



Vlaams
Parlement

ingediend op **1092** (2016-2017) – Nr. 1
3 maart 2017 (2016-2017)

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

TOELICHTING

1. Van 'eurovignet-plus' naar 'eurovignet-min'

Sinds vrijdag 1 april 2016 is in ons land de kilometerheffing voor vrachtwagens van kracht. Met het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband, hierna het decreet Kilometerheffing te noemen, werd daarvoor in het Vlaamse Gewest de juridische basis gelegd.

De kilometerheffing geldt voor alle voertuigen met een maximaal toegelaten tootaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton die bedoeld zijn of gebruikt worden voor het transport van goederen over de weg. Het tolgebied omvat in principe alle wegen in Vlaanderen, Wallonië en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er werd evenwel voor geopteerd om de heffing in Vlaanderen maar op een beperkt aantal wegen effectief aan te rekenen. Op andere wegen werd de belasting (voorlopig) gelijkgesteld aan 0 euro, het zogenaamde nultarief. Aan de omvang van het wegennet waarvoor dat nultarief geldt, werd in de aanloop naar de totstandkoming van het (ontwerp van) decreet Kilometerheffing echter grondig gesleuteld.

In januari 2015 stelde bevoegd minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts: "De drie gewesten treden op als autonome tolautoriteit voor het eigen wegennetwerk. Samen hebben zij 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."¹

Tijdens de plenaire vergadering van woensdag 22 april 2015 herhaalde de minister nogmaals: "We spreken inderdaad niet alleen over de autosnelwegen maar ook over de sluiptwegen die kunnen worden gebruikt, net om te verhinderen dat al te veel gemeenten het slachtoffer zouden worden en dat we het verkeer zouden aanzuigen naar bepaalde dorpskernen, met alle gevolgen voor files en veiligheid van dien. Dat is niet de bedoeling. Daarom brengen we de sluiptwegen onder in dat wegennet."²

Terwijl in het voorontwerp van decreet 77 N-wegen waren opgenomen waarvoor het nultarief niet geldt, werd dat aantal in het ontwerp van decreet teruggebracht tot maar 18 N-wegen die bovendien allemaal deel uitmaken van het bestaande eurovignet-netwerk.³ Alle andere N-wegen van het onderliggende net, die vatbaar zijn voor sluiptverkeer, werden dus geschrapt nadat de minister een overleg met de transportsector had gevoerd.

Een 'eurovignet-plus-netwerk' werd zo, door de schrapping van tientallen wegen van het onderliggende wegennet en enkele bijkomende vrijstellingen, omgevormd tot een 'eurovignet-min-netwerk' waarop de kilometerheffing van toepassing is.

Tijdens de gedachtewisseling over de voortgangsrapportage met betrekking tot de invoering van een kilometerheffing had de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare werken, niettemin verduidelijkt dat

¹ Antwoord minister Ben Weyts op *Schriftelijke Vragen* 2014-15, nr. 526 van 20 januari 2015 van Dirk de Kort.

² Minister Ben Weyts tijdens de plenaire vergadering van 22 april 2015.

³ Het voorontwerp van decreet en het ontwerp van decreet kunnen via de volgende link worden geraadpleegd: <https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/982596>.

het belastbare wegennet met tarieven hoger dan nul, zoals opgenomen in het voorontwerp van decreet, werden geselecteerd op basis van beschikbare modelgegevens van die wegen die voor sluipverkeer in aanmerking kwamen.⁴

Verkeersveiligheid en leefbaarheid werden dus klaarblijkelijk ingezet als pasmunt in de onderhandelingen met de (transport)sector.

2. Een aanvullende selectie van wegen was én blijft noodzakelijk

Daarmee nam de bevoegde minister, en vervolgens samen met hem een meerderheid binnen het Vlaams Parlement, een groot risico op het vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid in die steden en gemeenten die doorkruist worden door potentiële sluipwegen.

Een studie van het Vlaams Verkeerscentrum⁵ kwam al in 2012 tot de conclusie dat het Vlaamse Gewest door zijn dichte wegennet erg vatbaar is voor sluipverkeer: "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."⁶

In die studie werd dieper ingegaan op de effecten van de invoering van een vlakke kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen. Er werd onderzocht of de invoering van de kilometerheffing beperkt kan worden tot die wegen waarop momenteel het eurovignet voor vrachtwagens verplicht is, en als het eurovignetnetwerk te beperkt is, op welke wegen de kilometerheffing dan nog ingevoerd moet worden. Op basis van tal van simulaties besloot de studie dat vanaf een basistarief van 10 cent (het in het decreet Kilometerheffing vastgelegde basistarief van de heffing bedraagt 11,3 cent) een aanvullende selectie van wegen aangewezen is.⁷ Die belangrijke aanbeveling heeft de bevoegde minister uiteindelijk naast zich neergelegd.

Sinds de invoering van de kilometerheffing regent het dan ook klachten over sluipverkeer. Burgemeesters en schepenen uit diverse hoeken in Vlaanderen trokken de afgelopen maanden meermaals aan de alarmbel. Sinds de kilometerheffing ingang vond, verschenen er zo goed als wekelijks krantenartikelen over de problematiek. Onder meer de in de volgende gemeenten worden problemen gesignaleerd (wat volgt is niet meer dan een bloemlezing): Moorslede, Bazel, Kruibeke, Geraardsbergen, Ronse, Klein-Brabant, Mechelen, Achterbroek (Kalmthout), Mesen, Zandvoorde (Zonnebeke), Langemark-Poelkapelle, Vleteren, Langemark, Hasselt, Heist-op-den-Berg, Wuustwezel, Baarle-Nassau, Gent (Muide-Meulestede), Oudenaarde, Zwalm, Kampenhout en Diksmuide. De lijst van steden en gemeenten waarin de verkeersleefbaarheid onder druk is komen te staan na de invoering van de kilometerheffing, oogt lang ... té lang. Al die lokale besturen zijn de antennes van de gewestwegen en hebben een scherp zicht op wat daar gebeurt.

In de nasleep van het tragische verkeersongeval in Brugge, waarbij een 6-jarige jongen vlak bij de schoolpoort om het leven kwam, wezen ook diverse experts naar

⁴ Gedachtewisseling over de voortgangsrapportage met betrekking tot de invoering van een kilometerheffing, commissievergadering Mobiliteit en Openbare Werken van 27 maart 2015 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 304/1).

⁵ Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams Verkeerscentrum, Modelmatige evaluatie vlakke kilometerheffing voor vrachtwagens, april 2012, <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1131069>.

⁶ Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams Verkeerscentrum, Modelmatige evaluatie vlakke kilometerheffing voor vrachtwagens, april 2012, p. 25.

⁷ Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams Verkeerscentrum, Modelmatige evaluatie vlakke kilometerheffing voor vrachtwagens, april 2012, p. 25.

de toename van het sluipverkeer op gewestwegen die veroorzaakt wordt door de kilometerheffing.

De vaststellingen van de lokale besturen en experts worden geschraagd door de voorlopige conclusies die het Regionaal Ambtelijk Coördinatie Platform (RACP) trekt uit de analyse van de inkomsten van de kilometerheffing, die lager blijken te zijn dan de geraamde inkomsten. Een van de verklaringen voor de tegenvallende inkomsten luidt: "Op niet-snelwegen zijn er meldingen dat wegen met tarief >0 zouden worden gemeden. Uitsluitel hiertoe moet volgen uit analyse van de monitoring, waarvan het eindrapport dit najaar verwacht wordt."⁸

Tijdens de commissievergadering van 16 februari 2017 stelde de minister dat er een telcampagne loopt van september 2016 tot begin mei 2017. De data die daaruit voortvloeien, moeten verwerkt en geanalyseerd worden, waardoor pas in het najaar van 2017 een rapport beschikbaar zal zijn. Op basis van dat rapport wil de minister beslissingen nemen.⁹ Er is een decretale aanpassing nodig om wijzigingen aan te brengen aan het aan tol onderworpen wegennet en vervolgens moeten er ook nog tolpoorten en dergelijke worden geplaatst. Daarom zal het wellicht pas tegen 2018 mogelijk zijn om wegen (al dan niet gewestwegen en mogelijk ook gemeentewegen¹⁰) aan het aan tol onderworpen wegennet toe te voegen.

Volgens de indiener wijzen de signalen van burgemeesters en van experts over de toename van sluipverkeer in de afgelopen maanden erop dat niet langer getalmd kan worden. Hij wil met dit voorstel van decreet daarom terug naar het aan tol onderworpen wegennet zoals dat oorspronkelijk werd vastgelegd in het voorontwerp van decreet. Met dit voorstel van decreet worden de 59 N-wegen, die volgens de administratie van de minister voor sluipverkeer in aanmerking kwamen, weer aan het aan tol onderworpen wegennet toegevoegd en dit vanaf 1 september 2017. De havengebieden in Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge blijven vrijgesteld; alsook het grootste deel van de N49, een groot stuk van de R4, een klein stukje van de N31 ter hoogte van Zeebrugge en de R2.

In het belang van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid, en in het kader van het voorzorgsprincipe, is het beter om nu maatregelen te nemen die over een jaar eventueel nog gefinetuned kunnen worden op basis van het verwachte evaluatierapport, dan de komende maanden kostbare, risicovolle tijd verloren te laten gaan.

Joris VANDENBROUCKE
Renaat LANDUYT

⁸ Minister Ben Weyts tijdens de commissievergadering Mobiliteit en Openbare Werken van 19 januari 2017.

⁹ Antwoord van minister Weyts op *Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 599, aan minister Ben Weyts.

¹⁰ In antwoord op *Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2015-16, nr. 880, aan minister Ben Weyts liet de minister weten dat de mogelijkheid bestaat om ook op gemeentewegen een tarief >0 in te stellen.

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wordt vervangen door de bijlage die bij dit decreet is gevoegd.

Art. 3. Dit decreet treedt in werking op 1 september 2017.

Joris VANDENBROUCKE
Renaat LANDUYT

BIJLAGE

bij het decreet van [...] houdende vervanging van bijlage 2
van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013,
wat de indeling van wegen voor de kilometerheffing betreft

Bijlage 2

De wegen die onder een wegtype als vermeld in artikel 2.4.4.0.2, 3°, vallen zijn de volgende, voor zover ze zich situeren op het grondgebied van het Vlaams Gewest:

1° Autosnelwegen, inclusief bretelwegen, autosnelwegringen, en op- en afritten

Autosnelwegen

A1	E19	Brussel – Mechelen – Antwerpen – grens Nederland
A2	E314	Leuven – Lummen – grens Nederland
A3	E40	Brussel – grens Wallonië
A4	E411	Brussel – grens Wallonië
A8	E429-E42	Brussel (Halle) – grens Wallonië
A10	E40	Brussel – Gent – Brugge – Oostende
A12		Brussel – Boom – Antwerpen – grens Nederland
A13	E313	Antwerpen – Hasselt – grens Wallonië
A14	E17	Grens Frankrijk – Gent – Antwerpen
A17	E403	Brugge – Kortrijk – grens Wallonië
A18	E40	Jabbeke – Veurne – grens Frankrijk
A19		Kortrijk – Ieper
A21	E34	Antwerpen (Ranst) – grens Nederland
A25	E25	Maastricht (Nederland) – Luik
A112		Jan de Voslei Antwerpen
A201		Brussel – Zaventem

Bretelwegen

B101		Mechelen richting A1
B401		Gent richting A14
B402		A10 richting R4
B403		A10 naar R4 (Merelbeke)

Autosnelwegringen

R0		Ring rond Brussel
R1		Kleine Ring rond Antwerpen (Merksem – N49 of A11)
R4		Grote Ring rond Gent, exclusief de R4-Oost tussen de kruising met de E34 en de kruising met de N70
R6		Grote Ring rond Mechelen
R8		Grote Ring rond Kortrijk
R10		Binnensingel Antwerpen
R11		Antwerpen: (N148) Hoboken – Wilrijk – Mortsel – (N12 N112) Wijnegem
R13		Ring rond Turnhout
R14		Ring rond Geel
R16		Ring rond Lier

R22		Brussel: Verbrande Brug – Machelen – Diegem – Sint-Pieters-Woluwe – Oudergem – (N5) Ukkel
R23		Ring rond Leuven
R25		Ring rond Aarschot
R27		Ring rond Tienen
R32		Ring rond Roeselare
R34		Ring rond Torhout
R41		Ring rond Aalst
R71		Grote Ring rond Hasselt

2° Overige gewestwegen met een tarief van meer dan nul eurocent

N1		Brussel – Antwerpen – grens Nederland
N2		Brussel – Hasselt – grens Nederland
N3		Brussel – grens Wallonië
N4		Brussel – grens Wallonië
N5		Brussel – grens Wallonië
N6		Brussel – grens Wallonië
N7		Halle – grens Wallonië
N8		Brussel – Ninove – Oudenaarde – Kortrijk – Ieper – Koksijde
N9		Brussel – Gent – Brugge – Oostende
N10		Mortsel – Diest
N12		Antwerpen – Malle – Turnhout – (N630) Tilburg
N13		Lier – Herentals – Geel
N16		Mechelen – Willebroek – Sint-Niklaas
N19		Turnhout – Geel – Westerlo – Aarschot – Leuven
N20		Hasselt – grens Wallonië
N21		Brussel/Bruxelles – Haacht – Aarschot
N25		Leuven – grens Wallonië
N28		Nivelles – Halle – Ninove
N29		Charleroi – Gembloux – Jodoigne – Tienen – Diest – Beringen
N31		Brugge – Zeebrugge, exclusief N31 Zeebrugge tot en met de kruising met de N348
N32		Brugge – Torhout – Roeselare – Menen – (N17) Lille
N33		Oostende – Torhout
N34		Knokke – Heist – Blankenberge – Oostende – Nieuwpoort – De Panne
N36		(N35) Zarren – Roeselare – Ronse
N37		Aalter – Tielt – Roeselare – Ieper
N38		(A19) – Poperinge – (D948) Steenvoorde
N41		Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas
N42		Kwatrecht – Zottegem – Geraardsbergen – Lessines
N44		Aalter – (N49) Maldegem
N45		Aalst – Ninove – (N460) Smeerebbe – Vloerzegem

N47		Asse – Dendermonde – Lokeren
N49		Antwerpen – Zelzate – Maldegem – Knokke (Knokke-Heist), exclusief N49 van Westkapelle tot aan de kruising met de R4-West
N50		grens Wallonië – Brugge
N58		aansluiting A19 tot grens Wallonië
N60		Gent – grens Frankrijk
N70		Gent – Antwerpen
N71		Geel – Mol – Lommel – Hamont-Achel – Budel
N72		Zonhoven – Beringen – (N73 N141) Heppen
N73		Kessenich – Bree – Peer – Leopoldsburg – (A13)
N74		Noord-Zuidverbinding Limburg (Hasselt – (N69) Eindhoven)
N75		Hasselt – Genk – Dilsen-Stokkem
N76		Borgloon – Genk – Meeuwen-Gruitrode – Bree – Hamont-Achel
N78		Vroenhoven – Lanaken – Maaseik – (N273) Venlo
N79		Sint-Truiden – Tongeren – (N278) Maastricht
N80		Hasselt – grens Wallonië
N101		Verbinding A12 brug over de Schelde – Rijnverbinding
N105		Verbinding R6 – Sint-Katelijne-Waver
N132		Gierle (Lille) – Weelde Station (Ravels)
N140		Turnhout – Lille
N144		Hoogstraten – Braken (Wuustwezel)
N152		Herentals – Herselt
N153		Herentals – Sint-Lenaarts (Brecht)
N156		Verbinding tussen N19 – N152 (Westerlo)
N177		Antwerpen – Breendonk (Puurs) (Parallelwegen A12)
N180		Noorderlaan in Antwerpen
N211		Melsbroek (Steenokkerzeel) naar R22
N223		Aarschot – Tienen
N325		Verbinding Centrum (N318) – Slijpe (N369) in Middelkerke
N330		Avekapelle (Veurne) – Oostduinkerke-Bad (Koksijde)
N341		Verbinding N33 – N318 vlieghaven in Oostende
N351		Brugge – A301
N355		Pervijze (Diksmuide) – Nieuwpoort-Bad (Nieuwpoort)
N369		Ieper – Diksmuide – Leffinge (N33) (Middelkerke)
N371		Brugge – Blankenberge
N377		Jabbeke (A10) – Vlissegem (De Haan)
N382		Kaster (Anzegem) – Waregem – Roeselare
N397		Brugge – Loppem (Zedelgem)
N417		Wetteren (N9) – Dendermonde (N41)
N419		Temse – Zwijndrecht (N49)

N423		Zelzate
N424		Dampoort in Gent – Oostakker (R4) (Gent)
N466		Gent – Deinze
N614		Amay – Tongeren
N700		Bilzen – (A13 N730) Bilzen
N702		Hasselt – (N750) Sledderlo
N715		Lommel – Houthalen
N750		Genk – (N730) Zutendaal

3° Gemeentewegen met een tarief van meer dan nul eurocent

--	--	--