

Advies

Kilometerheffing voor vrachtvervoer

Brussel, 24 september 2010

Adviesvraag: Kilometerheffing voor vrachtovervoer

Adviesvrager: de Vlaamse minister bevoegd voor Financiën en de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 4 augustus 2010

Adviestermijn: voor 25 september 2010

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 24 september 2010

Inhoud

Krachtlijnen van het advies	4
Advies	5
1. Inleiding	5
1.1. Situering van de adviesvraag	5
1.2. Samenvatting van de adviesvraag.....	6
2. Advies	7
2.1. Statuut van de adviesvraag	7
2.2. Doorslaggevende elementen voor het draagvlak.....	7
2.2.1 Rechtvaardiger prijzen is het voornaamste doel.....	7
2.2.2 Een eenvoudig, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk systeem	8
2.2.3 Goede handhaving	9
2.2.4 Toegepast op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk.....	9
2.2.5 Eenvoud bij de tarieven	10
2.2.6 Bijkomende inkomsten enkel als secundair effect.....	12
2.2.7 Opbrengsten besteden aan mobiliteit en infrastructuur	12
2.2.8 Doordachte timing.....	13
2.2.9 Eén gelijkaardig systeem in de Benelux.....	13
2.2.10 Ondersteund door een mobiliteitsbeleid	13
2.3. Overige aandachtspunten voor de MORA	15
2.3.1 Voor voertuigen vanaf 3,5 ton MTM	15
2.3.2 Hervorming verkeersfiscaliteit mag niet leiden tot ongewenste effecten.....	15
2.3.3 Opdrachten voor de overheid	15
2.3.4 Meer aandacht voor de relatie met de gebruiker	16
2.3.5 Goede effectopvolging	16
Bijlage	17

Krachtlijnen van het advies

Sinds het MORA-advies van 30 maart 2009 heeft de Vlaamse Regering over een aantal, voor het middenveld cruciale, punten in het dossier kilometerheffing nog geen politieke beslissingen genomen. Bovendien stelt de MORA vast dat belangrijke punten van zijn advies van 30 maart 2009 verkeerd werden geïnterpreteerd of niet zijn gevolgd door de Vlaamse Regering. De MORA bekrachtigt de geformuleerde visie van zijn vorig advies.

De MORA wil dat de Vlaamse Regering kiest voor een eenvoudig systeem voor een kilometerheffing van vrachtvervoer dat van toepassing is op een beperkt wegennet, met beperkte tariefvariaties en met een eenvoudige technologie.

De MORA stelt vast dat er slechts een draagvlak bestaat onder zijn leden voor het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtvervoer op het uitgebreid Eurovignetwegennetwerk.

Voor de duidelijkheid en transparantie voor de gebruikers ondersteunt de MORA slechts een beperkt aantal tariefvariaties. Om concurrentieredenen vraagt de MORA om de tarieven zowel qua hoogte als qua samenstelling, af te stemmen op de omringende landen.

Samenwerking met de andere gewesten is noodzakelijk en samenwerking met Nederland kan de systeemkost drukken hetgeen het draagvlak kan vergroten. Binnen België ziet de MORA omwille van de eenvoud, de transparantie en schaalvoordelen slechts één uniform systeem functioneren dat van toepassing is op eenzelfde wegennet en met dezelfde tarieven. Indien Vlaanderen zou overwegen een kilometerheffing in te voeren zonder dat dit in Nederland gebeurt, vraagt de MORA eerst de impact op de Vlaamse economie en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens na te gaan vooraleer hierover een beslissing te nemen. De MORA verwijst hiervoor ook naar de mogelijke vrijstellingen die er volgens de vigerende Europese wetgeving kunnen gegeven worden.

Zowel het systeem dat de Vlaamse Regering voorstelt als het systeem waarvoor binnen de MORA draagvlak bestaat, zal slechts in beperkte mate mobiliteitssturend zijn. Toch bestaat er een draagvlak voor de kilometerheffing omdat zo het vrachtvervoer over de weg rechtvaardiger zal geprijsd worden. Het systeem enkel inzetten om de inkomsten van de Vlaamse Overheid te verhogen vindt geen draagvlak binnen de MORA. Voor het draagvlak is het belangrijk de opbrengsten van het systeem te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als goederenvervoer. Bovendien moet voldoende budget voorzien worden voor investeringen in weginfrastructuur en het beperken van de externe effecten van verkeer en vervoer.

Het kilometerheffingssysteem en de gebruikte technologie moeten eenvoudig zijn. De MORA volgt de Vlaamse Regering in de vereisten voor het primaire systeem gebaseerd op GNSS-detectie. Bij de voorstellen voor het secundaire systeem voor occasionele gebruikers stelt de MORA zich vragen. De Mobiliteitsraad ziet meer kansen voor een secundair systeem dat analoog aan het primaire systeem afstandsgebaseerd is om concurrentievervalsing te vermijden indien dit mogelijk is. Een hoge objectieve pakkans voor ontduikers van het systeem draagt bij tot het draagvlak.

De MORA-leden voorzien dat op termijn er wel mogelijkheden zijn om het instrument kilometerheffing mee in te zetten in het Mobiliteitsbeleid, passend in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi.

Advies

1. Inleiding

1.1. Situering van de adviesvraag

Op 26 oktober 2007 besliste de Vlaamse Regering om de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, analoog aan het Duitse systeem, voor te bereiden. Hiervoor richtte ze een ambtelijke werkgroep op binnen de Vlaamse administratie. Deze legde op 19 december 2008 zijn eindverslag voor aan de Vlaamse Regering. Op basis van deze nota nam de Vlaamse Regering een officieel standpunt in over de invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen en legde dit standpunt voor advies voor aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. De MORA keurde zijn advies goed op 30 maart 2009¹.

In het regeerakkoord 2009-2014 is onder de titel “Kosten van mobiliteit objectief doorrekenen” volgende passage opgenomen: “De Vlaamse Regering zal een kilometerheffing voor het vrachtovervoer over de weg invoeren met als streefdatum 2013. De timing wordt echter afgestemd op de andere gewesten en er wordt rekening gehouden met de evolutie in Nederland. Wat het personenvervoer betreft wordt onderzocht onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid ...) een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd. Daartoe wordt een pilootproject opgezet.”

De Vlaamse Regering zette deze beleidsintentie op 12 februari 2010 om in een plan van aanpak voor alle topics die horen onder het objectief doorrekenen van de kosten voor mobiliteit. Concreet gaat het over: de invoering van een kilometerheffing, de vergroening van de belasting op inwerkstelling (BIV), de hervorming van de verkeersbelastingen en de eigen inning van de verkeersbelastingen. Viermaandelijks zal de Vlaamse Regering de stand van zaken van de dossiers voor advies aan de MORA voorleggen.

Tijdens de vergadering van 23 juli 2010 formuleerde de Vlaamse Regering een stand van zaken en een voorstel tot verdere vooruitgang in het dossier kilometerheffing. Dit document is voor advies voorgelegd aan de MORA. De Vlaamse Regering nam in dit dossier nog geen beslissing maar wacht het MORA-advies af vooraleer ze de detailconcepten van het systeem van kilometerheffing definitief zal valideren.

Deze adviesvraag kadert in de beslissing van de Vlaamse Regering van 12 februari 2010. Op 30 augustus 2010 heeft de voorzitter van het Ambtelijk Coördinatiecomité de MORA eveneens de stand van zaken van de andere dossiers binnen dit thema meegedeeld. De Mobiliteitsraad neemt formeel akte van deze briefing tijdens de vergadering van 24 september 2010.

¹ MORA, 2009, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009

1.2. Samenvatting van de adviesvraag²

De Vlaamse Regering wil een kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren en hanteert hierbij volgende strategische doelstellingen:

- Streven naar een grotere responsabilisering van de transportsector
- Verhogen van de efficiëntie
- Het beperken van de milieu-impact van transport
- Europese visie m.b.t. mobiliteit overnemen en uitvoeren.

Deze strategische doelstellingen worden vervolledigd met volgende randvoorwaarden:

- De kilometerheffing mag de concurrentiekracht van de transportsector slechts beperkt beïnvloeden.
- De kilometerheffing mag geen sluipverkeer veroorzaken
- Het moet een goedwerkend heffingssysteem zijn (kortetermijndoelstelling)

De Vlaamse Regering wenst het systeem in te voeren vanaf 1 januari 2013. Ze opteert voor een systeem voor alle vrachtwagens vanaf 3,5 ton op het volledige Vlaamse wegennet.

De tarieven zijn nog niet vastgelegd, noch de samenstelling, noch de hoogte. De Vlaamse Regering legt wel op dat de hoogte voldoende sturend moet zijn, maar de concurrentiepositie van Vlaanderen niet te zeer mag beïnvloeden. Het zal een infrastructuurheffing zijn waarbij de externe effecten luchtverontreiniging, geluid en congestie zullen doorgerekend worden van zodra dit toegelaten wordt door een Europese Richtlijn. Verdere modulering van de tarieven zal gebeuren in functie van Maximaal Toegelaten Massa (MTM) en aantal assen.

De Vlaamse Regering voorziet een compensatie voor het invoeren van de kilometerheffing door de verkeersbelasting op minimumtarief te zetten, de aankoop van milieuvriendelijke vrachtwagens aan te moedigen, het Eurovignet af te schaffen en de gemeenten te compenseren via het Gemeentefonds voor het verlies van de opdecimen.

De organisatie van het systeem zal gebeuren via een Single Service Provider, maar onder de voorwaarden van de EETS-richtlijn.

De opbrengsten van het systeem zullen worden toegewezen aan de “algemene middelen”.

Er zal een samenwerkingsmodel worden opgezet met de andere gewesten om het systeem gezamenlijk te organiseren, maar ieder gewest kan zelf het belastbaar wegennet bepalen en de tarieven. Internationaal zal er samenwerking zijn binnen de Benelux en met Frankrijk.

Over de hier aangegeven punten heeft de Vlaamse Regering nog geen beslissingen genomen. De regering zal pas de vereisten van het systeem vastleggen nadat ze het MORA-advies heeft ontvangen.

² Systeem voor de Vlaamse kilometerheffing – Uitgangspunten en eisen aan het stelsel voor Vlaamse kilometerheffing, 23 juli 2010

2. Advies

2.1. Statuut van de adviesvraag

Met haar beslissing van 23 juli 2010 heeft de Vlaamse Regering nog geen formeel standpunt ingenomen over de vereisten aan het stelsel voor een Vlaamse kilometerheffing. De Vlaamse Regering geeft de MORA de vrijheid om de nog onbesliste punten mee in te vullen.

De MORA vindt dat de Vlaamse Regering eerst een aantal politieke beslissingen had moeten nemen vooraleer een advies te vragen aan haar strategische adviesraad. Sinds zijn advies van 30 maart 2009 zijn er, buiten de technische voorbereiding, nog maar weinig stappen gezet in dit dossier. De MORA kan enkel vaststellen dat de Vlaamse Regering zijn vorig advies niet gebruikt heeft om beslissingen te nemen.

Het vorige MORA-advies blijft onverkort geldig. Het huidige advies bouwt hierop verder en geeft verduidelijkingen op basis van het document van de Vlaamse Regering met detailconcepten van het systeem.

2.2. Doorslaggevende elementen voor het draagvlak

2.2.1 Rechtvaardiger beprijzen is het voornaamste doel

De Vlaamse Regering geeft meerdere doelstellingen aan die kunnen bereikt worden met het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtvervoer. Niet alle doelstellingen kunnen in dezelfde mate bereikt worden met de kilometerheffing. De MORA geeft in deze paragraaf aan waarvoor een draagvlak bestaat binnen het Vlaamse mobiliteitsmiddenveld.

Zo bestaat binnen de MORA een draagvlak voor het responsabiliseren van de transportsector door een rechtvaardigere beprijzing. De kilometerheffing zal gebruikers meer aanzetten om na te denken over hun gebruik. Door de verkeersgerelateerde belastingen te variabiliseren gebeurt de beprijzing eerlijker. Zo moeten de buitenlandse gebruikers dezelfde tarieven betalen als de binnenlandse gebruikers voor eenzelfde gebruik. De tarieven differentiëren naar milieukeurmerken bevoordeelt het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen.

De MORA verwacht dat, naar Duits voorbeeld, de efficiëntie van het vrachtvervoer zal toenemen door een hogere beladingsgraad en een betere ritplanning. Het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtverkeer zoals voorgesteld door de Vlaamse Regering, zal beperkt mobiliteitssturend zijn en zal geen effect hebben op de congestie. Een efficiëntieverhoging van het verkeerssysteem door een betere doorstroming en het verminderen van de congestie, zal niet bereikt worden met de maatregel zoals hij is voorgesteld door de Vlaamse Regering. De doorstroming verhogen en de verkeerscongestie verminderen vraagt andere mobiliteitsmaatregelen.

Een andere doelstelling is om de milieu-impact van transport te verminderen. Uit het Duitse voorbeeld blijkt dat er bij een tariefdifferentiatie naar Euronormen met milieuvriendelijkere voertuigen zal gereden worden.

De Vlaamse Regering geeft eveneens aan dat Vlaanderen mee moet evolueren met de internationale ontwikkelingen met betrekking tot mobiliteit. Binnen de MORA is draagvlak om

deze internationale ontwikkelingen te volgen om de concurrentiekracht van de Vlaamse economie veilig te stellen. Hieraan verbindt de MORA een aantal randvoorwaarden die verder in het advies verduidelijkt worden.

2.2.2 Een eenvoudig, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk systeem

De MORA vraagt om te kiezen voor een eenvoudig systeem. Een eenvoudig systeem betekent ook een minder hoge kostprijs. Uit internationale ervaring blijkt dat het moeilijk is om voorafgaandelijk een maximale systeemkost op te leggen. Deze kostprijs mag echter niet te hoog oplopen anders vervalt het maatschappelijk draagvlak. Omwille van wettelijke en praktische elementen zoals gebruiksvriendelijkheid en transparantie vraagt de MORA een vergaande samenwerking met de andere gewesten. Samenwerking met Nederland kan de systeemkost drukken waardoor het draagvlak kan groeien.

De Vlaamse Regering legt zeer veel technische voorwaarden op bij de systeemvereisten. De MORA stelt zich vragen bij het innovatiegehalte van het systeem.

Een primair systeem gebaseerd op GNSS-technologie met een OBU in de voertuigen kan de goedkeuring van de MORA wegdragen. Omwille van de handhaving en de hogere gebruiksvriendelijkheid van het OBU-systeem kan de MORA ook instemmen met de verplichting dat alle Belgische voertuigen gebruik moeten maken van het primaire systeem.

Voor het primaire systeem wijst de MORA op de problemen bij het inbouwen van OBU's die de opstart van het Duitse systeem hebben vertraagd. De lessen die Vlaanderen kan trekken uit Duitsland is dat het gebruik van het primaire systeem werd onderschat. Een aandachtspunt voor de MORA is dat de inbouwperiode voor de OBU's voldoende lang moet zijn en dat er voldoende inbouwpunten moeten voorzien worden zowel in binnen- als buitenland.

Voor de voertuigen zonder ingebouwde OBU ontwikkelt de Vlaamse Regering een secundair systeem waarbij gewerkt wordt met een prepaid boeking voor een tijdsperiode. De MORA stelt zich vragen bij dit systeem. De transportsector is een sector waarin prijsafspraken per kilometer gemaakt worden. Om beter aan te sluiten bij de werking van deze sector, ziet de MORA meer heil in een secundair systeem dat afstandsgebonden tarieven voorziet, indien dit wordt toegelaten door de nieuwe Eurovignetterichtlijn. Bovendien zorgt een beprijzing per kilometer in het primaire systeem en één volgens tijd in het secundaire systeem voor een concurrentievervalsend effect. De Vlaamse Regering moet er over waken dat het secundair systeem betrouwbaar is, niet-fraudegevoelig en niet-concurrentievervalsend is.

Om de klantvriendelijkheid van het systeem te verzekeren vraagt de MORA om bij contacten met de gebruikers te werken met eenvoudige en niet-tijdrovende procedures die passen binnen de werking van de transportsector. Zo kan bijvoorbeeld het voorzien van een betalingsbewijs in het secundair systeem de chauffeurs een gevoel van zekerheid geven en daarmee de klantvriendelijkheid van het systeem verhogen.

De MORA vroeg in zijn vorig advies om een open systeem te ontwikkelen dat Value Added Services stimuleert. Het systeem dat de Vlaamse Regering voorstelt, valt onder de EETS-richtlijn waardoor de zekerheid van een open systeem gegarandeerd is. De MORA vraagt aandacht om de communicatiekanalen van de OBU's eveneens open te stellen voor andere diensten die in voertuigen kunnen of moeten aangeboden worden, e-call is hiervan een voorbeeld.

De Vlaamse Regering kiest voor non-map matched technologie. De belangrijkste reden voor deze keuze is de kostprijs. Voor een eenvoudig systeem op een beperkt wegennet, waarvan de MORA voorstander is, zijn ook andere technologieën mogelijk tegen een aanvaardbare kostprijs. De MORA stelt voor aan de Vlaamse Regering om nauwkeurigheidsvereisten op te leggen aan het systeem, maar de keuze (map matched versus non map matched) te laten bepalen door de markt. Bij de toewijzing van de opdracht zal de meest geschikte technologie voor de beste prijs de opdracht krijgen.

Bij de systeemvereisten neemt de Vlaamse Regering op dat het systeem uitbreidbaar moet zijn voor personenvervoer. De MORA benadrukt dat er binnen de Mobiliteitsraad enkel draagvlak is voor het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtovervoer. Het meest geschikte systeem is bijgevolg een systeem dat het beste voldoet voor een kilometerbeprijzing voor goederenvervoer. Er is bovendien geen draagvlak binnen de MORA om het vrachtovervoer kosten te laten betalen voor een systeem dat later voor personenvervoer zou kunnen gebruikt worden. De MORA spreekt zich niet uit over de mogelijke introductie van een systeem voor personenvervoer.

2.2.3 Goede handhaving

Vele elementen die het draagvlak voor de kilometerheffing voor vrachtovervoer bepalen zijn gelinkt aan een goede handhaving. Zowel de objectieve als de subjectieve pakkans van het systeem moet zeer hoog liggen. Een gebruiker mag geen kans krijgen om het systeem te ontduiken. Voldoende hoge boetes kunnen een ontduiking helpen afschrikken.

Het inzetten van automatische detectie is een goede methode om een hoge pakkans te verzekeren. Om deze automatische detectie efficiënt en tegen een aanvaardbare kostprijs te laten gebeuren kan dit beter op een beperkt wegennet. De hoge pakkans ligt aan de basis van het voorstel van de MORA om de kilometerheffing enkel toe te passen op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk. Mobiele controles kunnen moeten de automatische detectie ondersteunen om de pakkans nog te verhogen.

De MORA voorziet vooral problemen bij de handhaving van het secundaire systeem. Voor een voldoende hoge pakkans moeten zoveel mogelijk voertuigen gebruik maken van het primaire systeem. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om maatregelen te nemen om het gebruik van het primaire systeem aan te moedigen.

Het systeem zoals voorgesteld door de Vlaamse Regering voorziet dat Vlaamse niet-kredietwaardige gebruikers verplicht gebruik moeten maken van het secundaire systeem. Aangezien deze voertuigen in het bezit zijn van een OBU, vindt de MORA het een goed idee om voor deze gebruikers een systeem van een pre-paid OBU's te voorzien, opnieuw om de handhaving te vereenvoudigen.

2.2.4 Toegepast op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk

De Vlaamse Regering wil een kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren op het volledige Vlaamse grondgebied. De MORA pleit voor een eenvoudig, werkbaar systeem dat slechts op een beperkt wegennet van toepassing is.

De MORA vindt het huidige Eurovignetwegennetwerk³ aangepast aan de huidige mobiliteits-situatie en uitgebreid met routes waarop vermijdingsgedrag wordt vastgesteld, het meest geschikt. Het Eurovignetwegennetwerk bestaat uit de snelwegen, de belangrijkste N-wegen en een aantal B- en R-wegen. Het volledige Eurovignetwegennetwerk is opgenomen in bijlage bij dit advies.

De belangrijkste reden voor de keuze voor het uitgebreid Eurovignetwegennetwerk is de vrees van de MORA voor de werkbaarheid en handhaving van een systeem op alle wegen.

Binnen het principe van de eerlijke beprijzing zullen ook de buitenlanders mee moeten betalen voor het gebruik van de Vlaamse wegen. Deze internationale stromen bevinden zich voornamelijk op het hoofdwegennet.

Bovendien kan er maar draagvlak zijn bij een zeer grote pakkans bij ontwijking. Deze hoge pakkans kan best gerealiseerd worden met een automatische detectie. Automatische detectie werkt om financiële en technische redenen beter op een beperkt netwerk.

Een argument bij de keuze van de Vlaamse Regering voor het volledige wegennet is het tegengaan van verkeer dat zou gaan uitwijken van het hoofdwegennet naar kortere, maar minder snelle routes op het onderliggend wegennet. Bij tarieven afgestemd via een benchmark met de ons omringende landen, schat de MORA de kans op toenemend vermijdingsverkeer kleiner in dan de Vlaamse Regering door het tijdsverlies dat kan optreden op het onderliggende wegennet, de opgelegde levertijden en het belang van rij- en rusttijden bij de transportplanning.

Wanneer vastgesteld wordt dat vrachtverkeer de tolroutes ontwijkt, worden de extra belaste wegen toegevoegd aan het netwerk. De uitbreiding van het netwerk moet passen in een algemeen flankerend beleid en een gericht infrastructuurbeleid om verkeer aan te moedigen om de categorisering van de wegen te volgen. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering hier voorafgaand aan de invoering van de kilometerheffing haar verantwoordelijkheid neemt en grondig de impact op de verkeersstromen, emissies waaronder fijn stof en CO₂ en geluid, onderzoekt en zodoende de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in stedelijke en gemeentelijke leefomgevingen vrijwaart. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om op risicotrajecten nulmetingen uit te voeren.

De toepassing op het onderliggend wegennet zal bovendien een lastenverhoging betekenen voor de lokale economie. Er bestaat geen draagvlak binnen de MORA voor een systeem dat de Vlaamse economie benadeelt.

2.2.5 Eenvoud bij de tarieven

De MORA benadrukt dat voor het draagvlak de tarieven transparant en duidelijk moeten zijn. Dit is eveneens het streefdoel van de Vlaamse Regering die "Keep it simple" als belangrijke les uit de buitenlandse ervaringen heeft onthouden.

De tarieven moeten vastgesteld worden op basis van objectief vaststelbare criteria. Bovendien moeten de elementen in de tarieven gedragssturend en probleemoplossend kunnen werken. Het voorgestelde systeem zal beperkt mobiliteitssturend zijn. Daarom steunt de

³ 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

MORA slechts één tarief voor iedere tariefcategorie op het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk.

Het voorstel van de Vlaamse Regering bevat nog geen tariefmethodologie. Voor het draagvlak is kennis over de hoogte en de samenstellende elementen noodzakelijk. De MORA vraagt daarom dat de Vlaamse Regering voor de start van de aanbestedingsprocedure voor het systeem van kilometerheffing de tarieven en de tariefmethodologie vastlegt. Bij het uitwerken van deze tariefmethodologie is betrokkenheid van de stakeholders belangrijk voor het draagvlak.

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse economie veilig te stellen is een afstemming van de tarieven via een benchmark met de omringende landen nodig zowel voor de hoogte als voor de samenstelling van de tarieven.

De Vlaamse Regering legt in de systeemvereisten op dat tariefwijzingen halfjaarlijks mogelijk moeten zijn. Binnen de transportsector is het gebruikelijk dat prijsafspraken jaarlijks kunnen worden herzien. Voor een goede planning van investeringen en afschrijvingen is het bovendien belangrijk dat tariefwijzigingen op voorspelbare tijdstippen gebeuren met een tijdige aankondiging ervan. Om deze redenen bestaat binnen de MORA maar een draagvlak voor het maximaal jaarlijks aanpassen van de tarieven.

Het voorstel van de Vlaamse Regering bevat een aantal mogelijke tariefdifferentiaties en mogelijke samenstellende elementen. De vigerende Eurovignetrichtlijn vormt hiervoor de basis. In volgende twee paragrafen zal de MORA aangeven voor welke elementen binnen de Mobiliteitsraad draagvlak bestaat.

2.2.5.1 Differentiatiemogelijkheden

De MORA volgt het voorstel van de Vlaamse Regering om de tarieven te differentiëren in tariefcategorieën.

Tarieven mogen gedifferentieerd worden volgens de Euronorm van de voertuigen om meer milieuvriendelijke vrachtwagens te bevoordelen en om de milieuvriendelijkheid van het totale voertuigpark te verbeteren. Met een bijkomend onderscheid voor milieuvriendelijke voertuigen kan de MORA eveneens instemmen. Bij tariefvariëaties moet een evenwicht behouden blijven tussen het sturende effect en de administratieve last.

De Vlaamse Regering stelt voor om binnen de Euronormen een onderscheid te maken naar Maximaal Toegelaten Massa (MTM). De MORA-leden zijn meer te vinden voor een differentiatie naar het aantal assen. Het aantal assen is gelinkt aan het gewicht van het voertuig maar geeft minder tariefvariëaties dan MTM. Bovendien is het aantal assen eenvoudiger te controleren. Voor voertuigen onder de 12 ton is de mogelijkheid om te variëren volgens de assen beperkt. De MORA verkiest om de tariefvariëaties onder de 12 ton te beperken om praktische en handhavingsredenen. Bij tariefvariëaties moet een evenwicht behouden blijven tussen het sturend effect en de administratieve last.

2.2.5.2 Samenstellende elementen

De basis voor de samenstelling van het tarief is de vigerende Eurovignetrichtlijn. Deze richtlijn stelt de infrastructuurkosten vast die aan de gebruikers mogen doorgerekend worden. De

tarieven verhogen om nieuwe infrastructuur te financieren kan binnen de MORA niet op een draagvlak rekenen.

Het doorrekenen van externe kosten is momenteel nog niet mogelijk. Indien de Europese regelgeving hier rond wijzigt, kan de MORA instemmen met het doorrekenen van luchtmissies en geluid zoals voorzien in de in opmaak zijnde nieuwe Eurovignetrichtlijn.

De Vlaamse Regering voorziet de mogelijkheid om een onderscheid te maken in het tarief tussen spits en dal. De MORA ondersteunt het invoeren van een zogenaamde congestieheffing niet omdat uit diverse studies blijkt dat het heffen van hoger tarief dat enkel geldt voor vrachtvervoer tijdens de spits een verwaarloosbaar effect zal hebben op de congestie. Belangrijkste reden hiervoor is dat vrachtverkeer niet spitsmijdend kan rijden omwille van factoren als arbeids- en levertijden. Omdat de heffing geen fundamenteel effect heeft, bestaat er geen draagvlak voor binnen de MORA.

Binnen de MORA bestaat slechts draagvlak voor één tarief, binnen de tariefcategorieën, over het hele uitgebreide Eurovignetwegennetwerk. Een bijkomend onderscheid naar locatie kan niet op draagvlak binnen de MORA rekenen.

2.2.6 Bijkomende inkomsten enkel als secundair effect

De Mobiliteitsraad ondersteunt het idee niet om de kilometerheffing louter te gebruiken als fiscaal instrument om bijkomende inkomsten te genereren. Bij het vaststellen van de tarieven volgens de door de MORA gevraagde benchmark, is echter te verwachten dat er meerinkomsten zullen zijn. Ondanks bijkomende inningskosten zullen de inkomsten in vergelijking met de huidige situatie stijgen aangezien buitenlandse voertuigen effectief mee zullen betalen voor het gebruik van de Vlaamse wegen.

De sturing vanuit de Vlaamse Regering gebeurt door een Politiek Bestuurscomité waarin meerdere beleidsdomeinen zijn opgenomen. Binnen de MORA bestaat geen draagvlak om de maatregel vanuit het beleidsdomein Fiscaliteit aan te sturen.

2.2.7 Opbrengsten besteden aan mobiliteit en infrastructuur

De MORA kan niet instemmen met het toewijzen van de inkomsten uit de kilometerheffing aan de algemene middelen. Voor het draagvlak is investeren in de sector die financiert een belangrijk punt.

De MORA vraagt om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De MORA dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

2.2.8 Doordachte timing

De Vlaamse Regering heeft een timing uitgewerkt om te kunnen starten met de kilometerheffing voor vrachtovervoer vanaf 1 januari 2013. In deze timing zitten nog een aantal onzekere factoren die de vooropgestelde planning kunnen beïnvloeden zoals de vereiste samenwerkingsovereenkomst tussen de Belgische gewesten.

2.2.9 Eén gelijkaardig systeem in de Benelux

De MORA ziet voordelen in een vergaande samenwerking met het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en binnen de Benelux. Samenwerken biedt schaalvoordelen en kan de kostprijs van het systeem beperken.

Het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst tussen de Belgische gewesten is noodzakelijk om een kilometerheffingssysteem te kunnen invoeren. De invoering vraagt een aanpassing van de Bijzondere Financieringswet en het opzeggen van het Eurovignetverdrag of het op nul zetten van het tarief. Beide vereisen een regeling via een samenwerkingsovereenkomst. De MORA vraagt dat de gewesten niet enkel gezamenlijk akkoord gaan met de invoering van de kilometerheffing, maar vraagt dat binnen België één gemeenschappelijk systeem voor kilometerheffing voor vrachtovervoer wordt opgezet. Dit houdt concreet in dat de MORA om praktische redenen voorstander is van één tarief en één toepasbaar wegennet in België.

Nederland werkte reeds langer dan Vlaanderen aan een systeem van kilometerbeprijzing. De Vlaamse Regering heeft kansen laten liggen om samen met Nederland systemen uit te werken die maximaal op elkaar afgestemd zijn. Deze samenwerking had schaalvoordelen kunnen opleveren en voordelen voor de concurrentiepositie van zowel Nederland als Vlaanderen kunnen bieden. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om de afstemming tussen het Nederlandse en het Vlaamse systeem zo maximaal mogelijk te maken. Indien Vlaanderen zou overwegen om een kilometerheffing in te voeren zonder dat dit in Nederland gebeurt, vindt de MORA het belangrijk om eerst de effecten op de Vlaamse economie en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens na te gaan vooraleer hierover te beslissen. De MORA steunt geen systeem voor kilometerbeprijzing dat de Vlaamse economie benadeelt tegenover zijn buurlanden.

2.2.10 Ondersteund door een mobiliteitsbeleid

De Vlaamse Regering stelt voorop dat de kilometerheffing de efficiëntie van het vervoer moet verhogen door de congestie te bestrijden en de doorstroming van het verkeer te verhogen. De kilometerheffing voor vrachtovervoer zal slechts beperkt mobiliteitssturend zijn en geen effecten hebben op de congestie. Dit geldt zowel voor het voorstel van de Vlaamse Regering als voor het systeem waarover binnen de MORA een draagvlak bestaat.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering om voor het bestrijden van de congestie en het verhogen van de doorstroming op het hoofdwegennet dringend andere maatregelen te formuleren. Deze maatregelen moeten kaderen in de algemene beleidsvisie over mobiliteit over alle modi, goederen- en personenvervoer, en over alle verkeersnetwerken heen.

De MORA-leden voorzien dat op termijn er wel mogelijkheden zijn om het instrument kilometerheffing mee in te zetten in het Mobiliteitsbeleid⁴, passend in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi. Hiervoor moet dan wel een kader uitgewerkt worden.

⁴ Zoals vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009

2.3. Overige aandachtspunten voor de MORA

2.3.1 Voor voertuigen vanaf 3,5 ton MTM

Volgens de vigerende Eurovignetrichtlijn⁵ zullen systemen voor een kilometerheffing die vanaf 2012 worden ingevoerd van toepassing moeten zijn op voertuigen vanaf 3,5 ton. Het Vlaamse systeem is gepland om te starten vanaf 1 januari 2013 en valt bijgevolg onder deze richtlijn.

De Eurovignetrichtlijn staat uitzonderingen en vrijstellingen toe op het toepassingsgebied van de voertuigen. Deze uitzonderingen zullen vastgelegd worden in het decreet kilometerheffing dat moet opgemaakt worden vooraleer de kilometerheffing kan starten. De MORA vraagt om het draagvlak voor deze uitzonderingen en vrijstellingen tijdig af te toetsen binnen de MORA.

2.3.2 Hervorming verkeersfiscaliteit mag niet leiden tot ongewenste effecten

Als compensatie voor de kilometerheffing zal de Vlaamse Regering voor voertuigen boven 12 ton het Eurovignet afschaffen en de verkeersbelasting innen volgens de minimumtarieven. Voor voertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton zal de verkeersbelasting afgeschaft worden.

Binnen de MORA bestaat draagvlak voor het inpassen van de kilometerheffing voor vrachtvervoer binnen een volledige herziening van de voertuigfiscaliteit. Het vermijden van het optreden van ongewenste effecten is een aandachtspunt bij het hervormen van de bestaande belastingen. Zo zou een deel van het wegennet onbelast blijven indien de kilometerheffing van toepassing is op een beperkt wegennet terwijl de verkeersbelasting wordt afgeschaft. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om binnen haar bevoegdheid de nodige regelgeving- de of fiscale maatregelen te nemen die distorties zo veel mogelijk vermijden.

Zo vraagt de MORA vooral aandacht voor de prijszetting bij de categorieën rond 3,5 ton en 12 ton MTM. Voor de voertuigen rond 12 ton MTM kunnen ongewenste effecten vermeden worden door gebruik te maken van doordachte tarieven. Om voor de lichte vrachtvoertuigen een verschuiving te vermijden naar voertuigen onder de 3,5 ton vraagt de MORA om een flankerend beleid uit te werken.

2.3.3 Opdrachten voor de overheid

De MORA ziet voor de Vlaamse overheid een belangrijke rol weggelegd bij het bewaken van de privacy van de gebruikers, het bewaken van de universele dienstverlening en het behartigen van de maatschappelijke en gebruikersbelangen.

⁵ Richtlijn 1999/62/EG gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

2.3.4 Meer aandacht voor de relatie met de gebruiker

In het document dat de uitgangspunten en de vereisten van het stelsel voor de Vlaamse kilometerheffing formuleert, vindt de MORA te weinig aandacht voor de relatie met de gebruiker terug.

Voor de MORA voorziet de Vlaamse Regering te weinig communicatie naar de gebruikers. De MORA vindt het aangewezen dat de Vlaamse Regering een communicatietraject uitwerkt waarbij aandacht is voor een goede, duidelijke, tijdige communicatie die noodzakelijk is voor het draagvlak bij de gebruikers.

De communicatie over de invoering van de kilometerheffing moet gebeuren over heel Europa en in voldoende talen. De Vlaamse Regering voorziet dat communicatie mogelijk is in minstens het Nederlands, Frans, Duits en Engels. Naast deze talen vindt de MORA het aangewezen om ook andere courante talen gebruikt binnen de sector van het goederenvervoer over de weg te voorzien.

Ervaringen in Duitsland hebben geleerd dat gebruikers nood hebben aan een neutraal aanspreekpunt waar ze terecht moeten kunnen met vragen rond boetes, betalingen,... De MORA vraagt om zo'n neutrale ombudsdienst, niet gekoppeld aan de Vlaamse overheid of de Service Provider, te voorzien.

De systeemvereisten leggen duidelijke parameters op waaraan de dienstverlening van de Service Provider moet voldoen. De MORA vraagt dat de Vlaamse Regering sancties voorziet, indien de dienstverlener deze parameters niet nakomt, om de klantvriendelijkheid van het systeem te kunnen afdwingen.

2.3.5 Goede effectopvolging

De MORA vraagt om een nulmeting uit te voeren van de huidige verkeers- en vervoersstromen over de weg om de eventuele mobiliteitseffecten van de kilometerheffing vast te kunnen stellen. Enkel werken met verkeersmodellen om de evolutie van de stromen na te gaan, vindt de MORA niet voldoende.

Op routes die als risicotraject voor vermijdingsgedrag van het uitgebreid Eurovignetwegen-netwerk kunnen aangewezen worden, vraagt de MORA om bijkomende verkeersstudies uit te voeren om dit vermijdingsgedrag te kunnen vaststellen. De studies kunnen helpen om draagvlak te vinden voor het eventueel uitbreiden van het wegennet onderworpen aan de kilometerheffing.

De kilometerheffing zal data opleveren over de stromen van vrachtverkeer over de wegen. In de systeemvereisten is opgenomen dat deze data beschikbaar moeten zijn voor de Vlaamse verkeersmodellen. Gezien het ontbreken van goede data over vrachtvervoer ziet de MORA in dit systeem kansen om de stromen beter te monitoren. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om de verwerkte statistische data ook beschikbaar te stellen voor gebruikers buiten de Vlaamse administratie.

Bijlage

27862

MONITEUR BELGE — 21.10.1997 — BELGISCH STAATSBAD

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE ET MINISTERE DES FINANCES

F. 97 — 2405

[97/14204]

8 SEPTEMBRE 1997. — Arrêté royal désignant le réseau routier sur lequel l'eurovignette est applicable

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;

Vu la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, notamment l'article 4;

Vu l'avis de la Commission des Communautés européennes;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu la délibération du Conseil des Ministres du 30 avril 1997 réclamant la communication de l'avis du Conseil d'Etat dans un délai ne dépassant pas un mois;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 23 juin 1997, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Pour ce qui concerne les véhicules visés à l'article 3 de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994 entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 et qui sont immatriculés à l'étranger, le réseau routier visé à l'article 4 de la même loi comprend les tronçons situés sur le territoire belge des voies de circulation désignées en annexe.

Art. 2. L'arrêté royal du 10 mars 1995 désignant le réseau routier sur lequel l'eurovignette est applicable, est abrogé.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui au cours duquel il aura été publié au *Moniteur belge*.

Art. 4. Notre Ministre des Transports et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 8 septembre 1997.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Le Ministre des Finances,
Ph. MAYSTADT

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR EN MINISTERIE VAN FINANCIËN

N. 97 — 2404

[97/14204]

8 SEPTEMBER 1997. — Koninklijk besluit tot bepaling van het wegnnet waarop het eurovignet van toepassing is

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten;

Gelet op de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, inzonderheid op artikel 4;

Gelet op het advies van de Commissie van de Europese Gemeenschappen;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het besluit van de Ministerraad van 30 april 1997, waarbij gevorderd wordt dat het advies van de Raad van State wordt toegezonden binnen een termijn van ten hoogste één maand;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 23 juni 1997, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer en van Onze Minister van Financiën,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Wat de voertuigen betreft, zoals bedoeld in artikel 3 van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese gemeenschappen van 25 oktober 1993, die in het buitenland zijn ingeschreven, omvat het wegnnet bedoeld in artikel 4 van dezelfde wet de op het Belgische grondgebied gelegen gedeelten van de verkeerswegen die in de bijlage worden bepaald.

Art. 2. Het koninklijk besluit van 10 maart 1995 dat het wegnnet aanduidt waarop het eurovignet van toepassing is, wordt opgeheven.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de derde maand na die waarin het is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 4. Onze Minister van Vervoer en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 8 september 1997.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

De Minister van Financiën,
Ph. MAYSTADT

Annexe			Bijlage		
Réseau routier sur lequel est due l'eurovignette :			Wegennet waarop het eurovignet verschuldigd is :		
1. Autoroutes			1. Autosnelwegen		
A1	E19	Bruxelles-Malines-Anvers-Breda (NL)	A1	E19	Brussel-Mechelen-Antwerpen-Breda (NL)
A2	E314	Louvain-Lummen-Heerlen (NL)	A2	E314	Leuven-Lummen-Heerlen (NL)
A3	E40	Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle (Aachen) (D)	A3	E40	Brussel-Luik-Aken (Aachen) (D)
A4	E411	Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg (L)	A4	E411	Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg (Luxembourg) (L)
A7	E19	Bruxelles-Mons-Valenciennes (F)	A7	E19	Brussel-Bergen-Valenciennes (F)
A8	E429	Bruxelles (Hal)-Tournai-	A8	E429	Brussel (Halle)-Doornik-
	E42	Lille (F)		E42	Rijsel (Lille) (F)
A10	E40	Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende	A10	E40	Brussel-Gent-Brugge-Oostende
A12		Bruxelles-Boom-Anvers-Bergen-op-Zoom (NL)	A12		Brussel-Boom-Antwerpen-Bergen-op-Zoom (NL)
A13	E313	Anvers-Hasselt-Liège	A13	E313	Antwerpen-Hasselt-Luik
A14	E17	Lille (F)-Gand-Anvers	A14	E17	Rijsel (Lille) (F)-Gent-Antwerpen
A15	E42	Liège-Namur-Mons	A15	E42	Luik-Namen-Bergen
A16	E42	Mons (Hautrage)-Tournai	A16	E42	Bergen (Hautrage)-Doornik
A17	E403	Bruges-Courtrai-Tournai	A17	E403	Brugge-Kortrijk-Doornik
A18	E40	Jabbeke-Furnes-Dunkerque (F)	A18	E40	Jabbeke-Veurne-Duinkerke (Dunkerque) (F)
A19		Courtrai-Ypres	A19		Kortrijk-Ieper
A21	E34	Anvers (Ranst)-Eindhoven (NL)	A21	E34	Antwerpen (Ranst)-Eindhoven (NL)
A25	E25	Maastricht (NL)-Liège	A25	E25	Maastricht (NL)-Luik
A26	E25	Liège-Bastogne-Neufchâteau	A26	E25	Luik-Bastenaken-Neufchâteau
A27	E42	Battice-Verviers-Frankfurt (Frankfurt) (D)	A27	E42	Battice-Verviers-Frankfurt (D)
A28	E411	Arlon-Aubange-Longwy (F)	A28	E411	Aarlen-Aubange-Longwy (F)
A54	E420	Nivelles-Gosselies-Charleroi	A54	E420	Nijvel-Gosselies-Charleroi
A112		Jan de Voslei à Anvers	A112		Jan de Voslei te Antwerpen
A201		Bruxelles-Zaventem	A201		Brussel-Zaventem
A501		Seneffe-La Louvière	A501		Seneffe-La Louvière
A503		Liaison R3-R9 à Marcinelle	A503		Verbinding R3-R9 te Marcinelle
A601		Juprelle (Fexhe-Slins) (A13)-Herstal (A3)	A601		Juprelle (Fexhe-Slins) (A13)-Herstal (A3)
A602		Ans (Loncin) (A3)-Angleur (A26)	A602		Ans (Loncin) (A3)-Angleur (A26)
A604		Liaison A15-N90 à Seraing	A604		Verbinding A15-N90 te Seraing
B501		Liaison A7-Mons	B501		Verbinding A7-Bergen
B601		Liaison A27-Tiège (N640)	B601		Verbinding A27-Tiège (N640)
B602		Liaison A26-Tilff (Esneux)	B602		Verbinding A26-Tilff (Esneux)
B901		Liaison A4 à Loyers-N90	B901		Verbinding A4 te Loyers-N90
2. Rings autoroutiers			2. Autosnelwegenrings		
R0		Ring de Bruxelles	R0		Ring rond Brussel
R1		Petit Ring d'Anvers (Merksem-N49 ou A11)	R1		Kleine Ring rond Antwerpen (Merksem-N49 of A11)
R2		Grand Ring d'Anvers	R2		Grote Ring rond Antwerpen
R3		Ring de Charleroi	R3		Ring rond Charleroi
R4		Ring de Gand	R4		Ring rond Gent
R5		Ring de Mons	R5		Ring rond Bergen
R8		Ring de Courtrai	R8		Ring rond Kortrijk
R9		Petit ring de Charleroi	R9		Kleine ring rond Charleroi
3. Autres routes			3. Andere wegen		
N1		Bruxelles-Anvers-Breda (NL)	N1		Brussel-Antwerpen-Breda (NL)
N2		Bruxelles-Hasselt-Maastricht (NL)	N2		Brussel-Hasselt-Maastricht (NL)
N3		Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle (Aachen) (D)	N3		Brussel-Luik-Aken (Aachen) (D)
N4		Bruxelles-Namur-Arlon-	N4		Brussel-Namen-Aarlen-
		Luxembourg (Luxembourg) (L)			Luxemburg (Luxembourg) (L)
N5		Bruxelles-Charleroi-Reims (F)	N5		Brussel-Charleroi-Reims (F)
N6		Bruxelles-Mons-Maubeuge (F)	N6		Brussel-Bergen-Maubeuge (F)

27864

MONITEUR BELGE — 21.10.1997 — BELGISCH STAATSBAD

N7 Hal-Tournai-Lille (F)
 N8 Bruxelles-Ninove-Audenarde-
 Courtrai-Ypres-Koksijde
 N9 Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende
 N10 Mortsel-Diest
 N20 Hasselt-Liège
 N30 Liège-Bastogne
 N31 Bruges-Zeebrugge
 N40 Arlon-Givet (F)-Mons
 N49 Anvers-Zelzate-Maldegem
 Knokke (Knokke-Heist)
 N50 Mons-Bruges
 N60 Gand-Valenciennes (F)
 N63 Marche-Liège
 N70 Gand-Anvers
 N80 Hasselt-Namur
 N89 Sedan (F)-Bouillon-St.-Hubert-Barrière de Champlon
 N90 Mons-Charleroi-Namur-Liège

N7 Halle-Doornik-Lille (F)
 N8 Brussel-Ninove-Oudenaarde-
 Kortrijk-Ieper-Koksijde
 N9 Brussel-Gent-Brugge-Oostende
 N10 Mortsel-Diest
 N20 Hasselt-Luik
 N30 Luik-Bastenaken
 N31 Brugge-Zeebrugge
 N40 Aarlen-Givet (F)-Bergen
 N49 Antwerpen-Zelzate-Maldegem-
 Knokke (Knokke-Heist)
 N50 Bergen-Brugge
 N60 Gent-Valenciennes (F)
 N63 Marche-Luik
 N70 Gent-Antwerpen
 N80 Hasselt-Namen
 N89 Sedan (F)-Bouillon-St.-Hubert-Barrière de Champlon
 N90 Bergen-Charleroi-Namen-Luik

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 septembre 1997.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
 M. DAERDEN
 Le Ministre des Finances,
 Ph. MAYSTADT

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 8 september 1997.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,
 M. DAERDEN
 De Minister van Financiën,
 Ph. MAYSTADT