



Vlaams
Parlement

ingediend op **1356** (2017-2018) – Nr. 1
7 november 2017 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

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

over de evaluatie
van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens

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;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Inleiding door minister Ben Weyts	4
2. Uiteenzetting door Filip Boelaert	4
2.1. Methodiek	4
2.2. Algemene bevindingen.....	5
2.3. Detailanalyses	6
2.4. Conclusies.....	7
2.5. Vervolgstappen.....	7
3. Bespreking	8
3.1. Vragen en opmerkingen van de leden	8
3.2. Antwoorden van minister Ben Weyts en Filip Boelaert.....	11
3.3. Replieken.....	13
Gebruikte afkortingen	15
Bijlagen: Powerpointpresentaties, zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be .	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op donderdag 26 oktober 2017 de definitieve evaluatie van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens. De studie, de bijlagen en de gebruikte powerpointpresentatie zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, gaf een situering van de evaluatie. Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, stelde de resultaten van het onderzoek voor.

Een eerste tussentijdse evaluatie had plaats op 13 juli 2017 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1263/1).

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* brengt in herinnering dat sinds 1 april 2016 op het volledige Vlaamse grondgebied vrachtwagens van meer dan 3,5 ton onderworpen zijn aan een kilometerheffing, al kreeg het gros van de wegen een nultarief toebedeeld. Alleen op de snelwegen en de voornaamste N-wegen is een heffing groter dan nul van toepassing. Het netwerk werd, met het oog op duidelijkheid en continuïteit, gekozen op basis van dat voor het Eurovignet. De afspraak was wel van meet af aan dat sluipverkeer zou opgevolgd worden en dat dit kon leiden tot de opname van een weg in het betolde net, tot infrastructurele maatregelen of tot verbodsbepalingen. Vandaag wordt de uitvoering daarvan in het Vlaams Parlement voorgesteld, maar eerder deze week al vergaderde hij erover met de sector.

In de monitoringcampagne kon de meting niet meteen beginnen, omdat het systeem eerst op gang moest gebracht worden. Zij liep van september 2016 tot eind mei 2017 op 519 telposten. Deze werd gevolgd door de manuele en digitale verwerking van de cijfers en een expertbeoordeling op alle punten (na kwaliteitscontrole 451 telposten). Dit werk leverde een zeer gedetailleerde studie van meer dan 600 bladzijden op.

2. Uiteenzetting door Filip Boelaert

2.1. Methodiek

Filip Boelaert begint met de methodiek in herinnering te brengen. Na de invoering op 1 april 2016 kon in de zomer nog niet representatief geteld worden. Patronen doen zich immers pas voor na zes maanden, stelt de spreker. Tussen september 2016 en mei 2017 werd een nulmeting uitgevoerd. Er waren meer dan 500 telposten, waarvan 451 representatief. De validatie van de cijfers vond plaats tussen juni en juli 2017, de expertbeoordeling tussen juli en september 2017.

De doelstelling van de kilometerheffing was niet om invloed uit te oefenen op de verkeerspatronen, wel om alle gebruikers, ook de buitenlandse, te laten betalen, en om een shift in de milieuklasse van vrachtwagens te realiseren. Die werd gehaald. Niettemin waren effecten mogelijk en was het daarom nuttig om metingen te doen en te analyseren.

Er zijn twee telcampagnes uitgevoerd op meer dan 500 tellocaties met voertuig-classificatie. Beide zijn met dezelfde techniek gebeurd: lussen, camera's en technische apparatuur (en dus niet met de OBU's), wat hen vergelijkbaar maakt. Daarop toont de spreker een kaart van Vlaanderen met tolwegen en meetpunten (zie blz. 5 van bijlage 1). De campagnes begonnen met cordontellingen rond de

dertien centrumsteden. Er zijn verbindingswegen en risicolocaties geselecteerd. Er is ook aan de grenzen geteld. Verder was er aandacht voor de Scheldekrusingen tussen Antwerpen en Gent, de corridor A12-E19 tussen Antwerpen en Brussel, de Vlaamse Rand en rond Antwerpen. De telposten werden bepaald door de expertise van het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement samen te brengen, aangevuld met vragen van lokale besturen.

De validatie van de telgegevens gebeurt in fasen. Bij de automatische validering detecteert de machine afwijkende tellingen, waarvan hij marktdagen als voorbeeld geeft. Zij worden gesignaleerd als mogelijk niet-representatief indien bijvoorbeeld de marktdag verdwijnt. De bekomen afwijkende tellingen werden vervolgens manueel gecontroleerd om te kijken of het om permanente verstoringen gaat dan wel om een defect van de apparatuur. Resultaat hiervan was dat van de meer dan 500 telposten 451 representatief werden bevonden.

Vervolgens werden de overgebleven telposten verwerkt om de evolutie te bepalen. Dat gebeurt door statistieken te berekenen. In kaart gebracht worden minima, maxima, gemiddelden en verschillen. Bij die laatste gaat het om zowel de absolute en procentuele waarde als de significantievlag (bepaald aan de hand van de t-test). Voor de vergelijking had men ook de gemiddelde Vlaamse groei nodig. Die autonome groei ten gevolge van de economische groei bedroeg 4,5% voor het totale verkeer en 1,2% voor het vrachtverkeer. De spreker geeft toe dat het laatste percentage, door een foute berekening, een ander percentage is dan het percentage genoemd tijdens de presentatie van de tussentijdse evaluatie op 13 juli 2017.

Om te bepalen of er sprake is van een significante stijging, wordt eerst bij de nulmeting de autonome groei bijgeteld. Vervolgens wordt het verschil tussen eenmeting en nulmeting verhouden tot de nulmeting. In de logaritmische functie (t-functie genoemd), die hiervan het resultaat is, is een wijziging significant als t groter is dan 3,5. Deze standaard wordt internationaal algemeen gebruikt. De genoemde drempel wordt bijvoorbeeld bij een nulmeting van 1000 vrachtwagens bereikt bij 1182, of een stijging van 18%. Bij 500 vrachtwagens ligt hij op 682 en is dus een procentueel veel grotere stijging, namelijk 25%, nodig voor significantie.

Vervolgens is men gaan zoeken voor alle telposten met een significante toename of afname naar de oorzaken. Naast ontwijkingsverkeer door de kilometerheffing zijn er immers tal van andere zoals omleiding door wegenwerken, ruimtelijk-economische ontwikkelingen zoals de opstart van een industriegebied, en aangepaste infrastructuur.

2.2. Algemene bevindingen

Daarop overloopt de spreker de algemene bevindingen. In de helft van de telposten is sprake van een status quo, bij 14% van een significante afname en bij 30% van een significante stijging. Vervolgens toont de spreker een tabel (zie blz. 13 van bijlage 1) waarin deze categorieën worden verdeeld over snelwegen en niet-snelwegen met en zonder tol. Op de eerstgenoemde blijkt er bijna geen significante stijging van het vrachtverkeer te zijn: op slechts 15% is er een stijging, op 9% een daling. Men moet daarbij bedenken dat er ongeveer 6900 vrachtwagens per dag passeren, tegen 450 in de twee andere categorieën. Bij beide laatste blijkt de evolutie opvallend gelijklopend: het aandeel status quo is zelfs identiek, de andere verschillen licht. De spreker concludeert algemeen dat er geen grote verschuiving van het verkeer is op Vlaams niveau, wat niet betekent dat er nergens significante verschillen zijn, maar die moeten nader geanalyseerd worden.

2.3. Detailanalyses

Dergelijke detailanalyse van lokale stijgingen leert dat de oorzaken divers zijn: ruimtelijk-economische ontwikkelingen, lokale tonnagebeperkingen, grenscontroles, wegenwerken en ontwijkingsverkeer door de kilometerheffing. Tellingen alleen kunnen geen uitsluitsel geven. Voor de interpretatie moet men ook voortgaan op mobiliteitsexperts. Daarnaast is verder onderzoek noodzakelijk, bijvoorbeeld naar de herkomst en bestemming van vrachtwagens, waarvoor men kijkt naar de OBU-data. Vervolgens zoomt de spreker in op enkele punten die ingaan tegen de algemene bevinding van gelijkblijvend verkeer.

Eerste geval is de regio tussen Kortrijk en Gent. De spreker toont een kaart (zie blz. 17 van de bijlage 1) waarop men een verschil ziet op de Kortrijksesteenweg tussen Kortrijk en Gent, op de N35 tussen Deinze en Tielt, en op de N459 tussen Kruishoutem en Oudenaarde. Voor de N35 is de oorzaak gemengd, waarvan een deel ontwijking, omdat de weg richting Veurne gaat, waardoor men de hele maas van E17 tot E40 kan doorsnijden. De rest wordt verklaard door de wegenwerken rond Aalter. Op de N43 is de oorzaak eenduidig ontwijking. Op de N459 is er minstens een probleem met de handhaving van het bestaande tonnageverbod. Het rapport adviseert om met deze vaststellingen om te gaan door de N35 tussen Deinze en Tielt op te nemen in het betold netwerk, evenals een stuk van de N43. Omwille van de coherentie wordt dit doorgetrokken tot aan de ring in Gent.

Voorbeeld 2 betreft de regio Roeselare-Veurne. Opnieuw valt een significante stijging te merken op de N35, net als op de N369. Bij de eerstgenoemde is de oorzaak opnieuw gemengd: werken en ontwijking. Verderop is de stijging minder groot vanwege de splitsing tussen richting Veurne en richting Nieuwpoort. Bij de tweede is er een mengvorm tussen kilometerheffing en wegenwerken. Omdat bij de eerste de eenduidigheid het grootst is, stelt het rapport voor om het stuk N35 tussen Tielt en Veurne mee op te nemen in het betolde wegennet.

Geraardsbergen vormt voorbeeld 3, waar men een significante verhoging ziet op de N8 en de N42 ten zuiden van de stad. Voor de eerste, die al deel uitmaakt van het betolde net, is niet meteen een verklaring voorhanden. Voor de tweede gaat het om ontwijkingsverkeer naar de Waalse E429 en ook hier wordt voorgesteld dat stuk op te nemen in het tolnetwerk.

In de provincie Antwerpen wordt ingezoomd op de regio Lier-Zoersel. De meeste significante stijgingen doen zich voor op de N14 en hebben velerlei oorzaken. Het rapport stelt voor het stuk tussen de ring van Lier en de E313 op te nemen in het betolde wegennet.

Het Limburgse voorbeeld is de regio tussen Leopoldsburg en Kinrooi tot aan de Nederlandse grens. Een heel aantal telposten toont een significante stijging, meer dan elders in Vlaanderen, wat mogelijk te wijten is aan het ontbreken van betolde wegen. De stijgingen op de N73 tussen Leopoldsburg en Hechtel-Eksel zijn te wijten aan de ontwijking van de kilometerheffing. De weg is ook een binnenweg naar de snelweg richting Nederland en richting noorden en noordoosten van de provincie. Daarom stelt het rapport voor om het deel van de N73 tussen Leopoldsburg en Kinrooi tot aan de Nederlandse grens eveneens op te nemen, mede om het internationale verkeer op te vangen.

Vervolgens toont de spreker een kaart waarop de zes bijkomende secties worden samengebracht (zie blz. 36 van de bijlage 1). De reden waarom ze vooral in gebieden met minder verkeer liggen, is dat er in de Vlaamse Ruit vanwege de algemene congestie nu al minder ontwijkingsmogelijkheden zijn. De kosten van de heffing wegen er niet meer op tegen de tijdswinst van de ontwijking.

2.4. Conclusies

De spreker gaat over tot de conclusies. De verschuiving van snelwegen naar het onderliggend wegennet wordt lokaal hier en daar vastgesteld, maar in het algemeen wordt geen verschuiving gemeten voor heel Vlaanderen. Men ziet vooral een stijging van het vrachtverkeer op stukken met minder congestie en veel minder op stukken met veel congestie. Men kiest voor het kleinste aantal kilometers, ook al zijn ze betold. De keuze is redelijk complex, chauffeurs moeten veel factoren afwegen.

Verder moet de band gelegd worden met een doordacht vestigingsbeleid. Nieuwe bedrijventerreinen hebben een onmiddellijk effect op de omgeving. Mogelijke verklaringen zijn het kleine aandeel van de heffing in de totale kostprijs van het transport en de eerder genoemde optimalisatie van afstanden door transporteurs. De spreker concludeert dat het betolde netwerk, met de voorliggende voorstellen, een vrij goed functionerend netwerk is.

In zijn conclusies vermeldt hij nogmaals de stijging van het vrachtverkeer op plaatsen met relatief weinig congestie. Wegenwerken resulteren vaak in minder representatieve groei, wat onvermijdelijk is door de korte meetperiode van acht maanden. Het aantal telpunten met een significante stijging van het aantal vrachtwagens ondanks de algemene trend bedraagt ruim zeventig. Daarvoor stelt het rapport de uitbreiding met de zes genoemde trajecten voor, waar zekerheid bestaat over het ontwijkingsverkeer.

2.5. Vervolgstappen

De uitbreiding van het tolnetwerk zou er moeten komen vanaf 1 januari 2018. Voor de locaties waarover nog onzekerheid bestaat, is bijkomend onderzoek nodig. De opname en mogelijke andere maatregelen worden daarin besproken met de gemeenten en vervoersregioraden, met telkens de afweging van het risico op verschuiving van vervoersstromen naar een nog lager gelegen netwerk. Andere mogelijkheden zijn een vrachtwagenverbod of -sluis en tonnagebeperking. Met de minister werd afgesproken daarover te rapporteren in 2018 met het oog op een eventueel decretaal ingrijpen tegen de zomer 2018.

Verder is in de gefaseerde uitrol van maatregelen voor de monitoring van effecten voorzien. Naast de monitoring van bijkomende betolde wegen worden locaties geselecteerd voor het onderzoek van herkomst en bestemming. Voorts wordt op dit moment de bruikbaarheid van OBU-data getest, mede om herkomst en bestemming op te volgen. Doel is om het bestek voor het onderzoek en gebruik van OBU-data voor beleidsonderzoek reeds in 2018 aan te besteden. Samen met Viapass wordt gestreefd naar het verbeteren en vervolledigen van de OBU-data, en ervoor te zorgen dat ook andere dienstverleners als Axxès ze gaan aanleveren.

Tot slot vermeldt de spreker de afstemming met andere dossiers, met name de categorisering van de wegen en de voorbereiding van het invoeren van de kilometerheffing voor personenvervoer.

3. Bespreking

3.1. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1.1. *Tussenkomst van Joris Vandenbroucke*

Joris Vandenbroucke leidt uit het eerdere overleg met de sector af dat het parlement helaas niet de primeur kreeg. Het rapport bevat heel veel materiaal, dat boeiende lectuur vormt.

Hij herinnert aan het voorstel uit het voorjaar van 2015 voor een betold Eurovignetnetwerk van 6553 km snelwegen plus 77 N-wegen. Uitgangspunt was een studie van het Vlaams Verkeerscentrum uit 2012 die waarschuwde voor sluipverkeer in Vlaanderen met zijn zeer dichte wegennetwerk. Daarvan zijn uiteindelijk 59 gewestwegen geschrapt na overleg met de vrachtsector. Men heeft economische belangen laten voorgaan op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het heeft na de invoering van de tol dan ook klachten geregend over waargenomen verschuivingen.

Het aantal representatieve telposten lijkt op het eerste gezicht hoog, maar wat betekent het? Men meet er louter intensiteit op een bepaald punt, zonder informatie over routes. Naar hij verneemt, werden de metingen ook geanalyseerd zonder overleg met de lokale autoriteiten, die nochtans zelf ook metingen hadden gedaan. Verder vindt hij dat er een grote variatie is in het tijdsverloop tussen de nul- en eenmeting: van nul tot drie jaar, wat volgens hem de vergelijking bemoeilijkt. Het rapport geeft ook toe dat voor vele tellocaties bijkomend onderzoek nodig is. Het is dan ook goed dat de secretaris-generaal aan de minister vraagt om maximaal gebruik te kunnen maken van de OBU-gegevens. Al deze methodologische beperkingen brengen hem bij de fundamentele vraag in welke mate het voorliggende rapport een scherp en representatief zicht biedt op de effecten van de kilometerheffing op het niet-betolde netwerk.

Is 1 januari 2018 een haalbare datum om zes bijkomende trajecten op te nemen? Zijn er naast decretale ook fysieke ingrepen nodig? Hoeveel kost dat? Wat was voorwerp van overleg met de sector? Heeft het een verschil gemaakt in de genoemde lijst of was het overleg louter informatief? Wanneer mag de commissie de aangekondigde bijkomende rapportage verwachten? Zal die een concrete lijst bevatten van andere maatregelen dan de opname in het betolde netwerk?

De sector verwijst gretig naar de conclusie dat er geen algemene verschuiving is. Hij gaat ervan uit dat de auteurs van het rapport daar met omzichtigheid toe besloten hebben. Zelf vindt hij de conclusie sterk in verhouding tot de genoemde methodologische beperkingen. De secretaris-generaal zegt ook zelf dat zij contra-intuïtief is en vraagt verder onderzoek voor veel locaties.

Volgens het lid gaat de conclusie ook in tegen hard cijfermateriaal uit verschillende jaarrapporten van het Verkeerscentrum. In 2014 stelt het een toename van het verkeer op de autosnelwegen met 2 tot 3% vast, met een iets grotere toename voor het vrachtverkeer. In 2015 doet zich dezelfde algemene toename voor, in het vrachtverkeer bedraagt zij 2,4% op weekdays en 3% in het weekend. In 2016 staat letterlijk dat de groei van het vrachtverkeer sinds april is stilgevallen. De trendbreuk doet zich voor op werkdagen in alle maanden sinds de invoering van de kilometerheffing. Er is duidelijk een voor en na, concludeert het lid, die de vraag oproept: waar zijn die vrachtwagens naartoe? Er is immers economische groei en algemene verkeerstoename.

Misschien zijn de methodologische beperkingen van het voorliggende rapport, dat geen algemene verschuiving ziet, groter dan gedacht? Moet men niet eerder

neigen naar het betolde netwerk uit het voorontwerp van decreet dan te blijven onderzoeken? Het gaat hier tenslotte om verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het lid vreest dat de zes bijkomende trajecten het onwenselijke sluipverkeer niet zullen wegnemen.

3.1.2. *Tussenkomst van Paul Van Miert*

Ook *Paul Van Miert* had een paar dagen extra kunnen gebruiken om het lijvige rapport te verwerken. Hij vindt de conclusies veeleer voorzichtig. Vergeleken met de eerste, tussentijdse evaluatie voor het zomerreces, staat er eigenlijk niet veel nieuws in. Zelf kan hij moeilijk geloven dat transporteurs sluiptwegen zoeken om geld uit te sparen, al kan hij zich wel voorstellen dat men andere trajecten kiest om velerlei redenen als wegenwerken en congestie. Blijkt nu opnieuw dat slechts in 14% van de telpunten een verband kan worden gelegd tussen verschuiving en heffing. Volgens de spreker moet een verband gelegd worden met herkomst en bestemming om echt te begrijpen waarom een vrachtwagen een bepaald traject kiest.

Specifiek voor het Waasland, dat zo dicht bij het havengebied is gelegen, is hij verrast dat het niet in het rapport is opgenomen. Interessant is wel de suggestie van een gedifferentieerd tolsysteem, met meer tol waar men zeker geen vrachtwagens wil. Het lid wil daar graag toelichting bij. Hoe staat de minister er tegenover? Zijn er, in het licht van de vele niet-representatieve resultaten, andere methodologische keuzes mogelijk die meer kansen opleveren? Aan welke andere kaarten denkt men?

3.1.3. *Tussenkomst van Dirk de Kort*

De fractie van *Dirk de Kort* is tevreden dat de evaluatie voorligt. Zij moet gebeuren aan de hand van de doelstellingen van de heffing: de vergroening van de fiscaliteit, de modal shift, de inzet van de opbrengst voor knelpunten in de infrastructuur en flankerende maatregelen voor de sector. Op het eerste vlak blijkt de heffing alvast te werken: de inkomsten dalen door de vergroening van het vrachtwagenpark. Voor het tweede is er eerder sprake van een verschuiving van de klassieke vrachtwagen naar de lichte bestelwagens die net onder de norm van 3,5 ton zit, en naar zelfs tractoren, wat de vraag oproept of geen bijsturing nodig is.

Wat de derde doelstelling betreft, dringt hij erop aan dat over de investeringen in de infrastructuur ook gecommuniceerd wordt met de sector. Hij vraagt naar de stand van zaken bij de flankerende maatregelen. De sector zal immers vragen hebben bij de uitbreiding van het tolnetwerk, waarschuwt het lid. Positief is ook dat een groot deel van de inkomsten uit de belasting van buitenlandse vrachtwagens komt. Verder hoopt hij dat de minister zijn belofte houdt dat de flankerende maatregelen er komen, ook als de inkomsten dalen. Kan hij dat bevestigen?

In het licht van de signalen over sluipverkeer op basis van plaatselijke tellingen, zoals in Essen op de N122 van Kapellen tot aan de Nederlandse grens, vraagt hij hoe de trajecten die nog niet zijn opgenomen, verder worden geëvalueerd. Is het mogelijk dat de lokale besturen betrokken worden en hun meetgegevens ter beschikking stellen, opdat het draagvlak vergroot? Ook de N16 Mechelen-Sint-Niklaas is een hiaat in het betolde netwerk, leert een blik op de kaart. Kan de minister meer inzicht geven over de wegen die mogelijk tegen de zomer van 2018 worden toegevoegd en volgens welke methodiek?

Tot slot vraagt hij hoe een vergelijking mogelijk zal zijn als de huidige punt-tellingen vervangen worden door de meer adequate registratie van herkomst-bestemmingspatronen?

3.1.4. *Tussenkomst van Björn Rzoska*

Ook *Björn Rzoska* leidt uit het voorafgaande overleg met de transportsector af dat het rapport minstens al een paar dagen klaar was voor het aan de commissieleden is bezorgd. Hij is eveneens verrast door de conclusie dat men geen algemene verschuiving ziet, die ook hij afzet tegenover de duidelijke passage in het rapport van het Verkeerscentrum over 2016, dat een duidelijke breuk ziet bij de invoering van de heffing. Hebben de auteurs buiten hun eigen gegevens geen andere geconsulteerd?

Tweede verrassing wordt gevormd door de vele telpunten die geen eenduidige informatie opleveren, zoals bijvoorbeeld op blz. 60 van het rapport, voor primaire wegen in de regio rond Gent. Hoe kan men op basis daarvan de eerder genoemde algemene conclusie trekken? Volgens het lid moet zij behoorlijk afgezwakt worden.

Komt er voor de secties waar, anders dan voor de zes zekere trajecten, nog onzekerheid bestaat over de heffing als oorzaak, extra monitoring, zodat het decretale ingrijpen van volgend jaar betrouwbaar kan geschieden en dat meteen alle gevallen van sluipverkeer worden opgelost?

Door de stijging van het vrachtwagenverkeer die overeenkomt met de economische groei als normaal weg te cijferen, houdt het rapport geen rekening met een andere ambitie van de Vlaamse Regering, namelijk vrachtverkeer van de weg halen naar modi als water en trein. Dat vindt het lid vreemd.

Wat gaat de minister doen met de lokale besturen die stijgingen van het vrachtverkeer aangeven op hun wegen? Geeft hij hun gehoor? Door de Vlaamse ruimtelijke ordening liggen ook woonkernen langs gewestwegen. In dat licht wil het lid weten welke deal de minister met de sector heeft gesloten. Er moet immers alles aan gedaan worden om te vermijden dat vrachtverkeer op het onderliggende wegennet terechtkomt.

3.1.5. *Tussenkomst van Marino Keulen*

Marino Keulen vindt dat de minister de sector in zijn communicatie moet attenderen op de afschaffing van het Eurovignet, de verlaging van de verkeersbelastingen in bepaalde omstandigheden en de flankerende maatregelen. De regeling kwam er na ruggenspraak, men is niet voor een voldongen feit geplaatst, maar op een bepaald moment moet men zijn verantwoordelijkheid aanvaarden. Op termijn moet het zeker de bedoeling zin om de heffing slim te maken door haar te koppelen aan tijdstip en locatie.

Belangrijk is verder het overleg met de lokale besturen, die zelf veel tellingen uitvoeren voor hun eigen beleid. Zij stellen veelal toegenomen verkeer op de gewestwegen vast, waaraan dat ook moge te wijten zijn. Hijzelf doet dat op de N78. Het is dan ook goed contact met hen te houden via de districtskantoren van AWV.

Een merkwaardige vaststelling vond hij de onverwachte toename van het verkeer op het betolde onderliggende net. Het is belangrijk om verder onderzoek te voeren, maar het lid onderstreept dat hij medestander blijft van de invoering van de kilometerheffing. Als men had moeten wachten tot alles op punt stond, was men waarschijnlijk over 20 jaar nog aan het voorbereiden. Hij onderschat de

inspanningen van kabinet en departement niet. Wel moeten verfijningen goed overwogen worden.

3.1.6. *Tussenkoms van Karin Brouwers*

Karin Brouwers vindt net als iedereen dat geluisterd moet worden naar lokale politici, maar vraagt zich wel af waarom er, ondanks het lange wachten op de voorliggende evaluatie, nog geen advies van VVSG of MORA is. Zij dringt erop aan om dat in het volgende proces wel te vragen. Wordt in het licht van de wens om vrachtverkeer weg te houden van scholen en woonkernen, met het oog op de leefbaarheid, nog gewerkt aan het aangekondigde vrachtrouten netwerk? Zij verwijst naar de vraag om uitleg van Björn Rzoska over vrachtwagens in de buurt van schoolomgevingen (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2016-17, nr. 1387 en vraagt wat de stand van zaken is?

3.1.7. *Tussenkoms van Koen Van den Heuvel*

Koen Van den Heuvel bevestigt dat dit thema lokaal leeft. Het is geen louter technisch cijferprobleem. Hij waardeert dat de evaluatie is gebeurd en dat de wegen met een substantiële stijging de komende maanden nader worden onderzocht, maar daar houdt het niet mee op. Men moet de moed hebben om ook de fundamente te durven evalueren. De anomalie dat sommige gewestweden zonder tol veel drukker verkeer moeten verdragen dan andere met tol mag men niet te lang laten bestaan. Hij moedigt de minister aan om het hele plaatje te bekijken en verzekert hem dat daarvoor in Vlaanderen een draagvlak bestaat, en hoopt dat hij in dit dossier dezelfde moed laat zien die hij ook in andere aan de dag legde.

3.1.8. *Tussenkoms van Lies Jans*

Lies Jans bevestigt het grondige karakter van de voorliggende analyse. Belangrijke vaststelling is dat niet alle toename aan ontwijking te wijten is. Verder onderzoek is dan ook essentieel. Zeker in Limburg zijn veel punten met een significante toename niet door de tol te verklaren. Is het de bedoeling om nu alle telposten punt per punt aan te pakken, in overleg met de lokale besturen en vervoersregio's? Hoe wordt dat praktisch aangepakt? Mag men de resultaten tegen het voorjaar 2018 verwachten?

3.2. Antwoorden van minister Ben Weyts en Filip Boelaert

3.2.1. *Antwoorden van minister Ben Weyts*

Ben Weyts legt uit dat de evaluatie en de getoonde presentatie pas de dag voor de vergadering, op 25 oktober, zijn voltooid. Het eerdere overleg met de transportfederaties gebeurde op basis van een voorlopige tekst. Men moet dat in het licht zien van de afspraak bij het begin dat bij sluipverkeereffecten maatregelen zouden worden genomen: opname in het netwerk, infrastructuur-ingrepen of verbodsbepalingen. De minister verzekert dat er geen sprake was van onderhandelingen. Er is alleen duiding verschaft over de grote lijnen van de studie en de uitbreiding met zes tracés in een eerste fase.

De uitbreiding gebeurt niet alleen vanwege de significante stijging op zich maar ook omdat opname in het betolde net op die plaatsen de meest aangewezen oplossing is, onderstreept hij. Het zal daar immers niet leiden tot verschuiving naar het onderliggend net. Niet-selectieve oplossingen op basis van het statuut van een weg noemt hij een beleid van totale willekeur, dat niet stilstaat bij de mogelijke consequenties voor de dorps- en schoolstraat.

Naast de reeds vernoemde compenserende maatregelen waarop de sector kan rekenen, vermeldt minister Weyts nadrukkelijk de volledige aftrekbaarheid van de heffing in de vennootschapsbelasting.

Het grote voordeel van de evaluatie is dat zij een objectief debat mogelijk maakt. Als mensen een stijging van het verkeer op een gewestweg in hun buurt waarnemen, is de kilometerheffing een dankbare zondebok. De voorliggende studie tracht dat effect te isoleren: de toename van vrachtverkeer door de heffing (en niet door economische groei). Zelfs als ze een consequente methodologie hanteren vanaf een nulmeting, zijn metingen door lokale besturen moeilijk te vergelijken met de voorliggende. De minister staat niet afkerig van het consulteren van lokale besturen, maar het is bekend hoe moeilijk het is om onbevooroordeeld te spreken over dit onderwerp. Voor hem kan daarom alleen het voorliggende materiaal de basis vormen voor een discussie over maatregelen.

In een eerste fase worden de zes aangeduide tracés opgenomen, samen goed voor meer dan 151 km. Prima facie lijkt zes van de 73 tracés weinig, maar dat laatste getal zegt niets over het aantal kilometer. Het is dan ook misleidend. De legistische regeling gebeurt bij amendement op het ontwerp van verzameldecreet MOW, dat op dit moment terugkeert van de Raad van State. Vanaf 1 januari 2018 moet ook op die zes segmenten het vrachtverkeer betalen.

In de tweede fase wil hij tegen de zomer van 2018 een conclusie over de resterende tracés. Het is dus niet omdat een tracé momenteel niet weerhouden is, dat nu al besloten is dat er geen tol zal komen, onderstreept hij. Wel wordt bekeken welke maatregel er het meest effectief is zonder verschuiving naar het onderliggende wegennet.

De kilometerheffing is al gedifferentieerd volgens de uitstoot en het tonnage. Verdere differentiatie is hij niet ongenegen maar vereist een akkoord tussen de drie gewesten. Men mag evenwel niet de illusie koesteren dat men met het vrachtverkeer het totale verkeer kan sturen, want dat maakt er maar een klein deel van uit, hoogstens een tiende.

De doelstelling op het vlak van vergroening is beter bereikt dan verwacht: 80% van de vrachtwagens voldoet aan Euronorm 5 of 6. Hij kan dat alleen maar verwelkomen, ook al vallen de inkomsten erdoor tegen. Toch heeft de minister zijn woord gehouden wat de investeringen in de weginfrastructuur voor 100 miljoen euro en de flankerende maatregelen voor 40 miljoen euro betreft.

3.2.2. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert verwijst, wat de methodologie betreft, naar blz. 5 van de studie, waar de doelstelling wordt geformuleerd: de objectieve evaluatie van al dan niet blijvend ontwijkingsgedrag. Over andere zaken als modal shift doet de studie geen uitspraken. De methodologie zelf is wetenschappelijk. De toestellen zijn geijkt en moeten goed werken. Ook de validatie is wetenschappelijk verlopen. De interpretatie is gebeurd door experts die het terrein kennen uit dagelijkse ervaring. Hij ontkent niet dat er mogelijkheden zijn om de evaluatie te verbeteren zoals door OBU-data te gebruiken voor uitspraken over herkomst en bestemming, ook al is zij thans de best mogelijke. De – volgens hem niet zo grote – verschillen met de cijfers van het Verkeerscentrum worden verklaard door de verschillende periodes.

Het Waasland heeft als onderdeel van de Vlaamse Ruit te lijden onder zware congestie. Het is niet omdat een locatie niet voorkomt in het rapport, of omdat er geen significante verhoging is van het vrachtverkeer op basis van de kilometerheffing, dat er daar geen probleem is of wordt ervaren. Maar die zijn volgens de

studieresultaten niet het gevolg van de kilometerheffing. Misschien zijn er andere redenen om op die plaatsen maatregelen te nemen. Hetzelfde geldt voor de N16.

Dat andere firma's metingen doen met de OBU's maakt geen verschil, want zij moeten volgens een vastgestelde methodologie werken en op dezelfde manier resultaten aanleveren.

De eerste reden waarom er in het Gentse zoveel niet-significante tellingen zijn, is omdat er vandaag al zoveel congestie is. De tweede wordt gevormd door de talrijke wegenwerken in de telperiode. Extra metingen worden gefocust op plaatsen waar in deze evaluatie al een significant verschil is gezien. Van de congestie in de hele Vlaamse Ruit wordt ook met andere beleidsmaatregelen werk gemaakt. Voor de telposten zonder eenduidige verklaring gaat men in overleg met de lokale overheden met het oog op het volgende advies in het voorjaar van 2018.

3.3. Replieken

Björn Rzoska blijft erbij, zonder het evaluatierapport in twijfel te trekken, dat het Vlaams Verkeerscentrum wel een effect ziet in de volumes sinds april 2016. Heeft men contact gehad? Zijn de bestanden gekruist?

Begrijpt hij goed dat in een decretale grond moet voorzien worden om gegevens uit de OBU's te halen, onder meer om de trajecten te kunnen volgen? Tijdens een werkbezoek aan Proximus heeft hij geleerd dat dit alvast technisch mogelijk is.

Dirk de Kort verzekert dat in zijn fractie een draagvlak bestaat voor de uitbreiding van het netwerk en om, met het oog daarop, de evaluatie voort te zetten. Hij blijft echter ook uitkijken naar de slimme kilometerheffing en andere, kleinere maar belangrijke projecten zoals PIEK. Is de minister bereid dat laatste, tegen eerdere verklaringen in, toch verder uit te rollen of dat te overwegen?

Joris Vandenbroucke wijst erop dat de auteurs van de studie zelf zeggen dat het op een aantal plaatsen moeilijk is de oorzaak van verschuivingen te achterhalen, dat bijkomend onderzoek nodig is en dat de OBU-data nuttig zouden zijn. Hoe kan men dan concluderen dat er geen algemene verschuiving is, te meer daar het Vlaams Verkeerscentrum zoals gezegd van een trendbreuk in de toename van vrachtverkeer gewaagt? Waar zijn de vrachtwagens naartoe? Het lid stelt voor om uit voorzichtigheid terug te kijken naar het eerdere voorontwerp, dat niet op nattevingerwerk was gebaseerd maar op studiewerk van het Vlaams Verkeerscentrum.

Ben Weyts geeft als bedenking mee: hoe meer betolde wegen, hoe meer sluipwegen. De resultaten van het PIEK-project zijn vertaald in VLAREM, maar er wordt ook bekeken in welke mate het verder kan gestimuleerd worden. De administratie bestudeert het nut van een mogelijk vervolg.

Filip Boelaert herhaalt dat de resultaten van het Vlaams Verkeerscentrum uit andere meetperiodes komen. Hij erkent dat de kruising van gegevens belangrijk is, maar dat is om de genoemde reden niet gedetailleerd gebeurd. Hij bevestigt ook nogmaals dat de OBU-data van de firma Axxès zeer welkom zijn, omdat de huidige puntmetingen weliswaar objectief zijn maar vervolgens expertinterpretatie behoeven. De gesprekken met Axxès lopen.

Tot slot attendeert hij op de zeer gemodereerde conclusie in de tabel op dia 13 (zie bijlage 1), namelijk dat er op de snelwegen een evolutie is ten opzichte van de gecorrigeerde voormeting van 1% (op 6000 vrachtwagens). Dat is geen grote verschuiving.

De *voorzitter* dankt de minister en de secretaris-generaal en wijst op het vervolg van deze evaluatie: het verzameldecreet MOW en een nieuwe evaluatie in 2018.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Paul VAN MIERT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
OBU	on-boardunit
VLAREM	Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten