



## UITBREIDING KILOMETERHEFFING VRACHTWAGENS

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) – T +32 2 209 01 11 – E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Advies op eigen initiatief

Goedkeuring raad                      19 januari 2024

Contactpersoon	Hans Bonnarens	<a href="mailto:hbonnarens@serv.be">hbonnarens@serv.be</a>
	Ann Wuyts	<a href="mailto:awuyts@serv.be">awuyts@serv.be</a>

Mevrouw Lydia PEETERS  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20  
B-1000 Brussel

## Uitbreiding kilometerheffing leidt tot buitenproportionele impact op Vlaamse (transport)ondernemingen

Mevrouw de minister

De MORA werd via een aantal van zijn leden op de hoogte gesteld van de op stapel staande uitbreiding van het wegennet waarop de kilometerheffing voor zwaar vrachtvervoer van toepassing is. De bijna 500 km bijkomende betolde wegen volgen op de recente uitbreiding met 686 km die gebeurde in het kader van het programmadecreet begrotingsopmaak 2024.

De MORA vindt dat deze bijkomende uitbreiding **voorbijgaat aan het bestaande draagvlak voor de kilometerheffing** en verwacht dat de negatieve effecten van deze uitbreiding groter zijn dan de beloofde positieve effecten. De maatregel is immers niet ingebed in een gedegen mobiliteitsbeleid en is een louter fiscale maatregel. Het uitbreiden van het netwerk van de kilometerheffing moet inhoudelijk onderbouwd zijn. Een onderbouwing van de keuzes en de verwachte effecten ontbreekt echter volledig.

Bovendien zal de voorgestelde uitbreiding van het betolde wegennet **een disproportionele impact hebben op binnenlandse (transport)ondernemingen**. Door de specifieke selectie van nieuwe tolwegen zullen zij deze belastingverhoging – meer dan bij vorige uitbreidingen – harder voelen dan buitenlandse ondernemers.

De nieuwe uitbreiding wordt trouwens opnieuw gekaderd binnen het Vlaams Energie- en Klimaatplan, wat volgens de raad geen correcte werkwijze is. Op deze manier ontsnapt de wijziging immers aan een grondig maatschappelijk debat. Het beperkt communiceren over de maatregel maakt het eveneens moeilijk om de gevolgen ervan ten gronde te bespreken.

Het feit dat deze nieuwe wijziging **schijnbaar ondoordacht wordt ingevoerd**, maakt de inhoud van uw schrijven aan de lokale besturen dd. 11 december 2023 des te wranger. U beweert immers dat “deze maatregel een positieve impact [zal] hebben op de modal shift inzake het goederentransport”, hoewel

dit bij eerdere wijzigingen nooit kon worden aangetoond. Op die manier creëert u onrealistische verwachtingen bij de lokale besturen. Om als mobiliteitsmaatregel te kunnen functioneren, moeten de tarieven en geselecteerde wegen immers doordachter gekozen zijn en passen binnen een langetermijnvisie op mobiliteit.

Meer dan ooit dringt een **grondig debat over de toekomst van de kilometerheffing** zich op, zoals de MORA recent aangaf in zijn Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029. De huidige werkwijze rond tarieven en betolde wegen zullen immers niet automatisch leiden tot een modal shift.

Hoogachtend

Tim Buyse  
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj  
voorzitter