Vlaams
Parlement

1092 (2016-2017) – Nr. 2
ingediend op 20 april 2017 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Paul Van Miert

over het voorstel van decreet

van Joris Vandenbroucke en Renaat Landuyt

houdende vervanging van bijlage 2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat de indeling van wegen voor de kilometerheffing betreft

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:
Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:
1092 (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

1. Toelichting door Joris Vandenbroucke, indiener 4
2. Bespreking 6
   2.1. Opmerkingen van Marino Keulen 6
   2.2. Opmerkingen van Dirk de Kort 6
   2.3. Opmerkingen van Paul Van Miert 7
   2.4. Opmerkingen van Björn Rzoska 7
   2.5. Repliek van Joris Vandenbroucke 8
   2.6. Opmerking van Dirk de Kort 8
3. Stemming 9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 30 maart 2017 het voorstel van decreet van Joris Vandenbroucke en Renaat Landuyt houdende vervanging van bijlage 2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat de indeling van wegen voor de kilometerheffing betreft (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 1092/1).

1. Toelichting door Joris Vandenbroucke, indiener

Joris Vandenbroucke wijst erop dat de kilometerheffing voor vrachtwagens een jaar geleden is ingevoerd. Daartoe is het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet goedgekeurd. De kilometerheffing heeft tot doel het principe van de vervuiler betaalt ook in het wegverkeer toe te passen, door het stimuleren van de vergroening van het wagenpark maar vooral door ook de buitenlandse gebruikers van ons wegennet mee te laten betalen voor het onderhoud ervan. Er is geen enkele regio in Europa die zo doorkruist wordt door vrachtverkeer als Vlaanderen, een ware logistieke hub in Europa.

De indiener herinnert aan de lange aanloop tot de goedkeuring van het decreet. De Vlaamse Regering keurde al op 13 februari 2015 een voorontwerp van decreet[1] goed, waarin stond dat de kilometerheffing voor vrachtwagens zou gelden voor het wegennet waarop het wegenvignet gold plus 59 extra gewestwegen. Dat werd door minister Ben Weyts als volgt toegelicht in zijn antwoord op een schriftelijke vraag van Dirk de Kort in januari 2015: "(…) afgesproken om als tolnetwerk een 'eurovignet-plus' wegennet te identificeren, hetgeen in Vlaanderen neerkomt op het wegennet waarop het Eurovignet van toepassing is, evenwel uitgebreid met die wegen welke een valabel alternatief kunnen bieden. Bedoeling is uiteraard zo veel mogelijk te vermijden dat het vrachtverkeer uitwijkt naar de lager gecategoriseerde wegen."[2].

Tijdens een gedachtewisseling in de commissie[3] op 26 februari 2015 legde Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), uit dat het belastbare wegennet met tarieven hoger dan nul, zoals opgenomen in het voorontwerp van decreet, geselecteerd was op basis van beschikbare modelgegevens van de wegen waar een risico voor sluikverkeer bestond.

Minister Weyts bevestigde nog in zijn antwoord op actuele vragen van Marino Keulen en Karin Brouwers in de plenaire vergadering[4] van 22 april 2015 dat de mogelijke sluipwegen zouden worden ondergebracht in het betolde wegennet.

Desondanks werden in het ontwerp van decreet dat uiteindelijk is goedgekeurd die 59 extra wegen van het onderliggende wegennet geschrapt. Joris Vandenbroucke meent te weten dat dit het gevolg is van onderhandelingen met de vrachtwagensector, die ernaar streefde het betolde wegennet tot een minimum te beperken. De regering is daar volledig op ingegaan.

Hij vindt die schrapping vreemd, omdat minister Weyts eerst had uitgelegd waarom die gewestwegen moeten betold worden. De selectie van die wegen is niet willekeurig gebeurd. Er is een studie gemaakt door het Vlaams Verkeerscentrum in 2012. Een conclusie van die studie was: "In Vlaanderen is het netwerk nog veel dichter dan in Frankrijk en Duitsland. Dit betekent dat de kans op sluipverkeer in Vlaanderen groter is dan in voorgenoemde buurlanden.". Op basis

[1] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/1, p. 35-54.
[2] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2014-15, nr. 526, aan minister Ben Weyts.
[3] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 304/1.
[4] *Actuele vragen* Vl.Parl. 2014-15, nr. 307 en 308.

van simulaties besloot de studie dat vanaf een basistarief van 10 cent – het decretaal vastgelegde basistarief van de heffing bedraagt 11,3 cent – een aanvullende selectie van wegen aangewezen is. En in het voorontwerp van decreet is met die aanbeveling rekening gehouden, nadat zowel minister Weyts als secretaris-generaal Filip Boelaert van het Departement MOW zich erachter hadden geschaard. Helaas zijn die 59 gewestwegen uiteindelijk toch geschrapt, na onderhandelingen met de vrachtwagensector.

Sinds de invoering van de kilometerheffing heeft het klachten geregend over de toename van zwaar vrachtverkeer op gewestwegen die dorps- en stadskernen doorkruisen. Joris Vandenbroucke geeft een bloemlezing van gemeenten waar daarover geklaagd wordt door lokale bestuurders: Moorslede, Bazel, Kruibeke, Geraardsbergen, Ronse, Klein-Brabant, Mechelen, Kalmthout, Mesen, Zonnebeke, Langemark-Poelkapelle, Vleteren, Langemark, Hasselt, Heist-op-den-Berg, Wuustwezel, Baarle-Nassau, Gent, Oudenaarde, Zwalm, Kampenhout en Diksmuide.

Ook een aantal experts hebben daarop gewezen. Recent, bij de publicatie van de verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid, die hoopgevende cijfers bevatte – een daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met 15 percent –, bleek er toch een toename te zijn van het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen waarbij er vrachtwagens waren betrokken. De 'andere' Kris Peeters, de bekende verkeersspecialist, liet optekenen dat er wellicht een verband was met de invoering van de kilometerheffing.

De spreker verwijst voorts naar de bespreking van de Vlaamse verkeersindicatoren in de commissievergadering van 23 maart 2017[5]. Dat rapport van het Vlaams Verkeerscentrum stelt vast dat er een toename is van het verkeer op de Vlaamse autosnelwegen behalve wat het zware vrachtverkeer betreft. De auteurs spreken van een trendbreuk die zich voordoet op werkdagen in alle maanden sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in april 2016.

Ten slotte stelt de indiener vast dat de inkomsten van de kilometerheffing beduidend lager liggen dan de ramingen. Men gaat uit van heffingontvangsten die in 2017 en 2016 bruto 16,42 percent lager liggen dan men had geraamd. Tegen 2024 zouden de ontvangsten zowat 24 percent lager liggen dan eerst geraamd. De spreker relativeert zelf die vaststellingen. Er zijn objectieve verschuivingen op de vervoersmarkt, zoals het overschakelen op bestelwagens of op milieuvriendelijker vrachtwagens. Maar die kunnen toch onmogelijk in één jaar tijd een dergelijke vermindering van de inkomsten van de kilometerheffing veroorzaken.

Op algemeen aandringen in de commissie heeft de minister een telcampagne georganiseerd op de geschrapte gewestwegen, die loopt tot mei 2017. De resultaten zullen geanalyseerd worden met het oog op een rapport in het najaar van 2017. Joris Vandenbroucke herinnert eraan dat een uitbreiding van het betolde wegennet een decretale aanpassing vergt. Dat kan niet in een handomdraai. Als het rapport moet worden afgewacht, kan die uitbreiding er niet komen voor het einde van het jaar.

Gelet op het feit dat het voorontwerp van decreet, dat is goedgekeurd door de Vlaamse Regering, ingaand op argumenten van minister Weyts, gebaseerd op documenten van zijn eigen administratie, gelet op de vele klachten over toenemend vrachtwagenverkeer door de dorps- en stadskernen na de invoering van de kilometerheffing, gelet op de negatieve invloed van dat sluipverkeer, gelet

[5] *Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2016-17, nr. 1559 en 1565.

op de minder inkomsten van de heffing, gelet op de bevindingen van verkeersexperten en gelet op de trendbreuk in de verkeersindicatoren sinds april 2016, stelt de indiener van het voorstel van decreet voor om geen kostbare tijd meer te verliezen. In het belang van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de dorps- en stadskernen moeten de verwijderde 59 gewestwegen weer opgenomen worden in het betolde wegennet, zoals werd bepaald in het goed onderbouwde voorontwerp van decreet.

2. Bespreking

2.1. Opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen zegt, zonder zich te laten beïnvloeden door taboes, toch te willen wachten tot de in de commissie afgesproken tussentijdse evaluatie van de kilometerheffing op 13 juli 2017. Meten is immers weten. Het kan zijn dat Joris Vandenbroucke gelijk heeft maar het kan ook zijn dat hij niet helemaal gelijk heeft en dat niet alle van genoemde 59 gewestwegen of andere wegen moeten opgenomen worden op de lijst van betolde wegen. Hij wijst er concreet bijvoorbeeld op dat op de N119 in Baarle-Hertog, als alternatief voor de weg Tilburg-E34, meer vrachtverkeer wordt vastgesteld en dat die weg niet op de lijst van het voorstel van decreet voorkomt.

Wijzigingen aan het betolde wegennet moeten gebeuren volgens objectieve parameters en metingen en na een participatietraject met de transportsector en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, waar ook de Mobiliteitsraad van Vlaanderen voor pleit.

Marino Keulen woont zelf aan de N78, een gewestweg, en zijn eigen vrouw en de buren zeggen ook dat het er veel drukker is sinds de kilometerheffing. Maar anderen zeggen dan weer dat de toegenomen verkeerdruk te maken heeft met de verbetering van de economische toestand. Of misschien ligt de waarheid ergens in het midden.

Hij is voor het bijsturen waar het nuttig en nodig is, na onderzoek en participatie. En hij is ervan overtuigd dat er aanpassingen gaan komen aan de kilometerheffing, die hij nog altijd een zinvolle maatregel acht.

2.2. Opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort vindt het een goed moment om even van gedachten te wisselen over de kilometerheffing voor vrachtwagens een jaar na de invoering ervan. In die zin komt het voorstel van decreet van Joris Vandenbroucke goed van pas.

CD&V is altijd van mening geweest dat de uitwerking van de kilometerheffing goed onderbouwd en opgevolgd moet zijn, omdat zij past in een stappenplan dat moet uitmonden in een slimme kilometerheffing voor personenwagens. In Nederland, dat vaak als lichtend voorbeeld wordt naar voren geschoven, beseft men nu dat men bij het begin te onbesuisd is te werk gegaan en dat daardoor de slimme kilometerheffing voor personenwagens er voor jaren is uitgesteld. Nochtans is die heffing nodig als men het verkeer meer wil sturen.

Hij staat daarom achter de voorzichtige start van de kilometerheffing voor vrachtwagens op een veeleer beperkt wegennet, wetende dat er zal moeten worden bijgestuurd na de eerste ervaringen. Hij wil voor die bijsturing de tussentijdse evaluatie afwachten, maar negeert niet de signalen die van de bevolking en de lokale besturen komen over een toename van het vrachtwagenverkeer op gewestwegen.

2.3. Opmerkingen van Paul Van Miert

Paul Van Miert zegt ja aan de uitbreiding van het betolde wegennet maar dan goed doordacht. Er kunnen wegen bijkomen maar alleen als dat noodzakelijk blijkt. De tellingen zijn bezig, op 428 punten. Die meting zal duidelijk maken waar er moet worden ingegrepen om het sluipverkeer een halt toe te roepen.

De lijst van Joris Vandenbroucke is gebaseerd op theoretische modellen uit 2012 die intussen enigszins voorbijgestreefd zijn. Het huidige betolde wegennet is afgestemd op het vroegere netwerk van het eurovignet. Dat is een netwerk dat zowel door de binnenlandse transporteurs als de buitenlandse vervoerders heel goed gekend is. Ook nu speelt het grootste deel van het commerciële vervoer er zich op af.

Zoals al meermaals is opgeworpen in de commissie is de winst die kan behaald worden door de tolwegen te ontwijken niet groot genoeg voor de transporteurs om hun wagen effectief van het betolde wegennet te halen. Dat heeft Paul Van Miert al vaker gehoord bij zijn bedrijfsbezoeken aan de sector. Zo zou het brandstofverbruik met 20 à 25 percent stijgen. De onderhoudskosten lopen op door bijvoorbeeld meer slijtage aan de remmen. En ook de stijging van de loonkost maakt het ontwijken van de kilometerheffing niet rendabel.

Het Waalse Gewest heeft zijn betolde wegennet al uitgebreid met een dertigtal kilometer. Maar ook daar is niet altijd het sluipverkeer de reden van de uitbreiding. Paul van Miert wil in Vlaanderen de transportsector niet zonder noodzaak extra belasten. Een uitbreiding van het betolde wegennet wil hij laten afhangen van de monitoring.

Tot slot betreurt de spreker de teneur van de toelichting bij het voorstel van decreet. De insinuatie alsof de minister pasmunten gaat gebruiken als het gaat om de verkeersveiligheid vindt hij ongepast. Ook de passage dat de hele meerderheid het niet schuwt risico’s te nemen op het vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de steden en gemeenten die doorkruist worden door potentiële sluipwegen, vindt hij er over. De indieners halen er het tragische ongeval aan een schoolpoort in Brugge bij, maar het rare is dat de weg waaraan die school ligt, de N369, dan weer niet wordt opgenomen in de lijst van 59 toe te voegen gewestwegen.

Op die manier wordt er een sfeertje gecreëerd alsof de transportsector als enige verantwoordelijk is voor de verkeersonveiligheid. Paul Van Miert is het daar niet mee eens. De beroepsernst van de sector en de chauffeurs mag niet in twijfel worden getrokken.

De spreker concludeert: uitbreiding ja, maar dan op basis van objectieve gegevens.

2.4. Opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska vindt het voorstel van decreet dat de initiële lijst van betolde wegen wil invoeren terecht. Hij voegt daar enkele inhoudelijke argumenten aan toe.

Hij citeert een verantwoordelijke van Colruyt die naar aanleiding van één jaar kilometerheffing werd geïnterviewd door Radio 1. Dat interview heeft de spreker nog gesterkt in zijn voornemen het voorstel te steunen. De verantwoordelijke van Colruyt verklaarde dat sinds de invoering van de kilometerheffing de transportkosten van Colruyt vernegenvoudigd zijn, van 50.000 tot 450.000 euro per jaar. Hij pleitte voor een slimme kilometerheffing in plaats van de huidige. De Vlaamse overheid voert te veel een stop-and-gobeleid en de man verwees naar

het PIEK-project dat zijn bedrijf samen met Delhaize heeft uitgevoerd in de vorige regeerperiode onder minister Hilde Crevits. De deelnemers hebben toen heel positieve resultaten geboekt met stille en duurzame leveringen op momenten dat er nog geen files zijn, vroeg in de ochtend en laat in de avond. Hij beklaagde er zich over dat de kilometerheffing vandaag dat onderscheid niet maakt. Hij sprak van een domme kilometerheffing. Grote vrachtwagens vervangen door bestelwagens levert Colruyt niets op omdat de loonkosten dan fel stijgen. Maar wat wel winst oplevert, is files vermijden en dat zou een slimme kilometerheffing kunnen stimuleren. En ook de verkeersveiligheid is ermee gebaat als zwaar vrachtverkeer de drukke momenten op de weg zou vermijden.

Om die redenen steunt Björn Rzoska het voorstel van decreet.

2.5. Repliek van Joris Vandenbroucke

Aan Paul Van Miert zegt *Joris Vandenbroucke* geen seconde te twijfelen aan de professionaliteit van de transportsector en de chauffeurs. Maar het is wel een feit dat een toename van vrachtverkeer op wegen die daar minder voor geschikt zijn, de kans op ongevallen vergroot en de leefbaarheid vermindert.

Hij herhaalt dat zijn voorstel is gebaseerd op de argumentatie die de regering zelf heeft opgeworpen bij de goedkeuring van het voorontwerp van decreet. Die argumenten werden gehaald uit studies van het Vlaams Verkeerscentrum, dat vandaag vaststelt dat er plots sinds de invoering van de kilometerheffing minder vrachtverkeer is op de autosnelwegen hoewel het verkeer in het algemeen toeneemt. Ook bij de analyse van de tellingen zal op een of andere manier de impact van de kilometerheffing volgens een theoretisch model moeten afgezonderd worden van eventuele andere factoren. Waarom die oefening afwachten als ze al is gedaan in 2012? Sinds 2012 is de aard van ons wegennet niet fundamenteel veranderd, behalve dan dat er zich nog meer verkeer op bevindt dan toen.

De indiener geeft toe dat zijn voorstel niet waterdicht is. Inderdaad bevat de lijst van 59 wegen niet bepaalde wegen waarnaar hij in de toelichting van zijn voorstel van decreet verwijst. Maar hij heeft zich bewust beperkt tot de lijst van het voorontwerp omdat die lijst is bestudeerd. Niets belet om na goedkeuring van deze lijst later nog aanvullingen goed te keuren en evenmin om de kilometerheffing veel slimmer te maken dan ze nu is.

Wat betreft de teneur van de toelichting van het voorstel van decreet, zijn de feiten wat ze zijn, zegt Joris Vandenbroucke. Dezelfde minister die in 2015 komt zeggen dat het voor de verkeerveiligheid en de leefbaarheid nodig is dat 59 gewestwegen worden toegevoegd aan het betolde wegennet, ondersteund door een discours van de secretaris-generaal van zijn eigen departement, heeft na onderhandelingen met de vrachtwagensector die 59 wegen weer geschrapt. Hier zijn de verkeersveiligheid en de leefbaarheid toch wel afgewogen tegen andere belangen. Dat is een vergissing gebleken.

In Wallonië is men er wel al in geslaagd de evaluatie af te werken en de lijst van betolde wegen aan te passen.

2.6. Opmerking van Dirk de Kort

Dirk de Kort verklaart dat zijn fractie ook erop aandringt om van de kilometerheffing een slimme kilometerheffing te maken. De logistieke sector is daar al langer vragende partij voor. Dat vergt evenwel een breder debat.

3. Stemming

Het voorstel van decreet van Joris Vandenbroucke en Renaat Landuyt houdende vervanging van bijlage 2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat de indeling van wegen voor de kilometerheffing betreft, wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Lies JANS,
voorzitter

Paul VAN MIERT,
verslaggever