het maritieme traject.

De studie roept ook op om na te gaan in welke mate er route-effecten zullen optreden en er ontwijkingsgedrag optreedt door gebruik te maken van het onderliggende wegennet.

101 Blauwens, G., Meersman, M., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanel-slander, T., 2011, Kilometerheffing in Vlaanderen, De impact op de havenconcurrentie en logistiek, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen.



IMPACT OP RENTABILITEIT VAN ONDERNEMINGEN

Het Steunpunt Fiscaliteit en Begroting voerde in opdracht van de Vlaamse overheid een studie¹⁰² uit die de bedrijfseconomische effecten van de kilometerheffing voor vrachtwagens moest nagaan. De studie bestaat uit drie deelonderzoeken: een onlinesurvey, een ratio-analyse voor vier sectoren en simulaties van de effecten van diverse scenario's van kilometerheffingen en van de afwenteling van de kosten.

In dit mobiliteitsrapport ligt de focus op de deelstudie 3 waarbij de effecten van diverse kilometerheffingsscenario's op de rentabiliteit en de falingskans van 135 ondernemingen worden onderzocht. In totaal werden 24 scenario's uitgewerkt: scenario's met vlaktarieven van 3, 5, 10, 12 en 15 cent per kilometer al dan niet verhoogd met een overhead van 2,6 cent ter compensatie van de installatiekosten telkens met 2 scenario's van afwentelingsmogelijkheden. Daarnaast zijn nog scenario's doorgerekend volgens de Mauttarieven.

102 Smolders, C., Vandorpe, E., 2010, Studie van de bedrijfseconomische effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens, Steunpunt Fiscaliteit en Begroting, Gent.

Deelstudie 1: resultaten van de on-line survey.

Deelstudie 2: de liquiditeit, de rentabiliteit en de solvabiliteit voor de transport-, de voedings-, de houtverwerkingssector en de sector van de niet-metaalhoudende minerale producten.

Deelstudie 3: simulatie van de effecten van 24 tariefscenario's op de rentabiliteit en de falingskans van 135 transportbedrijven.

In 2008 was ongeveer de helft van de respondenten verlieslatend. De kans op een faillissement was groot tot zeer groot in 13,8% van de bedrijven. In het scenario waarbij de Mauttarieven worden gehanteerd, het scenario met de grootste impact op de kostenstructuur van de bedrijven, bedraagt dit percentage 19,7%. Het aantal bedrijven dat van 'financieel gezond' verschuift naar 'risico op faillissement' is zeer beperkt in alle scenario's.

De algemene conclusie van deze deelstudie is dat de verschillende scenario's impact zullen hebben op de rentabiliteit, maar geen grote verschuivingen in de aanbodzijde van de markt teweeg brengen voor wat de onderzochte bedrijven betreft.

De studie kent wel enkele beperkingen: zo ontbreken kleine bedrijven die geen jaarrekening neerleggen, is de steekproef beperkt en waarschijnlijk niet-representatief en worden verschillende aannames gedaan.

Uit de bevraging (deelstudie 1) blijkt dat de bedrijven weinig logistieke effecten verwachten van de kilometerheffing. De kosten zullen voornamelijk worden afgewenteld op de klanten. Vooral de transportsector verwacht een significante stijging van de kosten.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Elementen voor het maatschappelijk debat

De MORA heeft in zijn adviezen alle elementen opgenomen die belangrijk zijn voor het middenveld bij het concretiseren van de kilometerheffing voor vrachtwagens (zie hierboven). Samengevat pleit de MORA voor eenvoudige, transparant samengestelde en competitieve tarieven.

De tariefformules, op basis waarvan de tarieven zullen berekend worden, zijn bekend en dus ook de samenstellende elementen van de tarieven. De MORA heeft hierover al een duidelijk standpunt ingenomen. Aangezien de gewesten de vrijheid hebben om zelf te bepalen welke factoren in de tariefformule effectief zullen doorgerekend worden, verwacht de MORA hierover nog het nodige debat. Specifiek over de externekostenheffing, als deel van het tarief, verwacht de raad nog een debat. Over het betrokken wegennet verschillen de visies van de drie gewesten. Ook hierover verwacht de MORA nog een debat. De raad heeft in zijn advies over het samenwerkingsakkoord expliciet gevraagd om bij het vastleggen van het netwerk een participatietraject met de stakeholders te voorzien en de rol van de MORA hierin te erkennen.

Wat de tariefhoogtes betreft, heeft de MORA steeds gevraagd om deze te bepalen via een benchmark met de ons omringende landen. Daarnaast vraagt de MORA om de impact op de concurren-

tiemacht van de havens en logistieke sector na te gaan van de invoering van een kilometerheffing. De Vlaamse Regering heeft hiervoor een studie besteld, maar deze heeft de bezorgdheden bij de betrokken partijen nog niet weggenomen.

In zijn advies over het samenwerkingsakkoord vraagt de MORA om de impact op de concurrentiepositie verder te onderzoeken. De raad vraagt om een volledige sociaal-economische impactstudie uit te voeren aangezien de Oost-Westtrafiekeen, zowel haven- als andere internationale stromen, in de vorige studie onderbelicht werden. Deze studie moet de impact op de concurrentiepositie objectief in kaart brengen rekening houdend met alle effecten, zowel positief als negatief, van de invoering van de kilometerheffing, om een antwoord te bieden op de bezorgdheden. Daarnaast verwacht de raad dat de studie beleidsaanbevelingen over tarieven, flankerend beleid,... bevat, mocht uit de studie blijken dat dit nodig is.

De Mobiliteitsraad staat niet alleen in zijn vraag om meer zicht op de impact te hebben. Zo hebben in januari 2014 de drie sociaal-economische adviesraden van België (SERV, CESW, ESRBHG) samen onder de naam Permanente Conferentie Mobiliteit een oproep gelanceerd naar de diverse regeringen in België om een grondig onderzoek te doen naar de sociaal-economische effecten van de invoering van een kilometerheffing.



Europese Richtlijn 2011/76/EU bepaalt dat de opbrengsten van de kilometerheffing moeten besteed worden aan investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Uit de vorige hoofdstukken van dit mobiliteitsrapport (Infrastructuur en Openbaar vervoer), blijkt een vraag naar bijkomende middelen. Ook hierover is een maatschappelijk debat nodig.

Het bepalen van het basistarief van de kilometerheffing zal moeilijk zijn, blijkt uit de conclusies van het hoofdstuk Infrastructuur. Het is niet eenvoudig om vast te stellen wat de kostprijs is van infrastructuur. Een andere factor die hierbij speelt, is hoe deze verdeeld wordt tussen goederen- en personenverkeer.

Uit studies blijkt dat, bij het toepassen van Duitse tarieven, de impact van de kilometerheffing op de congestie verwaarloosbaar zal zijn. Daarnaast zal de positieve impact op het milieu beperkt zijn. Aangezien een kilometerheffing voor goederenvervoer geen oplossing zal bieden voor mobiliteitsproblemen, maakt dit dat bepaalde partijen vermoedelijk zullen oproepen om het debat over de invoering van de kilometerheffing voor personenvervoer op te starten (zie Situering).



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Het antwoord op deze vragen is cruciaal voor het bepalen van de randvoorwaarden. Momenteel gaat het debat vaak over de randvoorwaarden zonder deze terug te koppelen aan de uitgangspunten van de maatregel waarbij men voorbijgaat aan het maatschappelijk debat.

In dit hoofdstuk geeft de MORA weer welke vragen en bekommernissen er leven in het maatschappelijk middenveld omtrent de kilometerheffing voor personenvervoer. Hiermee moet rekening gehouden worden bij het eventueel verder concretiseren van het dossier.

BOUWSTENEN VOOR DEBAT KILOMETERHEFFING PERSONENVERVOER

Zoals reeds eerder vermeld in het mobiliteitsrapport is het invoeren van een kilometerheffing voor lichte voertuigen nog geen besliste beleidsmaatregel. Het debat over de wenselijkheid van de kilometerheffing is eveneens nog niet gevoerd. De MORA ziet drie vragen die zeker moeten beantwoord worden vooraleer de maatregel te concretiseren:

- Wat wil men bereiken met de invoering van de kilometerheffing?
- Wat kan men bereiken met de invoering van de kilometerheffing?
- Wat zijn gewenste en ongewenste effecten van een kilometerheffing?



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Maatschappelijk debat opstarten

Terwijl de MORA al een grondig debat heeft gevoerd over de kilometerheffing voor goederenvervoer, is dit voor personenvervoer niet het geval. Dit punt geeft de bestaande standpunten van de MORA weer en stellingen en elementen uit publieksbevragingen die de overheid moet meenemen bij het zoeken naar draagvlak.

Door het ontbreken van een maatschappelijk debat en gedegen achtergrondkennis worden in debatten over de kilometerheffing vaak stellingen geponeerd. Een belangrijke taak voor de overheid is om zo objectief mogelijk informatie te verzamelen en te verspreiden.

Ook het Nederlandse voorbeeld komt in deze paragraaf aan bod. In Nederland werd de invoering van een kilometerheffing voorbereid, een maatschappelijk debat gevoerd en draagvlak gezocht en gevonden. Uiteindelijk is het project stopgezet onder meer door het wegvallen van het maatschappelijk en politiek draagvlak.

MORA-ADVIEZEN

de MORA heeft nog geen adviezen geformuleerd over het wegvignet of de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

In zijn advies van 31 maart 2009 over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens heeft de MORA wel gesteld dat er “op het huidige ogenblik geen draagvlak bestaat binnen de Mobiliteitsraad van Vlaanderen voor een kilometerheffing voor personenvervoer.”

De raad heeft dit standpunt herhaald in zijn advies van 28 oktober 2011 over het Luchtkwaliteitsplan. De MORA verklaarde zich toen wel bereid om zich te buigen over de maatschappelijke effecten die moeten bestudeerd worden in het kader van het proefproject kilometerheffing voor personenwagens.



Op 13 september 2011 gaf de MORA advies over de hervorming van de belasting op inverkeerstelling (BIV). In dat advies heeft de raad een aantal elementen opgenomen die ook in het debat over de invoering van een kilometerheffing relevant zijn. Zo heeft de MORA aangegeven in het advies dat de maatschappelijke discussie in hoeverre de verkeersgerelateerde belastingen variabel moeten zijn, dringend moet gevoerd worden. Andere aandachtspunten, relevant voor de kilometerheffing, zijn:



- vergroenen van de verkeersfiscaliteit inbedden in een globaal fiscaal kader;
- onderbouwen van sociale implicaties van de maatregel;
- duidelijkheid krijgen over de sociale en economische effecten van de maatregel voor de verschillende maatschappelijke groepen;
- effectiviteit van de maatregel aantonen (vergroening, milieu, verkeersveiligheid,...);
- meerwaarde van de maatregel tegenover andere, alternatieve maatregelen aangeven;
- aandacht voor eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie naar burgers.

De MORA heeft in het najaar van 2013 informeel de vraag gekregen om zijn input over de enquêtes voor het proefproject voor de kilometerheffing te formuleren. De raad heeft beslist om, gezien de korte tijdsspanne, hierover geen advies in consensus te formuleren. De raad heeft wel de verzamelde opmerkingen van de MORA-leden overgemaakt aan de voorzitter van het Intergewestelijk Ambtelijk Coördinatieplatform.



BELANGHEBBENDENBEVRAGING

Van 23 juli 2012 tot en met 15 oktober 2012 organiseerde het Intergewestelijk Ambtelijk Coördinatieplatform een belanghebbendenbevraging over de voorlopige architectuurnota's voor de kilometerheffing voor goederenvervoer en het wegvignet.

Uit de resultaten hiervan bleek dat de overgrote meerderheid van de belanghebbenden de projecten kilometerheffing en wegvignet niet in vraag stellen.

Het wegvignet is een aanvaardbare maatregel. De meeste belanghebbenden verkiezen een systeem waarbij automobilisten betalen per kilometer. Het wegvignet wordt gezien als een maatregel die geen effect zal hebben op de mobiliteit of het milieu. Het vignet wordt als een eerste stap gezien naar een systeem van kilometerheffing.

In de architectuurnota voor het systeem van kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg is opgenomen dat het systeem technisch uitbreidbaar moet zijn naar personenvervoer. Voorstanders van de kilometerheffing voor personenwagens geven aan dat dit de problematiek van de verkeerscongestie en de transportgerelateerde milieubelasting kan aanpakken. Tegenstanders geven aan dat een kilometerheffing voor lichte voertuigen voor sociale ongelijkheid zou zorgen.

Het vastleggen van tarieven die de doelstellingen ondersteunen is in alle dossiers een belangrijke stap. Aandachtspunten die uit de belanghebbendenbevraging komen zijn onder meer: duidelijkheid over de link tussen wegvignet en verkeersbelasting, variatie van tarieven van wegvignet volgens de milieukenmerken van de voertuigen.

Belanghebbenden vanuit Brussel pleiten voor de invoering van een stadstol om de verkeerscongestie te bestrijden.

AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE PUBLIEKSBEVRAGING VAN HET MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

In het voorjaar van 2011 organiseerde de Vlaamse overheid een publieksbevraging over het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Iedere Vlaming kon zijn of haar visie geven over hoe de mobiliteit er in Vlaanderen 2020 en 2030 moet uitzien. Hiertoe werd een enquête, zowel online als schriftelijk, verspreid. Hierop heeft de overheid 13.035 antwoorden ontvangen.

Als oplossing voor het fileprobleem werd onder meer de stelling "Het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits duurder maken" voorgelegd. 46,4% gaat hiermee niet akkoord, 28,5% gaat wel akkoord, de overige 25,1% is onbeslist.

De respondenten konden ook zelf maatregelen voorstellen om het fileprobleem aan te pakken. Eén van de terugkerende maatregelen is de drempel voor autobezit en –gebruik verhogen. Deelmaatregelen die hieronder vallen zijn:

- autorijden duurder maken door brandstof duurder te maken of accijnzen te verhogen;
- autorijden duurder maken door rekeningrijden/verkeersbelasting variabel volgens afgelegde kilometers;
- enkel werkenden toelaten tijdens de spits;
- autorijden duurder maken voor buitenlands (vracht)verkeer;
- de fiscale voordelen van bedrijfswagens afschaffen, eventueel enkel toestaan voor wie effectief op de baan moet voor zijn werk.



NEDERLANDSE ERVARINGEN

In Nederland heeft de overheid in de periode 2004-2011 de invoering van een kilometerheffing voorbereid. Deze paragraaf geeft een overzicht van het systeem, het zoeken naar draagvlak, inhoudelijke aandachtspunten uit het maatschappelijk debat en waarom de voorbereiding van de kilometerheffing is stopgezet.

In de Nota Mobiliteit 2004 formuleerde de Nederlandse regering doelstellingen voor 2020. Zij wilde dat in 2020 het wegennetwerk betrouwbaar functioneerde en dat de reistijden acceptabel en voorspelbaar waren. Om deze doelstellingen te kunnen bereiken is het nodig om de vraag naar autogebruik te beïnvloeden door het invoeren van een kilometerheffing.

Het was de bedoeling om tegen 2018 een operationeel kilometerheffingssysteem te hebben voor zowel goederen- als personenvervoer. In 2011 zou men starten met het goederenvervoer. De kilometerheffing voor personenwagens zou geleidelijk ingevoerd worden tussen 2012 en 2016. Hieraan voorafgaand werd in 2008 gestart met enkele grote mobiliteitsprojecten die dienden om de congestie te bestrijden, maar ook om het bewustzijn van de burgers te vergroten en om gedragseffecten te sturen.

Alle voertuigen zouden een prijs betalen per afgelegde kilometer. De prijs zou bestaan uit een basistarief volgens de milieukenmerken (brandstof, gewicht, euroklasse en CO₂) van het voertuig en een spitstarief op tijden en plaatsen met structurele congestie. Tariefhoogtes zouden bepaald worden volgens lastenneutraliteit. Ook zou gestreefd worden naar een samenwerking met het buitenland. Op 13 november 2009 diende de Nederlandse regering een wetsvoorstel in de Tweede Kamer in dat de invoering van de kilometerprijs mogelijk moest maken. Dit voorstel is nooit goedgekeurd. Het bevatte echter wel een voorstel van tarieven.

Tabel 46: Gemiddeld tarief van een personenauto tussen 2012 en 2018 in euro-cent/km

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3,0	3,5	4,0	4,6	5,3	6,1	6,7

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



Het was niet de eerste maal dat in Nederland plannen waren voor een beprijzingsstelsel voor wegverkeer. Een les die Nederland heeft getrokken uit de vorige pogingen tot introductie van stelsel, was dat een politiek en maatschappelijk draagvlak een absolute noodzaak was. Om hieraan te werken richtte de Nederlandse regering in 2004 het platform Anders betalen voor mobiliteit (Platform Nouwen) op. Dit platform bestond uit vertegenwoordigers van diverse maatschappelijke partijen. In mei 2005 leverden zij een advies af aan de Nederlandse regering waarin zij aangaven voor welk stelsel zij een draagvlak hadden gevonden. Het ging over het invoeren van een kilometerprijs die gedifferentieerd was naar plaats, tijd en milieukeurmerken van het voertuig. De kilometerprijs zou gelden op alle wegen en voor alle voertuigen. Ter compensatie zouden ook alle vaste belastingen worden afgeschaft. Voor het draagvlak was het nodig om de opbrengsten te investeren in bouw, verbetering en onderhoud van weginfrastructuur.

Het platform Anders betalen voor mobiliteit gaf ook een aantal aandachtspunten weer die uit het maatschappelijk debat zijn gekomen:

- Werk aan en neem tijd voor het opbouwen van draagvlak.
- Hanteer prijzen in plaats van vaste belastingen.
- Verschuif de lasten van bezit naar gebruik.
- Weeg opbrengsten voor weginfrastructuur af in een regionaal mobiliteitsplan.
- Hou rekening met de noodzaak van een brede systeemverandering (wegbeheerders,...).
- Specifieke opmerkingen over privacy issues, spitstarief, geleidelijke invoering, belang van hoogte en voorspelbaarheid van de kostprijs, debat eerlijk-oneerlijk, onzekerheid van de verwachte effecten.

De kilometerheffing is er uiteindelijk niet gekomen. Eén van de belangrijkste redenen hiervoor was dat de voorwaarde was gesteld dat de systeemkosten maximaal 5% van de inkomsten mocht bedragen. Bij de uitwerking van het stelsel bleek dit percentage te laag te zijn en bijgevolg niet haalbaar. Ook gebeurde de voorbereiding van het stelsel in stilte, onder meer tijdens onderhandelingen met een publieke partij. Het gebrek aan communicatie hierover maakte dat het besluitvormingsproces steeds minder transparant werd. Dit had grote gevolgen voor het maatschappelijk draagvlak. Het wegvallen van het maatschappelijk draagvlak leidde uiteindelijk tot het wegvallen van het politieke draagvlak.

In maart 2010 werd het wetsvoorstel omtrent de kilometerprijs controversieel verklaard. Dat betekende dat de Tweede Kamer zich niet meer wilde uitspreken over het wetsvoorstel voor de geplande verkiezingen. In het Nederlandse regeerakkoord van 30 september 2010 werd expliciet opgenomen dat er geen kilometerheffing kwam. Dat betekende het einde van het dossier.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Doelstellingen bepalen

Vóór het project verder uit te werken is het belangrijk om te bepalen wat men juist wil bereiken en na te gaan of de kilometerheffing daarvoor wel het meest geschikte instrument is. Uiteraard is een mobiliteitssturend beleid over alle beleidsdomeinen nodig en zullen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken meerdere maatregelen nodig zijn. De focus in deze tekst ligt enkel op de maatregel kilometerheffing.

Een belangrijk punt in het maatschappelijk debat is de doelstellingen van een kilometerheffing voor lichte voertuigen bepalen. Zodra het antwoord op de vraag naar wat men wil realiseren duidelijk is, kunnen de verdere modaliteiten bepaald worden. De doelstellingen bepalen de aanpak van het dossier en de manier om aan draagvlak te werken.

De MORA behandelt in dit mobiliteitsrapport drie mogelijke doelstellingen die apart of in combinatie kunnen nagestreefd worden: variabeliseren van belastingen, sturen van mobiliteit en gevolgen voor milieu en het genereren van bijkomende opbrengsten voor de overheid.

GEBRUIK VERSUS BEZIT

De vraag naar het variabeliseren van de verkeersfiscaliteit past in een algemene trend naar variabelisering. Het is een concretisering van de principes 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt'. Het debat zal moeten gevoerd worden over de wenselijkheid van het toepassen van deze principes.

Er moet ook nagegaan worden tot welke effecten dit zal leiden voor mobiliteit, milieu, schatkist,...

Een argument dat vaak wordt aangehaald is dat een variabelisering eerlijker is. In het eindverslag van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit bleek dat de visie of iets eerlijk is zeer sterk afhankelijk van het standpunt van de gebruiker. Zo werd er geredeneerd dat mensen die weinig rijden winst maken, mensen die veel rijden verlies. Dit werd door de veelrijders als niet eerlijk beschouwd.

Met het oog op het na te streven effect moet ook bepaald worden welke belastingen en taksen zullen gevariabiliseerd worden en welke afzonderlijke kunnen en zullen behouden blijven: belasting op in-verkeersstelling, verkeersbelasting, accijnzen, BTW op brandstoffen,...

Een ander aandachtspunt binnen het maatschappelijk debat zal de wenselijkheid van het al dan niet hanteren van kostenneutraliteit (de gemiddelde gebruiker betaalt even veel dan in het huidige systeem) en budgetneutraliteit (de inkomsten blijven gelijk voor de overheid) zijn.

Uit studies blijkt dat een variabelisering van de huidige BIV en verkeersbelastingen, bij budgetneutraliteit, leidt tot vrij lage kilometertarieven. Hierbij moeten vragen gesteld worden of dit zal leiden tot gedragsveranderingen, mensen zal doen nadenken over hun gebruik, of de variabelisering zal opwegen tegen de kosten om het systeem in te voeren,...



Voorbeeldstudie: slimme fiscaliteit door Febiac

Als voorbeeld haalt de MORA de studie van Febiac aan omdat dit één van de meest recente studies is over dit onderwerp. Op 22 oktober 2013 publiceerde Febiac de studie¹⁰³ "Slimme fiscaliteit voor een betere mobiliteit" samen met PriceWaterhouseCoopers.

Febiac formuleert in de studie haar visie op een tax shifting voor België. Zij stelt voor om de belasting op bezit te verschuiven naar gebruik, belastingen te vervangen door deels geoormerkte heffingen en mobiliteitsuitgaven te heroriënteren. Zij formuleert hiervoor zes maatregelen. Eén van de voorgestelde maatregelen is het invoeren van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

De principes die Febiac hierbij hanteert, zijn de volgende. Vooreerst komt de kilometerheffing in de plaats van de BIV, de verkeersbelasting en de accijnzen; die worden afgeschaft. De gebruiker zal betalen per gereden kilometer op het hele wegennet. De tarieven zullen variëren op basis van tijd, plaats en milieukeurmerken van het voertuig om zo het mobiliteitsgedrag te sturen. Er wordt uitgegaan van een globaal budgetneutraal systeem, als de gebruikers hun gedrag (deels) aanpassen.

Het tarief zou bestaan uit een basistarief, een milieucorrectie op dit basistarief en een piektarief. Op het piektarief zijn sociale compensaties voorzien. In de studie worden volgende tarieven gehanteerd:

- basistarief van 0,037 euro per km (compensatie BIV, VB, accijzensurplus);
- milieucorrectie op basistarief (bonus/malus op basistarief in functie van Euronorm en CO₂-emissie);
- piektarief: 0,087 euro per km (0,05 euro per km bij basistarief) tijdens spitsuren in gebieden met structurele congestie.

De studie berekent ook de mobiliteitseffecten door het toepassen van de elasticiteit van 0,12 tussen prijs en verkeersvolume. Bovenstaande tarieven zouden leiden tot een daling van de congestiekosten met 8,7%, een daling van de milieukosten met 8,2% en een gemiddelde daling van congestie- en milieukosten met 8,4%.

MOBILITEITSSTURING

Een andere doelstelling die zou kunnen nagestreefd worden, is het sturen van mobiliteitsgedrag. Hierbij is het nodig te bepalen wat men juist wil sturen. Mogelijk na te streven effecten zijn: mensen op andere tijdstippen laten rijden, mensen andere wegen laten gebruiken, een modal shift creëren, het wagenpark vergroenen, externe kosten doorrekenen,... De keuze voor de na te streven effecten uit zich in de keuze voor samenstelling en hoogte van de tarieven.

Mensen op andere tijdstippen laten rijden houdt een keuze voor een tijdsafhankelijk tarief in. Dit betekent al dan niet kiezen voor een piektarief. Platform Anders Betalen voor Mobiliteit verwacht moeilijkheden omtrent het principe van de eerlijkheid aangezien niet alle automobilisten de keuze hebben om op een ander tijdstip te rijden.

Tarieven laten variëren volgens plaats of wegtype dient om lichte voertuigen op het, vanuit mobiliteitsoogpunt, meest geschikte wegennet te laten rijden. Andere tarieven in bijvoorbeeld congestiegebieden kan mensen aanzetten om deze regio's te vermijden. Dit was één van de voorstellen van de OESO.

103 Febiac, PwC, 2013, Slimme fiscaliteit voor een betere mobiliteit, 48 p.



Naast sturen naar mobiliteit kan het sturen naar milieu een reden zijn voor het invoeren van een kilometerheffing. Tariefzetting volgens de milieukenmerken van een voertuig brengt het principe 'de vervuiler betaalt' in de praktijk. De vraag die hierbij moet gesteld worden, is welke gewenste en ongewenste effecten men hiermee creëert door bijvoorbeeld een versneld verschonen van het voertuigenpark in België.

Bij het sturen naar milieueffecten komt ook het doorrekenen van externe kosten aan bod. Zo worden gebruikers onmiddellijk geconfronteerd met de externe kosten die ze veroorzaken. Hierbij rijst onder meer de vraag welke externe kosten doorgeerekend kunnen worden: luchtvervuiling, CO₂, geluid, congestie, verkeersveiligheid,...

Een aandachtspunt vanuit het Nederlands maatschappelijk debat is dat de tarieven zo duidelijk, transparant en voorspelbaar mogelijk moeten zijn. Burgers zijn vragende partij om te kunnen inschatten hoeveel hun mobiliteit gaat kosten. Zo werd de ideale situatie van het doorrekenen van de reële kostprijs afhankelijk van de actuele verkeerssituatie verworpen omwille van de onvoorspelbaarheid van de kostprijs voor de gebruiker.

Naast de samenstelling van de tarieven speelt uiteraard ook de hoogte een rol. Er is nood aan een duidelijk zicht op welke tariefhoogtes, welke effecten creëren. Een kilometerheffing zal zowel gewenste als ongewenste effecten hebben voor individuen, organisaties, overheid, maatschappij, economie, ... Die moeten zoveel mogelijk in kaart gebracht worden.

Deze effecten kunnen zich uiten in diverse gebieden: mobiliteitsgedrag, verduurzaming, gezondheidseffecten, economische effecten, sociale effecten, gewijzigd woongedrag, impact op sluipverkeer, impact op het openbaarvervoerssysteem,...

Voor het draagvlak is het in kaart brengen van de positieve en negatieve effecten nodig. Een kilometerheffing grijpt in op het doen en laten van mensen waardoor de maatregel zowel politiek als maatschappelijk zeer gevoelig ligt. Communicatie over voordelen is daarom noodzakelijk.

Een studie die de effecten op de mobiliteit bestudeert, is onder meer deze van het Federaal Planbureau die in het hoofdstuk Uitdagingen is besproken.

BIJKOMENDE INKOMSTEN / OPBRENGSTEN GENEREREN

Met een systeem van kilometerheffing betalen ook buitenlandse voertuigen voor het gebruik van het wegennet. Dat betekent extra inkomsten voor de staat zelfs bij een budgetneutrale invoering want momenteel betalen buitenlandse personenvoertuigen hier nog niet voor.

De kilometerheffing enkel invoeren om bijkomende inkomsten te creëren is een mogelijkheid. Voor het draagvlak, zowel politiek als maatschappelijk, zal dit moeilijk te aanvaarden zijn.

Een belangrijk aandachtspunt voor het maatschappelijk draagvlak is de besteding van de opbrengsten. In Nederland kwam de vraag om de opbrengsten volledig toe te wijzen aan weginfrastructuur om de gebruikers te laten zien waarvoor ze betaalden. Opbrengsten kunnen, momenteel in afwezigheid van Europese regelgeving, echter naar keuze worden toegewezen. Mogelijke bestedingen die vaak worden vermeld zijn: weginfrastructuur, openbaar vervoer, duurzame mobiliteit, alle vervoersmodi, verlagen lasten op arbeid,...



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Randvoorwaarden

Een aantal stellingen en randvoorwaarden komen regelmatig terug wanneer wordt gesproken over kilometerheffing voor personenwagens. In deze paragraaf komen een aantal van deze randvoorwaarden aan bod. Over elk van deze elementen zal moeten nagedacht worden en ze noodzaken allemaal een objectivering. Opnieuw moeten deze bekeken worden in het kader van de na te streven doelstellingen. Deze lijst is niet limitatief. De elementen verschillen ook sterk. Sommige zijn strategisch, andere zijn meer inhoudelijk en praktisch.

Een vaak terugkerende randvoorwaarde is dat een kilometerheffing pas kan ingevoerd worden als er volwaardige alternatieven zijn voor het autogebruik. Er is een debat nodig over wat volwaardige alternatieven zijn. Aan welke voorwaarden moeten deze alternatieven voldoen? Welke zijn praktisch, financieel,... mogelijk en haalbaar? Bovendien is er een verschil tussen alternatieven op korte en lange termijn.

De mogelijkheid en wenselijkheid van compensaties is een andere vaak voorkomende randvoorwaarde. De sociale gevolgen van de invoering van een kilometerheffing moeten duidelijk in kaart gebracht worden ook per inkomensgroep, want ze zullen belangrijk zijn voor het maatschappelijk debat en het draagvlak. Hierbij moet aandacht gaan naar inkomens, gezinsbudget, besteding van inkomsten van

de kilometerheffing, herverdelingseffecten,... Op het vlak van compensaties moet duidelijk zicht zijn op de mogelijkheden en beperkingen hierop vanuit de Europese regelgeving.

Meningen verschillen over de wijze waarop het systeem wordt ingevoerd. Zo is het mogelijk om het systeem onmiddellijk overal voor iedereen in te voeren, maar ook een geleidelijke invoering in de tijd, van locaties, van doelgroepen,... is mogelijk. In Nederland wenste de overheid het systeem geleidelijk in de tijd in te voeren. Uit het maatschappelijk debat kwam echter de vraag om voor iedereen tegelijk het systeem in te voeren. Opnieuw moeten de effecten van die keuzes in kaart gebracht worden.

Voorstanders van een kilometerheffing vragen vaak om een 'slimme kilometerheffing', maar het is niet altijd duidelijk wat daarmee wordt bedoeld. Indien het gaat om een kilometerheffingstarief in reële tijd, kwam uit het debat in Nederland dat daarvoor geen draagvlak was omdat de kostprijs van een verplaatsingen dan nooit op voorhand gekend was.

Enkele andere elementen die nog worden aangehaald zijn privacy issues, de hoogte van de inningskost en mogelijke vrijstellingen voor de kilometerheffing.

Uiteraard moet de uitwerking gekaderd zijn in een ondersteunend mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid.



Voorbeeldproject technische haalbaarheid

Een bijkomende randvoorwaarde is dat het systeem technisch haalbaar en mogelijk moet zijn. Om na te gaan of de kilometerheffing technisch klaar was om ingevoerd te worden, organiseerde het T!nc vzw (Transport & Mobility Leuven, NXP, IBM, T!nc, Magicview, NSL, Touring, Stad Leuven) in 2012 een proefproject in Leuven. De resultaten werden weergegeven in de studie¹⁰⁴ 'Slimme kilometerheffing in de proeftuin Leuven'.

Het doel van het proefproject was bewijzen dat de technologie werkt (proof of concept) en nagaan of de kilometerheffing mobiliteitsgedrag stuurt. Daarvoor selecteerden ze 34 proefpersonen¹⁰⁵ wiens mobiliteitsgedrag gedurende 5 maanden werd bestudeerd: 2 maanden referentieperiode, 2 maanden eigenlijke proef en 1 maand controle op gedragswijzingen. Het proefproject vond plaats in de regio Leuven-Brussel.

De tarieven die gehanteerd werden, staan opgenomen in onderstaande tabel. In het project ging men uit van een variabelisering van de verkeersbelastingen voor een gemiddelde gebruiker (gem. 14755 km per jaar). Ook de externe kosten werden in het tarief meegenomen. De samenstelling van tarieven was als volgt:

- volgens wegtypes: snelwegen (W1), secundaire wegen (W2), lokale wegen (W3);
- onderscheid naar tijd: spits en dal;
- onderscheid naar type voertuig (fiscale PK's).

De studie concludeert dat de techniek bewezen is en klaar voor gebruik. Bij de deelnemers was een meetbare gedragsverandering vast te stellen: bewust mobiliteitsgedrag, minder tijdens piek rijden, sluiptwegen vermijden, meer thuiswerk en meer gebruik van het openbaar vervoer. Driekwart herviel echter in zijn oud mobiliteitsgedrag nadat het project was afgelopen.

Tabel 47: Tarieven in het proefproject Proeftuin Leuven

			Tarief (cent/km)			
Tijd	Wegtype		FP <=10	FP = 11	FP >= 12	EV
Piek	W1		1,61	2,25	3,02	0,44
	W2		2,20	3,06	4,11	0,64
	W3		3,38	4,71	6,33	0,89
Dal	W1		1,45	2,01	2,71	0,38
	W2		1,51	2,10	2,82	0,42
	W3		1,74	2,42	3,25	0,37
Buiten het gebied			0,00	0,00	0,00	0,00

Bron: T!nc vzw, 2012.

104 T!nc vzw, 2012, Slimme kilometerheffing in de proeftuin Leuven, Transport & Mobility Leuven, NXP, IBM, T!nc, Magicview, NSL, Touring, Stad Leuven, Brussel, 3 juli 2012, 154 p.

105 Selectie deelnemers is gebeurd via kandidaatstelling – dus geen geldige steekproef.



Maatschappelijke uitdagingen voor duurzame mobiliteit: kilometerheffing

Minister Hilde Crevits zei tijdens de vergadering¹⁰⁶ van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken op 30 januari 2014 hierover: “Het zal aangewezen zijn om er de MORA zeer nauw bij te blijven betrekken, ook voor de kilometerheffing voor personenwagens. Het is heel terecht: de MORA heeft zo veel jaar geleden expliciet gezegd dat er totaal geen draagvlak voor is.” en “Ik heb aan de MORA gevraagd om na de resultaten van het proefproject van de kilometerheffing voor auto’s, de discussie opnieuw te voeren. Ik moest even nadenken of ik het op voorhand zou vragen of na het proefproject. Ik denk dat het beter is om een nieuw debat te voeren op basis van de resultaten van het proefproject.”

Vervolgstappen

Het is noodzakelijk om het maatschappelijk debat op te starten en het te objectiveren met studies en proefprojecten.

Het voeren van een maatschappelijk debat en het zoeken naar draagvlak zijn cruciaal bij het concretiseren van een kilometerheffing voor lichte voertuigen. Het is nodig om hiervoor voldoende tijd te voorzien. Als basis voor dat maatschappelijk debat verwacht de MORA een visie van de Vlaamse Regering, waarin duidelijk wordt aangegeven wat ze wenst te bereiken met een kilometerheffing en nagaat of dat mogelijk is met de kilometerheffing. De maatregel moet kaderen in een algemeen beleid gericht op ondersteunen van de mobiliteitsdoelstellingen.

In het Vlaams Parlement heeft de Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken al meermaals aangegeven dat de MORA zal betrokken worden bij de verdere stappen. Concreet wenst de minister een advies te vragen over de resultaten van het proefproject. De MORA engageert zich om dan te starten met een grondig debat.

106 Vlaams parlement, 2014, Handelingen, Commissievergadering, Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 30 januari 2014, vergadering C116 – OPE8 (2013-2014).



Afkortingen- register

AAC	Antwerps Coördinatiecentrum
ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIV	belasting op inverkeerstelling
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BSV	beschikbaarheidsvergoeding
CEF	connecting Europe facility
CESW	Sociaal-Economische Raad van het Waalse Gewest
DAEB	Dienst van Algemeen Economisch Belang
DGLV	Directoraat-Generaal Luchtvaart
DIV	Directie Inschrijving Voertuigen
ESRBHG	Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
ETS	Emissions Trading System
FOD	federale overheidsdienst
GEN	Gewestelijk ExpresNet
GIPOD	Generiek InformatiePlatform Openbaar Domein
ITF	International Transport Forum
KB	Koninklijk Besluit
LEM	LuchtvaartExploitatieMaatschappij



LOM	LuchtvaartOntwikkelingsMaatschappij
LZV	Langere en Zwaardere Vrachtwagens
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Score
MIRA	Milieurapport (Vlaanderen)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	mobiliteit en openbare werken
MTM	maximaal toegelaten massa
OBU	on board unit
OESO	Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
PK	fiscale paardekracht
PMO	Project Management Office
PPS	publiek-private samenwerking
ReTiBo	dit is een systeem van De Lijn voor REgistratie, Tlcketing en BOordcomputer
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
SAR	Strategische Adviesraad
SARiV	Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SHIP	strategisch haveninfrastructuurproject
SSP	Single service provider
STOP-principe	Leidraad voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en verankerd in het decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 is het STOP-principe: eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar en tot slot Privévervoer



TEN-T	transeuropees transportnetwerk
VB	verkeersbelasting
VHC	Vlaamse Havencommissie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VKP	Vlaams Klimaatbeleidsplan
VLC	Vlaamse Luchthavencommissie
Vleva	Vlaams-Europees verbindingagentschap
VSDO	Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling
VUB	Vrije Universiteit Brussel
VVM	Vlaamse VervoerMaatschappij
VVP	Vereniging Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal



Referentielijst

AWV. Jaarverslagen 2010-2013.

AWV. Rapportages over de toestand van het wegennet, verschillende jaren.

BIVV en Steunpunt Verkeersveiligheid, Jaarrapport.

Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2012.

Blauwens, G., Meersman, M., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T., 2011, Kilometerheffing in Vlaanderen, De impact op de havenconcurrentie en logistiek, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen.

Bossens, N., Van Damme, J., Brans, M., Beleidsadviesing in de Vlaamse overheid, Een analyse van de organisatie van de Vlaamse beleidsadviesing en een verkenning van mogelijkheden voor optimalisering, Rapport Steunpunt Beleidsrelevant Onderzoek 2014.

Cushman&Wakefield. European Distribution Reports.

De Ceuster, G., Yperman, I., Heyndrickx, C., Vanhove, F., Vanherle, K., Proost, S., 2009, Eindrapport – Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens, Transport & Mobility Leuven, 27 februari 2009.

De Lijn. Jaarverslagen 2010-2013.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Brussel. Euroconstruct. Infrastructuurproductie Nederland in internationaal perspectief, mei 2014.

Europese Commissie, 2011, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, 28 maart 2011, Brussel, COM(2011) 144 definitief.

Febiac, PwC, 2013, Slimme fiscaliteit voor een betere mobiliteit.

Federaal Planbureau, 2012, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Brussel.

Fietsteam, in opdracht van Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits. Integraal Fietsinvesteringsprogramma 2013-2015.

Flyvbjerg, B., M.Skamris Holm & S. Buhl, Underestimating Costs in Public Works Projects.

HM Treasury UK. National Infrastructure Plan 2013, December 2013.

International Transport Forum. Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure, 2013.

International Transport Forum. Spending on Transport Infrastructure 1995-2011. Understanding the Value of Transport Infrastructure, 2013.

Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012, FOD Economie ADSEI.



KBC Economische Berichten nr. 15. Fietsgebruik en –veiligheid in Vlaanderen, februari 2014.

Nationale Bank van België. Regionale rekeningen. OECD, 2013, OECD Economic Surveys Belgium, May 2013.

OESO. Database Transport infrastructure investment and maintenance spending, 2014.

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001.

Pro Mobilität. Finanzierung der Fernstraßen, 24 oktober 2013.

PwC, VITO, 2009, Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer door PriceWaterHouseCoopers en VITO in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, 2009.

Rapportage Vlaams Parlement over PPS-projecten, SERV.

Rekenhof. Rekeningenboek over 2012.

Rijksoverheid NL. MIRT projectenboek 2014, september 2013.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Gecoördineerde versie.

Smolders, C., Vandorpe, E., 2010, Studie van de bedrijfseconomische effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens, Steunpunt Fiscaliteit en Begroting, Gent.

Steunpunt Mobilo, Indicatorenboek 2012 Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen.

Studiedienst van de Vlaamse Regering, Jaarlijks rapport met de kernindicatoren van het Pact 2020.

T!nc vzw, 2012, Slimme kilometerheffing in de

proeftuin Leuven, Transport & Mobility Leuven, NXP, IBM, T!nc, Magicview, NSL, Touring, Stad Leuven, Brussel, 3 juli 2012.

Verkeerscentrum Vlaanderen. Verkeersindicatoren hoofdwegenet Vlaanderen 2012.

Viapass, 2013, Verslag online belanghebbendenbevraging kilometerheffing en wegenvignet.

Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020.

Vlaams Parlement, 2006, Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij decreet van 7 juli 2006 (BS 21.8.2001 en 5.9.2006), uitgewerkt bij besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest.

Vlaams Parlement. Gedachtewisseling met minister Hilde Crevits over het voorstel van investeringsplan NMBS 2013-2025, 21 februari 2013.

Vlaams Parlement. Gedachtewisseling over de rapportering 2010 over het risicomanagement van grote infrastructuurprojecten door de Vlaamse Regering aan het Vlaams Parlement, 28 juni 2011.

Vlaams Parlement. Gedachtewisseling over de strategie en de algemene doelstellingen van de NMBS als vervoerder, 10 april 2014.

Vlaams Parlement. Gedachtewisseling over het Investeringsplan NMBS 2013-2025 en de Vlaamse Spoorstrategie, 27 maart 2013.

Vlaams Parlement. Verslag van de Vlaamse Regering over de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen, 22 november 2013.

Vlaams Parlement. Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 – vijfde en zesde voortgangsrapportage, 22 november 2013 en 14 maart 2014.



Vlaams Parlement. Verslag van het Rekenhof over de besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn, 23 april 2014.

Vlaamse Havencomissie. De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2012, 2013. Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA-Indicatorenrapport 2012.

Vlaamse overheid, 2014, Bijdrage van de Vlaamse administratie aan het regeerprogramma van de Vlaamse Regering 2014-2019.

Vlaamse Regering. Middelenbegroting en algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2014.

VMM. MIRA, het Milieurapport Vlaanderen, milieu-indicatoren.

VRIND 2013.

W&Z, De Scheepvaart. Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen, 2013.

Worldbank. Logistic Performance Index, 2014.

Digitale bronnen

www.wegenenverkeer.be

www.cesw.be

www.esr.irisnet.be

www.viapass.be

belastingen.vlaanderen.be

www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/

www.toll-collect.de

www.mauttabelle.de

www.developpement-durable.gouv.fr

www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy

