

ADVIES

PROGRAMMADECREET BO27

MORA
Mobiliteitsraad

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

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van programmadecreet bij de begrotingsopmaak 2027
Adviesvrager	Ben Weyts - Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn
Ontvangst adviesvraag	10 oktober 2026
Goedkeuring raad	21 oktober 2026

Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

MORA
Mobiliteitsraad

De heer Ben WEYTS
viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn
Kreupelenstraat 2
B-1000 Brussel

Advies voorontwerp Programmadecreet Begrotingsopmaak 2027

Mijnheer de minister

Op vrijdag 9 oktober 2026 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp van Programmadecreet voor de begrotingsopmaak 2027 goed waarna u de MORA verzocht om een spoedadvies uit te brengen.

In zijn advies bespreekt de MORA de bepalingen over de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting, het wegenvignet en de aanpassingen aan de financiering van het Verkeersveiligheidsfonds. De MORA herhaalt een aantal essentiële aanbevelingen die hij voor deze dossiers recent heeft gedaan maar waar geen gevolg aan is gegeven.

Met betrekking tot de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting en het wegenvignet legt de MORA de focus op de gemiste kans om mobiliteits- en vergroeningseffecten te genereren en de impact van deze regelgeving op verschillende maatschappelijke en economische sectoren. De MORA herhaalt ook zijn oproep om een stapsgewijs, participatief en transparant traject op te starten richting de invoering van een algemene kilometerheffing.

In het dossier van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds, meer bepaald het aanpassen van de drempelbedragen, verzet de MORA zich tegen het verder eroderen van het fonds. De slachtoffercijfers vragen net meer aandacht en middelen voor verkeersveiligheid, niet minder.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroij
voorzitter

Inhoud

Advies 5

1. Hervorming jaarlijkse verkeersbelasting en invoering wegenvignet 5

1.1 Hervorming jaarlijkse verkeersbelasting 6

1.2 Invoering wegenvignet 6

2. Aanpassen drempelbedragen Verkeersveiligheidsfonds 7

Advies

Op vrijdag 9 oktober 2026 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp van Programmadecreet voor de begrotingsopmaak 2027 goed. De MORA richt zich in zijn advies op twee onderdelen van het ontwerpdecreet:

- Hoofdstuk 2 - Financiën en Begroting
  - Afdeling 2: Wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting
  - Afdeling 3: Invoering wegenvignet
- Hoofdstuk 4 - Mobiliteit en Openbare Werken: aanpassing drempelbedrag Verkeersveiligheidsfonds

In dit advies herhaalt de MORA zijn vraag om bij de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting en de invoering van het wegenvignet meer sturende mobiliteitseffecten na te streven en negatieve effecten op maatschappelijke en economische sectoren te verminderen. Daarnaast vraagt de MORA met aandrang om de financiering van het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid niet verder te laten eroderen.

1. Hervorming jaarlijkse verkeersbelasting en invoering wegenvignet

Het verankeren van de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) en het wegenvignet in de Vlaamse Codex Fiscaliteit volgen op de eerste en tweede principiële goedkeuring van de ontwerpdecreten in juli en september 2026. Sindsdien zijn er zijn geen fundamentele inhoudelijke wijzigingen gebeurd aan beide dossiers.

De MORA heeft op 4 september 2026 geadviseerd over beide dossiers. De raad stelt vast dat er geen gevolg is gegeven aan zijn aanbevelingen en aldus blijven zijn standpunten onverminderd gelden. Daarbij doet de MORA ook opnieuw een oproep om een traject op te starten richting de invoering van een algemene kilometerheffing, en benadrukt dat deze stapsgewijs, participatief en transparant moet worden voorbereid.

De raad wil deze spoedadviesvraag over het voorontwerp van programmadecreet wel aangrijpen om een aantal punten uit zijn recente adviezen opnieuw onder de aandacht te brengen. Hierbij ligt de focus op de gemiste kans om mobiliteitseffecten te genereren en de effecten van deze regelgeving op verschillende maatschappelijke en economische sectoren.

1.1 Hervorming jaarlijkse verkeersbelasting

De MORA is voorstander van een verkeersfiscaliteit die de consument stuurt naar de meest duurzame voertuigen, waarbij infrastructuur- en milieu-impact correct worden doorgerekend aan de gebruiker.

Hoewel de nieuwe berekeningswijze voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren een stap vooruit betekent, is de **gehanteerde vergroeningslogica niet consistent**. De hervorming stuurt niet richting de elektrificatie van personenwagens en lichte vrachtvoertuigen, en de vooropgestelde vergroeningsbaten zijn onzeker. Bovendien leidt de hervorming tot bizarre fiscale effecten waar een consument niet gestuurd wordt naar hybride of zero-emissiemodellen in plaats van naar fossiele brandstofwagens met een gelijkaardige massa en infrastructuurbelasting.

De verwachte maar onzekere minderinkomsten voor de overheid baren de MORA eveneens zorgen. Om de hervorming gebruiksvriendelijker te maken en een deel van de financiële onzekerheid weg te nemen, stelt de MORA voor om de **vrijwillige opt-in automatisch toe te kennen aan wie er baat bij heeft**.

Tot slot stelt de MORA vast dat de hervorming van de JVB niet van toepassing is op leasingwagens. De raad vraagt een nieuw intergewestelijk samenwerkingsakkoord zodat leasingwagens belast worden volgens dezelfde parameters als gelijkaardige niet-leasing voertuigen, en dit zowel voor de JVB als de BIV.

1.2 Invoering wegenvignet

Met het wegenvignet voert de Vlaamse regering een betalend gebruiksrecht in voor niet-geconcedeerde gewest- en snelwegen. **Dit instrument is niet ontworpen om sturend te zijn**, wat volgens de MORA een gemiste kans is. Het gebrek aan sturing toont zich bijvoorbeeld in het relatief hoge tarief voor zero-emissievoertuigen in vergelijking met fossiele voertuigen. Door een groot aantal wegen te onderwerpen aan een vlakke heffing is er evenmin sturing op plaats of afstand.

De MORA meent dat het wegenvignet in zijn huidige vorm gebruiksvriendelijker gemaakt moet worden. De raad herhaalt zijn aanbevelingen om de impact op burgers en verschillende sectoren zo beperkt mogelijk te houden.

- Creëer een **gebruiksvriendelijk systeem** waarbij voertuigeigenaars tijdig een herinnering krijgen dat hun wegenvignet zal vervallen en ze zelf de keuze kunnen maken om een automatische vernieuwing te activeren.
- Stel kaarten ter beschikking stellen met een duidelijk overzicht van vignetplichtige wegen. Wees duidelijk in de communicatie over deze maatregel en verklein de kans op sluipverkeer.
- **Verlaag de administratieve last voor vlootbeheerders** door bulkregistratie en automatische koppeling aan de inschrijving van het voertuig mogelijk te maken. Voor de MORA omvat een gebruiksvriendelijk systeem eveneens een vlot beheer van wijzigingen aan de voertuigvloot, en een snelle afhandeling van boetes en terugbetalingen.

- Werk aan een transparant en geïntegreerd systeem waarbij betalingen voor het vignet en geconcedeerde wegen gecombineerd worden, zodat de kans op menselijke fouten tot een minimum herleid wordt
- Maak een uitgebreide **analyse over de impact van het wegenvignet op grensarbeid** en de eventuele economische gevolgen voor de economische poorten. De vraag rond de impact van het vignet op grensarbeid is niet onbelangrijk, aangezien een aantal economische poorten net over de grens liggen (Port of Antwerp-Bruges) of zelfs deel uitmaken van een grensoverschrijdende samenwerking (North Sea Port).

2. Aanpassen drempelbedragen Verkeersveiligheidsfonds

In hoofdstuk 4 van het voorontwerp van programmadecreet worden verschillende drempelbedragen aangepast die bepalen wanneer boete-inkomsten naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds vloeien, en wanneer de inkomsten terechtkomen bij de algemene ontvangsten. De voorbije jaren gebeurden meerdere aanpassingen aan deze drempelbedragen, doorgaans met een negatieve impact op de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds:

- Het programmadecreet BO24 verlaagde het eerste drempelbedrag van 17.929.000 euro naar 17.386.000 euro.
- Het programmadecreet BA25 verlaagde het eerste drempelbedrag van 17.386.000 euro naar 17.051.300 euro. De aanleiding hiervoor was het aanwerven van 5 VTE's voor het toenmalige proefproject 'herkeuringen bij erkende herstellers'. Aangezien de minister dit proefproject 'on hold' heeft gezet, had de MORA in zijn advies bedenkingen bij de onderbouwing van deze verlaging[1].
- Het programmadecreet BA26 verlaagde het eerste drempelbedrag nogmaals tot 17.044.600 euro, als gevolg van de indexatie van de loonkost van de eerder vermelde 5 VTE's.

In het voorliggend voorontwerp van programmadecreet BO27 worden de twee bestaande drempelwaarden verhoogd met 5%[2] en wordt er een derde drempelwaarde vastgelegd op 222,5 mln. euro[3]. Uitgaand van de BO27-raming van 169.849.341 euro aan inkomsten uit

[1] MORA (14 mei 2025). Advies Voorontwerp Programmadecreet BA2025. https://www.serv.be/node/17012

[2] Het eerste drempelbedrag verhoogt van 17.044.600 euro tot 17.896.830 euro. Het tweede drempelbedrag verhoogt van 161.243.000 euro naar 169.305.000 euro.

[3] Wanneer de boete-inkomsten de nieuwe, derde drempelwaarde overschrijdt, worden boete-inkomsten 50/50 verdeeld tussen het Verkeersveiligheidsfonds en de algemene ontvangsten.

verkeersboetes, zal er bijgevolg 7.209.770 euro minder toegewezen worden aan het Verkeersveiligheidsfonds.

De MORA verzet zich tegen het verder eroderen van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Vlaanderen lijkt er niet in te slagen om het aantal dode en zwaargewonde fietsers te doen dalen en is ver verwijderd is van de streefcijfers voor 2030. Ook het aantal verkeersdoden en zwaargewonde verkeersslachtoffers blijft boven het streefcijfer. **De slachtoffercijfers vragen dus net meer aandacht en middelen voor verkeersveiligheid, niet minder**.

De trend om te besparen op verkeersveiligheid komt niet enkel tot uiting in het Verkeersveiligheidsfonds. **De MORA betreurt het zonder meer schrappen van de werkingsmiddelen voor Fietsberaad Vlaanderen, net als de forse besparing op van de werkingsmiddelen voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde**. Beide organisaties bieden een duidelijke meerwaarde op vlak van educatie, engagement en het ondersteunen van lokale besturen. Deze keuzes lijken aan te geven dat verkeersveiligheid geen prioriteit meer is voor deze Vlaamse regering.