Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van xx tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Dit voorontwerp van decreet bekrachtigt het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied.

Dit samenwerkingsakkoord voorziet het gezamenlijke juridische kader voor de invoering van een wegenvignet. Het is noodzakelijk voor de gewesten om gezamenlijk maatregelen te nemen betreffende de gelijktijdige invoering van het wegenvignet teneinde een transparant stelsel te ontwikkelen ten aanzien van de belastingplichtige.

Daarnaast beoogt dit akkoord, met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door elk gewest, die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die zijn vereist om de invoering, de organisatie en handhaving van het wegenvignet in de drie gewesten doelmatig en kostenefficiënt te realiseren.

Dit akkoord regelt ook de verdeling van de inkomsten die uit het wegenvignet voortvloeien.

I. Algemene toelichting

A. Situering

1. Dit voorontwerp van decreet strekt tot instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van een wegenvignet voor gebruikers van voertuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van minder dan 3,5 ton.

Naast de reeds bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens wordt beoogd een systeem in te voeren waarbij ook de overige buitenlandse weggebruikers bijdragen aan de investeringen in en het onderhoud van de weginfrastructuur. Dit draagt bij tot een meer evenwichtige en billijke toerekening van de kosten van aanleg, onderhoud en ontwikkeling van het wegennet. Daarnaast heeft het akkoord tot doel bij te dragen tot de aanmoediging van milieuvriendelijker verkeer.

2. De totstandkoming van dit akkoord vindt haar grondslag in de gedeelde beleidsintentie van de drie gewesten om een geharmoniseerd wegenvignet in te voeren. Deze intentie blijkt uit de respectieve regeerakkoorden en beleidsverklaringen. Daarbij wordt

uitdrukkelijk gestreefd naar een onderling afgestemde aanpak, teneinde de coherentie van het systeem te waarborgen en de transparantie voor de gebruiker te verzekeren.

3. Gelet op de verdeling van bevoegdheden inzake fiscaliteit en mobiliteit tussen de gewesten, kan deze harmonisatie slechts op afdoende wijze worden gerealiseerd door middel van een samenwerkingsakkoord als bedoeld in artikel 92bis §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Enkel een dergelijk akkoord biedt een voldoende waarborg om de basisregels te voorzien die vervolgens door elk gewest zullen worden ingevoerd met inachtname van de principes vastgesteld in de samenwerkingsovereenkomst.

4. Het akkoord beoogt tevens de onderlinge afstemming van de invoering van het wegenvignet, door te voorzien in een gelijktijdige implementatie, teneinde de rechtszekerheid, de transparantie en de uniformiteit van het systeem voor de belastingplichtigen te waarborgen. Verder maakt de samenwerking tussen de gewesten het mogelijk om efficiëntiewinsten en schaalvoordelen te realiseren, onder meer op het vlak van administratie, inning en controle.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

5. Op dit moment dragen buitenlandse gebruikers van het Vlaamse wegennet niet bij aan de kosten die voortvloeien uit het gebruik ervan, in het bijzonder wat betreft de slijtage van de weginfrastructuur. Dit geldt met name voor de gebruikers van voertuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van niet meer dan 3,5 ton.

In uitvoering van de respectieve regeerakkoorden en beleidsverklaring van de gewesten wordt voorzien in de invoering van een wegenvignet als belasting op het gebruik van gewest- en snelwegen door motorvoertuigen met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton.

Overeenkomstig de bepalingen van de Tolrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen, zoals meerdere keren gewijzigd) dient het wegenvignet van toepassing te zijn voor de voertuigen van zowel eigen inwoners als die van niet-inwoners.

6. Met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door de gewesten, beoogt het samenwerkingsakkoord die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die vereist zijn om de invoering, de organisatie en handhaving van het Wegenvignet op het Belgische grondgebied doelmatig en kostenefficiënt te organiseren. Daarbij wordt voorzien in een gelijktijdige invoering van het wegenvignet teneinde de transparantie en rechtszekerheid voor de gebruikers te waarborgen.

7. In het licht van de vereisten van de Tolrichtlijn, met name wat betreft de betrokkenheid van lichte vrachtvoertuigen en de mogelijkheid tot differentiatie, dient het systeem voorafgaand te worden aangemeld bij de Europese Commissie. De gewesten voorzien hiertoe in een gezamenlijke kennisgeving.

8. Het samenwerkingsakkoord houdt voorts rekening met specifieke engagementen tussen de drie gewesten, onder meer met betrekking tot de afwezigheid van bijkomende heffingen die onverenigbaar zouden zijn met het geharmoniseerde wegenvignet, evenals met de noodzaak van onderlinge samenwerking bij infrastructuurprojecten aan de R0.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

9. Naast de onderlinge afstemming tussen de gewesten betreffende de invoering, organisatie, handhaving en gelijktijdige invoering van het wegenvignet, bevat het akkoord bepalingen inzake de verdeling van de inkomsten uit het wegenvignet. Ook de praktische samenwerking tussen de gewesten, met inbegrip van de aanduiding en werking van een vignetprovider, wordt vastgelegd.

10. Voor de inhoudelijke maatregelen kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting.

Implementatie

11. Met het voorontwerp van decreet wordt instemming verleend aan het samenwerkingsakkoord van (datum) tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied.

12. Voor de concrete implementatie van dit wegenvignet kan worden verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Elk van de ondertekenende partijen neemt nu de nodige initiatieven om de bepalingen uit het samenwerkingsakkoord om te zetten in de respectievelijke eigen regelgeving. Zoals blijkt uit het artikel 3 van het voorliggende ontwerp van samenwerkingsakkoord voeren het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, elk wat hen betreft, bij decreet, respectievelijk ordonnantie, het Wegenvignet in waarvan, met uitzondering van de reeds bestaande concessietolgelden, de verschuldigdheid gelijktijdig ingaat op 1 mei 2027.

De Vlaamse regering zal daartoe nog een afzonderlijk voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet goedkeuren en indienen bij het Vlaams Parlement.

C. Totstandkomingsprocedure

De Inspectie van Financiën gaf een advies op 3 juni 2026.

Het advies van de SERV werd bekomen op 24 augustus 2026, het advies van de MORA dateert van 4 september 2026.

1. <u>Advies SERV</u>

De SERV heeft zijn advies uitgebracht op 24 augustus 2026. Dit advies wordt als bijlage toegevoegd.
De SERV leverde een geïntegreerd advies af voor:

- de adviesaanvraag voor de invoering van het wegenvignet;
- de adviesaanvraag voor het instemmingsdecreet voor het samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten voor de invoering van het wegenvignet in heel België;
- de adviesaanvraag voor de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting.

Hieronder wordt ingegaan op de bemerkingen die de SERV maakte specifiek met betrekking tot hetgeen opgenomen wordt in het samenwerkingsakkoord.

De SERV staat achter een faire bijdrage van alle weggebruikers uit binnen- en buitenland aan het onderhoud van de Vlaamse weginfrastructuur. De SERV merkt wel op dat de beperkte differentiatie tussen fossiele en emissievrije auto's een gemiste kans is om dit instrument te gebruiken ter ondersteuning van de vergroening van de Vlaamse vloot, ter vermindering van de energieafhankelijkheid en ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast stelt de SERV ook vast dat het vignet niet in de tijd differentieert en niet bijdraagt aan het terugdringen van de files.

Zoals al hoger aangehaald onder punt I.A. beoogt dit samenwerkingsakkoord om afspraken te maken om uitvoering te geven aan de intenties opgenomen in de diverse regeerakkoorden en beleidsverklaringen. Het Vlaams Regeerakkoord vermeldt hierover het volgende:
"*We werken een digitaal systeem uit om ook de buitenlandse voertuigen die niet onderworpen zijn aan de kilometerheffing voor vrachtwagens mee te laten bijdragen aan het gebruik van onze wegen. We gaan uit van het Europese gelijkheidsbeginsel waarbij buitenlandse weggebruikers prorata aan dezelfde tarieven worden onderworpen als de Vlamingen. We waken erover dat dit in de praktijk geen verhoging inhoudt van de huidige tarieven voor de Vlaming.*" (Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, p. 37).

Het uitgangspunt van het wegenvignet is dan ook het laten bijdragen van buitenlandse weggebruikers voor het gebruik van de wegen. Gelet op het Europees gelijkheidsbeginsel wordt voor eigen ingezetenen derhalve hetzelfde systeem, vanuit hetzelfde uitgangspunt toegepast. Er werd gekozen om het wegenvignet op te zetten als een gebruiksrecht conform de Tolrichtlijn. Ingevolge hiervan werd conform de Tolrichtlijn gekozen voor een systeem waarin het gebruik van de wegen wordt belast volgens de tijdsduur én in functie van de Euronorm. Ook de tarieven zijn in onderlinge overeenstemming bepaald en de differentiatie ervan werd conform de maxima van artikel 7bis, lid 3 van de Tolrichtlijn berekend, startend vanaf het tarief met een gebruiksperiode van een jaar. Conform de Tolrichtlijn werd een trapsgewijs systeem opgezet, waarbij de meest vervuilende voertuigen de hoogste tarieven betalen en emissievrije voertuigen de laagste tarieven.

De SERV uit zijn bezorgdheid rond de juridische robuustheid en consistentie doordat het wegenvignet samengaat met een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting en dit samenhangend met het Europees non-discriminatiebeginsel. De SERV wijst ook op voldoende aandacht voor de samenhang met de regelingen in de andere gewesten en eventuele toekomstige aanpassingen aan de jaarlijkse verkeersbelasting voor leasingvoertuigen en BIV.

Voor wat betreft de bezorgdheid van de SERV aangaande het wegenvignet en de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting in het licht van het Europees non-discriminatiebeginsel, kan geantwoord worden dat er verschillende informele contacten met de Europese Commissie waren tijdens dewelke het project werd afgestemd. Voor wat betreft de samenhang van de regelingen in de andere gewesten kan verwezen worden naar het samenwerkingsakkoord waarin de nodige afspraken gemaakt zijn met de gewesten rond het wegenvignet.

Tot slot wijst de SERV op de noodzaak van een duidelijke en tijdige communicatie naar burgers en ondernemingen in binnen- en buitenland, alsook een goede handhaving.

Dit maakt integraal onderdeel uit van het project en wordt verder uitgewerkt. Communiceren, informeren en handhaven maken uiteraard integraal deel uit van het project. Er zal een communicatiecampagne worden voorzien zowel voor Belgische als buitenlandse chauffeurs. Er zullen ook, zoals bij kilometerheffing het geval is, informatieborden worden geplaatst aan grenzen en invalswegen. Daarnaast zal er een viertalig contactcenter worden opgericht en zal de informatie op de website/webshop eveneens in vier talen ter beschikking worden gesteld. Ook op handhaving wordt ingezet, zie hiervoor verder bij de opmerking van de MORA over het aantal VTE dat hier bijkomend voor wordt ingezet. Daarnaast zullen bij de opstart van de controles langs de weg de ANPR-camera's van VLABEL gebruikt worden, waarbij wordt onderzocht in welke mate dit cameranetwerk kan uitgebreid worden.

2. Advies MORA

De MORA bezorgde op 4 september 2026 een geïntegreerd advies over het voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet en het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van xx tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De MORA geeft aan kritisch te staan ten aanzien van het feit dat gekozen werd voor een wegenvignet en niet voor een algemene kilometerheffing of een gebruiksrecht.

Uit de verschillende regeerakkoorden én beleidsverklaringen van de drie gewesten blijkt dat er een draagvlak kan gevonden worden voor een wegenvignet, waar dat er niet was voor een algemene kilometerheffing of gebruiksrecht. Deze gedragenheid heeft geleid tot een samenwerkingsakkoord waarin eveneens een akkoord kon worden gevonden over de vormgeving van dit wegenvignet. Uiteindelijk werd als uitgangspunt gekozen om via een wegenvignet de buitenlandse weggebruiker te laten bijdragen voor het gebruik van de wegen. Gelet op het Europees gelijkheidsbeginsel wordt voor eigen ingezetenen derhalve hetzelfde systeem, vanuit hetzelfde uitgangspunt toegepast. Voor het overige kan verwezen worden naar de repliek op het advies van de SERV op dit punt.

Ook geeft de MORA aan dat er te weinig wordt gedifferentieerd op tijdsduur en er geen differentiatie is op tijdstip, afstand en plaats. De MORA geeft ook aan dat er te weinig wordt gedifferentieerd in functie van milieukenmerken. Ook hiervoor kan verwezen worden naar de repliek op het advies van de SERV. De gewesten hebben zich, op vlak van differentiatie, laten leiden door hetgeen bepaald wordt in de Tolrichtlijn.

De MORA geeft daarnaast een opmerking over het feit dat de Vlaamse Regering stelt dat er geen opcentiemen mogen geheven worden op het wegenvignet. Het is niet helemaal duidelijk wat de MORA hiermee wenst te beogen, want hij benadrukt tegelijkertijd geen pleidooi te houden om wél opcentiemen te laten heffen.

De MORA formuleert daarnaast een opmerking over de ongelijke impact op doelgroepen, sectoren en voertuigcategorieën.

Om te beginnen vindt de MORA het positief dat een vrijstelling die verleend wordt in het ene gewest automatisch wordt toegepast in de andere gewesten.

De MORA vindt het, specifiek voor de vrijstelling voor personen met een handicap, vanzelfsprekend dat deze vrijstelling automatisch wordt toegekend aan personen waarvan is geweten dat ze aan de voorwaarden voldoen. Hierop kan gerepliceerd worden dat ingezetenen die momenteel genieten van een vrijstelling voor de jaarlijkse verkeersbelasting, automatisch zullen vrijgesteld worden van het wegenvignet (zij komen op een zogenaamde "whitelist"). Diegenen die na de start van de vignetverplichting pas aan de voorwaarden voor de vrijstelling voldoen, moeten dit in principe wel aanvragen. Er wordt bij de verdere uitwerking van het wegenvignet rekening gehouden met de opmerking van de MORA hieromtrent. Een retroactieve vrijstelling of gedeeltelijke terugbetaling is niet voorzien, dit is technisch onuitvoerbaar.

De MORA pleit ook voor een specifieke vrijstelling voor individueel bezoldigd vervoer door taxi's of voertuigen met chauffeur. De Tolrichtlijn is strikt voor wat betreft de mogelijkheid om te voorzien in vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen. Dit is mogelijk voor een voertuig dat gebruikt wordt door dan wel eigendom is van een persoon met een handicap. De vrijstelling inzake jaarlijkse verkeersbelasting, waarnaar de MORA verwijst, is hiertoe niet beperkt. De MORA geeft ook aan dat taxivoertuigen regelmatig vervoer verzorgen voor mensen met een beperkte mobiliteit of rolstoelvervoer, maar dit is niet afdoende. Er is dan ook bewust voor gekozen om enkel een vrijstelling te voorzien voor voertuigen die effectief gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor

een persoon met een handicap en dit onder dezelfde voorwaarden als in de jaarlijkse verkeersbelasting.

De MORA geeft in zijn advies aan het positief te vinden dat de aankoop van het wegenvignet digitaal via één gemeenschappelijk platform kan gebeuren voor de verschillende gewesten. De MORA vraagt evenwel om voldoende voorzieningen te treffen voor bedrijven met grote vloten. De Vlaamse Regering houdt dit advies indachtig bij de verdere implementatie van het wegenvignet en voert hierrond reeds de nodige gesprekken. Voor wat betreft de vraag van de MORA om een (vrijwillige) automatische koppeling aan de inschrijving van het voertuig te voorzien voor voertuigen van kmo's dient gerepliceerd te worden dat het technisch niet uitvoerbaar is. Voor wat betreft de vrijwillige automatische vernieuwing van het wegenvignet te voorzien voor particuliere voertuigeigenaars, kan worden aangegeven dat voor wie een wegenvignet met een duurtijd van een jaar aankoopt met een aangemaakt profiel de mogelijkheid wordt voorzien om een herinnering te ontvangen en te kiezen voor een automatische vernieuwing.

De MORA heeft eveneens bedenkingen bij het gegeven dat een oldtimer aan dezelfde prijszetting is onderworpen als een gewoon voertuig. Het is niet helemaal duidelijk in welke zin de MORA een differentiatie wenst. Wel is het zo dat er bewust werd gekozen voor een eenvoudig systeem dat voor iedereen gemakkelijk te begrijpen en toe te passen is. Het toevoegen van allerhande differentiaties van tarieven in functie van voertuigen, draagt hier niet aan bij.

De MORA wijst ook op voertuigcategorieën die ontbreken in de regelgeving, meer bepaald zero-emissievoertuigen met een MTM tussen de 3.5 en de 4.25 ton, die theoretisch gezien onder kilometerheffing vallen, maar tot 31 december 2029 geen kilometerheffing moeten betalen. De emissievrije voertuigen met een MTM tussen de 3.500 en 4.250 kg vallen buiten het toepassingsgebied van de nieuwe berekeningsformule en worden in deze hervorming niet meegenomen. De Vlaamse Regering onderschrijft het belang van een toekomstbestendige verkeersfiscaliteit. De evoluties binnen het wagenpark zullen verder worden opgevolgd zodat zo nodig op ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

De MORA wijst in zijn advies op mogelijke onzekerheden in de kostenstructuur, die ertoe kunnen leiden dat geplande infrastructuurinvesteringen verkleinen. De MORA stelt dat dit effect nog kan worden versterkt als de investeringen in handhaving ondermaats blijken te zijn en de inkomsten van het wegenvignet zouden tegenvallen. De MORA vraagt in zijn advies om bij de start van het systeem meer controleurs te voorzien dan de 15 VTE die momenteel zijn begroot. De MORA vraagt daarnaast om een gedegen capaciteitsanalyse door te voeren van het bestaande ANPR-netwerk, zodat het cameranetwerk voldoende fijnmazig is voor de gecombineerde handhaving van wegenvignet, JVB en BIV. Gelet op het voorgaande risico, wenst de MORA dat er jaarlijks een minimumbedrag wordt toegewezen aan investeringen in weginfrastructuur. Hierop kan gerepliceerd worden dat de handhaving binnen de Vlaamse Belastingdienst zal opgenomen worden door de reeds bestaande dienst Controle Verkeersfiscaliteit/wegeninspectie. Deze dienst zal versterkt worden met 15 VTE en de controle op het wegenvignet wordt geïntegreerd in de dagelijkse werking van deze dienst. Daarnaast zullen, zoals reeds aangegeven in de repliek op het advies van de SERV, bij de opstart van de controles langs de weg de ANPR-camera's van VLABEL gebruikt worden, waarbij wordt onderzocht in welke mate dit cameranetwerk kan uitgebreid worden. De handhaving via de camera's zal, in een tweede fase, geïntegreerd worden binnen het bestaande handhavingscentrum van de kilometerheffing waar momenteel al 20 medewerkers de naleving van de regelgeving op de kilometerheffing controleren. Ook hier is er dus voldoende controlecapaciteit voorhanden. Er wordt dan ook geen enkele reden gezien waarom de inkomsten uit het wegenvignet ondermaats zouden zijn of waarom er te weinig capaciteit voorhanden zou zijn om de naleving van de wegenvignetverplichting te handhaven. Gelet op het voorgaande wordt de noodzaak om een minimumbedrag voor investeringen in infrastructuurwerken niet ingezien.

De MORA vraagt in zijn advies de nodige aandacht voor communicatie. De MORA doet een aantal aanbevelingen om naast binnenlandse campagnes ook voldoende middelen te voorzien om de regelgeving, betaalmogelijkheden,… te communiceren in het buitenland. Als repliek kan hiervoor verwezen worden naar wat hoger reeds werd uiteengezet m.b.t. de voorziene communicatie. Daarnaast maakt de MORA een opmerking over het gegeven dat het wegenvignet uitsluitend digitaal ter beschikking gesteld wordt. De MORA is van oordeel dat het de taak van de overheid is om niet-digitaal vaardige binnenlandse en buitenlandse chauffeurs te ondersteunen in het betalen van het vignet door andere mogelijkheden te voorzien dan enkel voorafbetaling op de website. Hierop kan gerepliceerd worden dat momenteel mogelijkheden worden verkend om dergelijke chauffeurs op verschillende manieren te ondersteunen bij de aankoop van dit digitaal vignet. In elk geval wordt de mogelijkheid voorzien om een vignet aan te kopen via de loketten van de Vlaamse Belastingdienst. Voor wat betreft de vraag van de MORA om een herinneringssysteem met automatische hernieuwing te voorzien, wordt verwezen naar de repliek hoger.

De MORA wijst er op dat het wegenvignet enkel geldt voor niet-geconcedeerde wegen. Voor geconcedeerde wegen zoals de Liefkenshoektunnel en in de toekomst de ringwegen en tunnels rond Antwerpen gelden andere verplichtingen en kosten. De MORA wenst een transparant en geïntegreerd systeem waarbij betalingen voor vignet en geconcedeerde wegen zouden kunnen gecombineerd worden. Het is niet duidelijk hoe dergelijk geïntegreerd systeem vorm zou kunnen krijgen, gelet op het feit dat het wegenvignet rechtstreeks geïnd wordt door de gewesten, daar waar de tolgelden voor geconcedeerde wegen terecht komen bij de concessiehouder, wat de facto een andere rechtspersoon betreft.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om alsnog een analyse te doen over de impact van het wegenvignet op grensarbeid en de eventuele economische gevolgen voor de economische poorten. Hiervoor kan verwezen worden naar wat hoger werd gerepliceerd op de SERV.

Tot slot stelt de MORA vragen bij het samenwerkingsakkoord zelf, ingevolge waarvan de gewesten de vlakke structuur van het vignet voor tien jaar verankeren en tariefwijzigingen aan unanimiteit onderwerpen, waardoor de beleidsvrijheid van Vlaanderen om bij te sturen beperkt wordt. Dit is het logisch gevolg van een project dat gezamenlijk door drie gewesten wordt opgezet. Wanneer een van de gewesten zou afwijken van deze tarieven, met name door deze te verlagen, zou dit tot gevolg hebben dat buitenlandse chauffeurs hun wegenvignet zouden aankopen in het gewest met de laagste tarieven. Dit zou dan tot gevolg hebben dat de initiële doelstelling van het wegenvignet, namelijk buitenlandse chauffeurs laten bijdragen aan het onderhoud van Vlaamse wegen, volledig verdwijnt.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Zoals aangegeven in artikel 1 van het instemmingsdecreet regelt het instemmingsdecreet een gewestaangelegenheid.

II. Toelichting bij de artikelen van het instemmingsdecreet

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Artikel 2

Dit artikel strekt tot instemming met het samenwerkingsakkoord van [datum] tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied.

III. Toelichting bij de artikelen van het samenwerkingsakkoord

Artikel 1

Dit artikel 1 voorziet definities van verschillende begrippen die in de tekst van het samenwerkingsakkoord worden gehanteerd.

Artikel 2

Dit artikel omschrijft de inhoud en de finaliteit van het samenwerkingsakkoord.

Ieder gewest voert op het eigen grondgebied een wegenvignet in. De autonomie en de eigenheid van elk van de partijen wordt daarbij gerespecteerd.

Het samenwerkingsakkoord voorziet een gelijktijdige invoering over het grondgebied van de drie gewesten. Tevens voorziet het samenwerkingsakkoord praktische afspraken met het oog op een doelmatige en efficiënte organisatie en realisatie. Ook wordt de verdeling van de inkomsten uit het wegenvignet in dit akkoord tussen de drie gewesten bepaald.

De verplichting voor elk van de ondertekenende partijen om de Europeesrechtelijke verplichtingen en voorwaarden te respecteren wordt hierbij nog uitdrukkelijk bevestigd.

Een loyale samenwerking en uitvoering van alle gemaakte afspraken wordt verwacht van elk van de ondertekenende partijen bij dit samenwerkingsakkoord.

Artikel 3

Dit artikel legt de gezamenlijke datum van inwerkingtreding vast op 1 mei 2027.

De drie gewesten voorzien tevens een gezamenlijke aanmelding bij de Europese Commissie overeenkomstig de bepalingen van de Europese tolrichtlijn, uiterlijk in september 2026.

Artikel 4

Dit artikel betreft de belastingplichtige.

De eerste paragraaf bepaalt dat het wegenvignet verschuldigd is door de houder van het voertuig. Dit is de persoon op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de Belgische overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen (op dit moment de Directie Inschrijving van Voertuigen of DIV), of haar buitenlands equivalent.

In het uitzonderlijke geval dat het voertuig niet is ingeschreven bij de DIV of haar buitenlandse equivalent, is de houder degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft. De bestuurder van het voertuig wordt alvast beschouwd als degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.

Voor het overige zal de bestuurder van het voertuig enkel in geval van niet-betaling door de houder van het voertuig hoofdelijk gehouden zijn tot betaling van het wegenvignet als belastingschuldige.

Ook wordt het geval geregeld waarbij het voertuig ingeschreven is op naam van een persoon, bijvoorbeeld een leasingmaatschappij, die het voertuig bestendig of gewoonlijk ter beschikking stelt aan een andere persoon, bijvoorbeeld een onderneming die deelwagens ter beschikking stelt. De houder van het voertuig kan, met het akkoord van de andere persoon, deze laatste als houder van het voertuig aanduiden. De initiële houder van het voertuig blijft echter solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de nieuwe aangeduide houder van het voertuig.

De tweede paragraaf voorziet dat de belasting verschuldigd is op basis van de duurtijd van het aangekochte wegenvignet.

Artikel 5

In dit artikel worden afspraken beschreven met het oog op een efficiënt en gemeenschappelijk systeem.

Voor de voldoening van het wegenvignet is de belastingplichtige verplicht om vóór het gebruik van de weg het wegenvignet aan te kopen via een digitaal platform. In deze tijdsgeest wordt het niet meer wenselijk geacht om nog te werken met een papieren wegenvignet. Dit is ook in lijn met de evolutie in andere lidstaten.

Eén van de doelstellingen van het wegenvignet is een rechtvaardige fiscaliteit, waarbij iedere gebruiker betaalt volgens de duurtijd dat het wegenvignet recht geeft op het gebruik van de weg.

De houder van het voertuig kan een keuze maken tussen de gebruiksperioden van een dag, tien dagen, een maand en twee maanden of een jaar. Die gekozen periode neemt een aanvang bij de aankoop van het vignet.

De handhaving zal door ieder van de regio's op het eigen grondgebied met de gewestelijke controlediensten worden verzekerd aangezien het een fiscale bevoegdheid betreft.

Artikel 6

Dit artikel bepaalt de gemeenschappelijke tarieven van het wegenvignet.

Dit tarief wordt bepaald op basis een berekeningsformule met als factoren: het type weg, de Euronorm van het voertuig, de geldigheidsduur van het wegenvignet.

Bij de variatie in functie van de Euronorm zijn er twee categorieën: voertuigen met euronorm 0 tot en met 3 en voertuigen met euronorm 4 tot en met 6. Voor een gebruiksperiode van een jaar bedraagt de belasting respectievelijk 125 euro en 100 euro. Voor emissievrije voertuigen wordt de belasting verminderd met 10% ten opzichte van het jaarbedrag voor voertuigen met een Euronorm 4 of hoger.

Dit artikel waarborgt met een derde paragraaf tevens dat er geen opcentiemen zullen worden geheven op het wegenvignet. Enkel het gewest kan dus een belasting opleggen voor het gebruik van de heffingsplichtige wegen.

De vierde paragraaf van dit artikel regelt de mogelijkheid van een terugbetaling. Wanneer een wegenvignet wordt aangekocht voor een jaar en het kenteken in de loop van dat jaar wordt geschrapt, dan is de belasting die betaald moet worden gelijk aan het bedrag dat verschuldigd is voor de begonnen maanden. Er zal in dat geval wel een bedrag van minimaal 25 euro verschuldigd blijven, ook al zou de proportionele omrekening een lager resultaat opleveren.

De vijfde paragraaf van dit artikel regelt de indexatie van het bedrag van het wegenvignet. De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd vanaf 1 mei 2030 met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, voor de maand januari van het lopende jaar te delen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk voor de maand januari van het jaar voorafgaand aan het jaar van de eerste indexatie. Zo zal dus bijvoorbeeld de eerste indexatie worden berekend door de consumptieprijzenindex van januari 2030 te delen door de consumptieprijzenindex van januari 2029.

Artikel 7

Om te vermijden dat een gewest eenzijdig de tarieven zou kunnen aanpassen waardoor er ongewenste verschuivingen van de verkeersstromen zouden kunnen plaats hebben wordt voorzien dat tariefwijzigingen enkel in gezamenlijk overleg kunnen worden doorgevoerd.

Paragraaf twee voorziet een gelijkaardige regeling wanneer vanaf 1 januari 2030 de mogelijkheid wordt geboden om de variatie op basis van de euronorm aan te passen en de mogelijke opties inzake de duurtijd van het wegenvignet uit te breiden. Bijkomende voorwaarden daar zijn dat deze aanpassing gelijktijdig en op dezelfde manier gebeurt.

Artikel 8

Dit artikel betreft de vrijstellingen. De categorieën van voertuigen die vrijgesteld zijn van het wegenvignet worden hierin limitatief opgesomd.

De vrijstellingen moeten worden aangevraagd door de belastingplichtige vóór het gebruik van de autosnelwegen, autosnelwegenringen of overige gewestwegen. Als men dit nalaat, heeft men niet voldaan aan de verplichtingen inzake het wegenvignet en riskeert men een administratieve geldboete. De vrijstelling heeft slechts uitwerking vanaf het ogenblik van de toekenning ervan en kan dus niet retroactief ingeroepen worden. Er zullen dan ook nooit terugbetalingen van eventuele eerder betaalde wegenvignetten of van opgelegde administratieve geldboetes voor datzelfde voertuig volgen.

Met de laatste alinea van de tweede paragraaf wordt verzekerd dat vrijstellingen die werden toegekend door één gewest automatisch ook in de andere gewesten worden erkend en hier ook meteen uitwerking zullen hebben. De belastingplichtige hoeft de vrijstellingsaanvraag met andere woorden niet opnieuw in te dienen bij elk van de regionaal bevoegde entiteiten.

Naar analogie met het verbod op éénzijdige tariefwijzigingen, voorzien bij het artikel 7, wordt in de vierde paragraaf tevens een verbod voorzien om éénzijdig bijkomende vrijstellingen in te voeren.

Artikel 9

De gewesten kunnen een administratieve geldboete opleggen bij het niet naleven van de vignet-verplichting.

Het bedrag van deze boete wordt net als de tarieven en de vrijstellingen uniform bepaald. Bij een eerste overtreding door éénzelfde belastingplichtige met een voertuig met dezelfde nummerplaat is dit bedrag gelijk aan 70 euro. Bij een tweede overtreding bedraagt deze boete 140 euro en vanaf de derde overtreding (en bij verdere overtredingen) bedraagt deze boete 210 euro.

Er kan slechts één administratieve geldboete worden opgelegd voor het totaal van de overtredingen, die gepleegd zijn met een voertuig met dezelfde nummerplaat op dezelfde kalenderdag.

Er zal geen administratieve geldboete opgelegd worden voor iedere overtreding die werd begaan binnen een ononderbroken tijdvak van drie uren vanaf de vaststelling van een eerdere overtreding op de bepalingen inzake het wegenvignet van één van de overige gewesten. Het moet wel gaan over overtredingen begaan met een voertuig met dezelfde nummerplaat en er moet effectief een administratieve geldboete zijn opgelegd voor de eerst begane overtreding.

Wanneer bijvoorbeeld wordt vastgesteld dat een voertuig in het Waalse Gewest om 14u15 zonder een wegenvignet rondrijdt op een weg die onder het toepassingsgebied van het vignet valt en daarvoor een administratieve geldboete wordt opgelegd door het Waalse Gewest, kan er geen tweede administratieve geldboete worden opgelegd in het Vlaamse Gewest wanneer wordt vastgesteld dat datzelfde voertuig om 16u10 in Vlaanderen rijdt op een belastbare weg. Dat is evenmin het geval wanneer het voertuig bijvoorbeeld om 23u10 rondrijdt in het Waalse Gewest en om 00u20 van de volgende kalenderdag rondrijdt in het Vlaamse Gewest.

Artikel 10

De eerste paragraaf van het artikel 10 beschrijft het engagement van ieder van de ondertekenende partijen tot spontane gegevensuitwisseling, wanneer deze gegevens relevant kunnen zijn bij de uitvoering van de bepalingen in verband met het wegenvignet.

Dit engagement geldt tevens voor de uitvoering van de bepalingen in verband met de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling.

Deze gegevens worden uiteraard vertrouwelijk behandeld en kunnen enkel worden gebruikt voor de inning en de invordering van het wegenvignet, bij het toezicht op de naleving van de verplichtingen van het wegenvignet en bij eventuele vervolgingen of juridische procedures die daarmee verband houden.

De ondertekenende partijen verbinden zich tevens tot spontane bijstand bij de invordering van het wegenvignet en de daaraan verbonden administratieve geldboeten.

Artikel 11

Voor de voldoening van het wegenvignet is de belastingplichtige verplicht om vóór het gebruik van de weg het wegenvignet aan te kopen via een digitaal platform. Dit artikel voorziet welke gegevens in verband met het voertuig moeten worden ingegeven in dit platform.

Dit artikel voorziet dat een vignetprovider zal worden aangewezen om dit digitaal platform te ontwikkelen. Uiteraard zal daarbij een maximale eenvoud en gebruiksvriendelijkheid worden nagestreefd.

Een gebruiker kan op dit platform hetzij een persoonlijk profiel aanmaken, hetzij zich aanmelden als een gast.

Het platform zal meerdere functionaliteiten voorzien zoals onder meer een module om een vrijstelling aan te vragen, een historisch overzicht van de eerdere aankopen met telkens de daarbij horende startdatum, en een mogelijkheid om een betalingsbewijs te verkrijgen.

Artikel 12

Dit artikel beschrijft de taken van de vignetprovider die vermeld wordt in het artikel 11.

Deze vignetprovider vervult een cruciale rol.

Deze heeft enkele technische taken zoals de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud van het digitaal platform.

De provider heeft ook een financiële verplichting tot het doorstorten van de ontvangsten uit het wegenvignet aan ieder rechthebbend gewest. Daarbij zal de provider rekening houden met de principes van de intergewestelijke toewijzing van de ontvangsten, zoals deze toewijzing in het Hoofdstuk III van dit samenwerkingsakkoord is beschreven.

De provider zal tevens een lijst opstellen van voertuigen die over een geldig Wegenvignet beschikken, dan wel over een goedgekeurde vrijstelling.

De provider is een tussenpersoon tussen de individuele gebruikers en de drie gewesten. In eerste instantie zal een belastingplichtige zich tot de provider wenden voor formaliteiten, vragen, of betalingen. De concrete gedetailleerde invulling van deze verplichtingen wordt contractueel tussen de provider en de drie gewesten vastgelegd.

Artikel 13

De invoering van het wegenvignet brengt voor de ondertekenende partijen heel wat kosten met zich mee zoals voor de opbouw van de website, het aankoopplatform voor het vignet, de ondersteuning voor de belastingplichtige, het voorzien van de nodige servers, een sensibiliseringscampagne.

Deze kosten worden verdeeld volgens een verdeelsleutel voorzien bij het artikel 13. De bijdrage van elke partij in de aan de Vignetprovider verschuldigde vergoedingen bedraagt:

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 10%
- Vlaamse en Waalse Gewest dragen ieder de helft van het overige deel (90%), of ieder 50%.

Aangezien ieder gewest zelf instaat voor de organisatie van de handhaving en de invordering op het eigen grondgebied, worden de kosten daarvan uiteraard door ieder van de gewesten afzonderlijk gedragen.

Artikel 14

Bij de opstart van het wegenvignet zal het Vlaamse Gewest een bestelling uitvoeren voor een webapplicatie in het kader van de bestaande raamovereenkomst voor ICT-diensten.

Met de voorliggende bepaling wordt uitdrukkelijk voorzien dat, niettegenstaande de eenzijdige aanschaf door het Vlaamse Gewest, de intellectuele eigendomsrechten hiervan onmiddellijk gezamenlijk eigendom worden van de drie ondertekenende partijen.

De onverdeelde aandelen in dit eigendomsrecht stemmen naar verhouding overeen met de respectievelijke bijdrage van iedere regio in de kosten, zoals deze bijdrage is beschreven in het artikel 13.

Partijen kunnen de resultaten gebruiken voor eigen interne doeleinden, maar een eenzijdige commerciële exploitatie is niet mogelijk zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de andere partijen bij dit samenwerkingsakkoord.

Een verdeling van deze onverdeelde intellectuele eigendomsrechten is niet mogelijk. De mede-eigendom zal blijven bestaan, ook na de beëindiging van dit samenwerkingsakkoord. Paragraaf zes voorziet hierop wel een afwijking wanneer één van de Partijen uit de samenwerkingsovereenkomst zou treden. In dat geval doet deze Partij afstand van de haar toekomende intellectuele eigendomsrechten en worden deze vervolgens verdeeld over de

in de Partijen die wel blijven deel uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst en dit in verhouding tot de reeds door hen verworven intellectuele eigendomsrechten. Partijen zijn hiervoor geen vergoeding verschuldigd ten opzichte van de uittredende Partij.

Artikel 15

Dit artikel bepaalt het aandeel van ieder van de partijen in de kosten die verbonden zijn aan de communicatie met betrekking tot het wegenvignet.

Dit aandeel is analoog aan de verdeling van de kosten zoals deze bij het artikel 13 is bepaald voor de bijdrage aan de kosten voor de vignetprovider.

De vereisten voor de communicatiecampagne worden nog voorafgaandelijk tussen de partijen overeengekomen en schriftelijk vastgelegd.

Artikel 16

Naast de gezamenlijke diensten van de vignetprovider en de gezamenlijk communicatie voorziet dit artikel ook de ontwikkeling van een gezamenlijk digitaal contactcenter.

Voor de kosten van dit contactcenter wordt naar analogie met de kosten van de communicatie en de vignetprovider dezelfde verdeelsleutel voorzien.

Artikel 17

De klachten met betrekking tot het wegenvignet worden behandeld door de eigen klachten- en ombudsdiensten van de gewesten. Hierbij worden de volgende principes vastgelegd:

- Elk gewest behandelt de klachten van de belastingplichtigen die op zijn grondgebied zijn gevestigd;
- Voor de klachten van belastingplichtigen, die gevestigd zijn buiten het grondgebied van één van de gewesten, leggen de gewesten een schriftelijke taakverdeling vast.

Artikel 18

Dit artikel legt de verdeling tussen de gewesten van de inkomsten die voortvloeien uit het wegenvignet vast. Deze verdeling is gestoeld op de volgende principes:

De inkomsten van het wegenvignet aangekocht door een belastingplichtige die gevestigd is op het grondgebied van één van de gewesten, komt integraal toe aan dit gewest. Dit principe geldt niet voor leasingvoertuigen.

Voor de inkomsten van het wegenvignet aangekocht door een belastingplichtige die in het buitenland is gevestigd of van het vignet aangekocht voor een leasingvoertuig, wordt een bijzondere wijze van verdeling afgesproken:

1° een forfaitair bedrag van 24,2 miljoen euro wordt vooraf van dit globale bedrag ingehouden en toegekend aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;
2° het resterende saldo wordt in twee gelijke delen verdeeld tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest;
3° van de ontvangsten uit het Wegenvignet die overeenkomstig punt 2° aan het Waalse Gewest worden toegekend, draagt het Waalse Gewest een bijkomend forfaitair bedrag van 5,8 miljoen euro over aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De inkomsten uit het opleggen van een administratieve geldboete komen integraal toe aan het gewest dat de boete heeft opgelegd. Daarbij maakt het niet uit waar de

belastingplichtige is gevestigd, het maakt ook niet uit of het al dan niet om een leasingvoertuig zou gaan.

Artikel 19.

Dit artikel voorziet de oprichting van een politieke stuurgroep die instaat voor de strategische aansturing van het project. Deze stuurgroep oefent toezicht uit op het administratief beheer van het systeem en waakt over de algemene samenhang en coherentie van de invoering ervan tussen de gewesten.

De politieke stuurgroep bestaat minimaal uit vertegenwoordigers van de minister-presidenten van de betrokken gewesten, evenals uit de ministers die bevoegd zijn voor de invoering van het systeem. Op die manier wordt verzekerd dat de strategische keuzes rond het project gedragen worden door de bevoegde politieke verantwoordelijken en dat het project op een gecoördineerde en coherente wijze wordt aangestuurd.

De politieke stuurgroep waakt over een goede interregionale afstemming en coördinatie van het project. Zij komt samen telkens wanneer de voortgang of de strategische keuzes van het project dit vereisen en in elk geval minstens één keer per jaar. Deze minimale vergaderfrequentie waarborgt een regelmatige opvolging, zonder de mogelijkheid tot bijkomende vergaderingen te beperken wanneer de omstandigheden dit noodzakelijk maken.

De nadere regels inzake de werking van de stuurgroep, waaronder de bijeenroeping, de agenda, het secretariaat en de besluitvorming, worden overgelaten aan de Partijen. Dit biedt de nodige flexibiliteit om de werking van de stuurgroep af te stemmen op de evolutie en de noden van het project, binnen een kader van wederzijds overleg en consensus.

Artikel 20.

Dit artikel regelt de oprichting en werking van een administratieve stuurgroep, belast met de operationele uitvoering en opvolging van het systeem. De administratieve stuurgroep vormt de schakel tussen de strategische besluitvorming op politiek niveau en de concrete uitvoering door de betrokken administraties.

De administratieve stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de overheidsinstanties die belast zijn met de uitvoering van het systeem. Deze samenstelling moet waarborgen dat de nodige technische, administratieve en operationele expertise aanwezig is voor de uitvoering van het samenwerkingsakkoord.

De taken van de administratieve stuurgroep zijn meerledig. In de eerste plaats staat zij in voor de voorbereiding en de uitvoering van de strategische beslissingen die door de politieke stuurgroep worden genomen. Daarnaast zorgt zij voor de functionele en technische coördinatie tussen de partijen onderling en met de gemeenschappelijke externe dienstverlener, wat essentieel is voor een efficiënte en uniforme werking van het systeem.

Verder volgt de administratieve stuurgroep de exploitatie van het systeem op, met inbegrip van de controlemechanismen, de technische ontwikkelingen en de eventuele aanpassingsbehoeften. Op die manier kan tijdig worden ingespeeld op evoluties, knelpunten of nieuwe vereisten, zonder afbreuk te doen aan de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening.

De administratieve stuurgroep rapporteert op regelmatige basis aan de politieke stuurgroep over de voortgang van het project, de stand van zaken van de exploitatie en eventuele aandachtspunten die een strategische beslissing vereisen. Deze rapportering waarborgt een transparante en onderbouwde besluitvorming op politiek niveau.

Daarnaast krijgt de administratieve stuurgroep de opdracht om een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst op te stellen waarin de regels voor de samenwerking tussen de partijen worden vastgelegd. Deze overeenkomst kan onder meer bepalingen bevatten over de organisatie van de samenwerking, de verantwoordelijkheden van de partijen en de modaliteiten voor de eventuele beëindiging van bepaalde gemeenschappelijke activiteiten. Het ontwerp wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de politieke stuurgroep, zodat de politieke verantwoordelijkheid en het strategisch toezicht behouden blijven.

Net zoals bij de politieke stuurgroep, wordt de frequentie van de bijeenkomsten afgestemd op de noden van het project, met bijzondere aandacht voor situaties waarin operationele problemen een gezamenlijke besluitvorming vereisen.

De nadere modaliteiten inzake de werking van de administratieve stuurgroep worden door de Partijen gezamenlijk vastgesteld, wat opnieuw toelaat om flexibiliteit te behouden en de organisatie aan te passen aan de evoluties van het project.

Met deze regeling wordt beoogd een efficiënt, coherent en transparant administratief governancekader te creëren dat de correcte en gecoördineerde uitvoering van het systeem ondersteunt.

Artikel 21.

Het akkoord wordt afgesloten voor een initiële duur van tien jaar. Deze termijn is verantwoord gelet op de aard en de omvang van het betrokken systeem, dat belangrijke investeringen en organisatorische inspanningen vergt. Een voldoende lange looptijd is noodzakelijk om de stabiliteit en de rendabiliteit van het systeem te waarborgen.

Het akkoord voorziet tevens de mogelijkheid van een stilzwijgende verlenging voor opeenvolgende perioden van dezelfde duur, behoudens andersluidende beslissing van een van de Partijen. Deze regeling beoogt de continuïteit van de samenwerking te verzekeren zonder dat een formele hernieuwing noodzakelijk is, terwijl tegelijk de mogelijkheid behouden blijft om het akkoord te beëindigen.

Voorts wordt een mogelijkheid voorzien voor elke Partij om zich geheel of gedeeltelijk terug te trekken uit de aangegane verplichtingen, mits naleving van een opzegtermijn van twee jaar. Deze termijn is ingevoerd om de continuïteit van het systeem te vrijwaren, aanpassing van de technische en organisatorische maatregelen mogelijk te maken en een vlotte overgang tussen de Partijen te verzekeren.

Artikel 22

Dit artikel beschrijft het engagement van de gewesten om zo snel mogelijk de nodige voorbereidingen te treffen en de contractuele details vast te leggen, zoals bepaald in dit samenwerkingsakkoord, zodat het wegenvignet gelijktijdig in de drie regio’s op 1 mei 2027 operationeel kan worden.

Artikel 23

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS