

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 275

van **PAUL VAN MIERT**

datum: 11 december 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Kilometerheffing voor vrachtwagens - Monitoring N119

Sinds de inwerkingtreding van de kilometerheffing voor vrachtwagens laat de minister een monitoring van eventueel ontwijkingsverkeer naar aanleiding van het tolnetwerk uitvoeren. In oktober 2017 werd geconcludeerd dat de verschuiving van snelwegen naar het onderliggend wegennet slechts op enkele plaatsen werd vastgesteld, maar dat er in het globale kader geen verschuiving werd gemeten. De monitoring werd op basis van de beschikbare gegevens van 2017 voortgezet in 2018. Het resulterende rapport werd in juni 2018 besproken in Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Op basis van deze resultaten werden drie wegsegmenten toegevoegd aan het tolnetwerk.

Ook grensgemeenten en buurland Nederland werden betrokken in de monitoring. Zo werd in Nederland onderzoek gedaan naar de eventuele effecten van de invoering van de tolheffing in België. Er kon worden geconcludeerd dat er geen duidelijke stijging van vrachtverkeer meetbaar was op de beschouwde provinciale wegen in de grensstreek van Noord-Brabant met België. De provincie Antwerpen maakte toen bekend na te willen gaan of voor het grensgebied op Belgische bodem dan ook gelijkaardige conclusies konden worden getrokken. In de rapportage lezen we het volgende:

"De resultaten van de uitgevoerde select link analyse (SLA) op basis van de OBU-data (opgeleverd op 15 juni 2018) zijn in deze context erg belangrijk, en vormen mee de basis van verder overleg in dit proces. De voornaamste bevindingen vanuit deze studie zijn dat op N119 een grotere hoeveelheid vrachtverkeer wordt waargenomen dan op N12, en dat ook het aandeel doorgaand verkeer op N119 groter is dan op N12.

In samenspraak met de betrokken actoren kan geoordeeld worden of er maatregelen nodig zijn om binnen de maas E19-A58-E34 doorgaand vrachtverkeer te weren, i.c. op N12 en N119 ten noorden van Turnhout. Zo ja, dient in verder overleg besproken te worden welke maatregelen wenselijk zijn. In eerder overleg werd wel reeds gesteld dat het implementeren van een niet-gedifferentieerde km-heffing enkel voor doorgaand vrachtverkeer wellicht weinig effectief zou blijken omwille van de grote omrijfactoren langs de autosnelwegen. Ook systemen met ANPR stuiten op ernstige bezwaren, gezien de complexiteit, kostprijs en de vereiste verwerkingstijd van geregistreerde data.

Vooralsnog kan niet geconcludeerd worden dat sluipverkeer gerelateerd is aan de km-heffing. Er worden voorlopig dan ook geen maatregelen voorgesteld."

Met de aanleg van de nieuwe weg N260 in Nederland - die om Baarle (NL) heen gaat - wordt het verkeer tussen Tilburg (A58) en Turnhout (E3) verbonden. Er wordt dan ook een aanzienlijke toename van het (vracht)verkeer verwacht op de N119.

1. Wat is de stand van zaken van het overleg met de stakeholders betreffende de N119?
2. Wat zijn de momenteel wenselijke maatregelen? Ligt de mogelijkheid tot het invoeren van een kilometerheffing op tafel als wenselijke maatregel?
3. Wanneer wordt een voorstel met maatregelen verwacht?

ANTWOORD

op vraag nr. 275 van 11 december 2018

van **PAUL VAN MIERT**

1. Een algemeen startoverleg met alle betrokken actoren werd door de provincie Antwerpen georganiseerd op 16/03/2018. Vervolgens werd op 14/05/2018 een bespreking belegd met een beperktere samenstelling. Daarin werden de beschikbare resultaten van analyses op Nederlands grondgebied besproken, alsook het opzet van de verdere analyse die gepland werd in Vlaanderen, o.b.v. gegevens afkomstig van de On Board Units van vrachtwagens. De resultaten daarvan werden samen met telresultaten vanop N12 en N119 via de provincie Antwerpen overgemaakt aan de betrokken personen bij de provincie Noord-Brabant (Nederland). Daarop werd vooralsnog geen verdere reactie ontvangen. Een volgend overleg is bijgevolg nog niet ingepland.
2. Diverse maatregelen werden reeds voorgesteld. Daarbij dienen N12 en N119 steeds samen te worden bekeken. Zoals reeds aangehaald tijdens de vermelde overlegmomenten, en in eerdere rapportage aangaande de kilometerheffing, blijken de huidige voorstellen moeilijk haalbaar en/of weinig efficiënt. Het aanbrengen van een ANPR-systeem is gezien het aantal kernen en industriezones tussen Tilburg en Turnhout erg complex en duur. Daarenboven is de verwerking van de resultaten van een dergelijk systeem zodanig tijdrovend dat dit niet kan opgenomen worden door de betrokken politiezones. Het invoeren van een kilometerheffing op N12 en N119 is meer dan waarschijnlijk niet efficiënt, gezien de grote omrijfactoren die een routing via A58 – A2 – A67 – E34 (oostzijde) of A58 – A16 – E19 – R1 – E34 met zich meebrengen. Dit wordt daarenboven nog versterkt door het feit dat er een kilometerheffing van toepassing is op delen van deze routes die gelegen zijn op Belgisch grondgebied. Bovendien worden een aantal van de betrokken segmenten gekenmerkt door veelvuldige en ernstige verkeershinder. Het instellen van vrachtverboden met uitzonderingen voor plaatselijk verkeer (d.m.v. signalisatie) is - net als ANPR- erg complex naar handhaving toe. Daarenboven moet ook daarbij steeds het geheel van N12 en N119 beschouwd worden. De visies van een aantal betrokken actoren is daaromtrent erg uiteenlopend.
3. De tijdshorizon waarbinnen eventuele maatregelen geïmplementeerd kunnen worden is nog onbekend.