



Vlaams
Parlement

ingediend op **1263** (2016-2017) – Nr. 1
1 september 2017 (2016-2017)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke, Paul Van Miert
en Mathias De Clercq

over de tussentijdse 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. Situering door minister Ben Weyts.....	4
2. Uiteenzetting door Johan Schoups, Viapass	5
2.1. Viapass.....	5
2.2. De werking van Viapass	5
2.3. Een geslaagde start.....	6
2.4. De resultaten van de kilometerheffing	6
3. Uiteenzetting door David De Schutter, Vlanel	8
3.1. De controle op de kilometerheffing	8
3.2. Inbreuken en boetes	9
3.3. De aanpak van buitenlandse voertuigen.....	10
3.4. Differentiatie van de boetes	10
4. Uiteenzetting door Filip Boelaert, MOW en RACP.....	10
4.1. Doelstellingen.....	11
4.2. Inkomsten	11
4.3. Onderzoek sluipverkeer door de kilometerheffing	11
4.4. Flankerend beleid.....	14
4.5. Uitvoering engagementsverklaring naar een coherent logistiek beleid ...	15
4.6. De kilometerheffing in Europees perspectief	15
4.7. Conclusies.....	16
5. Bespreking	17
5.1. Vragen en opmerkingen van de leden	17
5.2. Antwoorden van minister Ben Weyts	21
5.3. Antwoorden van Filip Boelaert	22
5.4. Antwoorden van Johan Schoups.....	23
5.5. Antwoorden van David De Schutter	23
5.6. Afrondende bespreking	24
Gebruikte afkortingen	25

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 13 juli 2017 een gedachtewisseling over de tussentijdse evaluatie van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens.

Na een situering door Ben Weyts, Vlaams minister van Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, waren er uiteenzettingen door Johan Schoups, administrateur-generaal van Viapass, David De Schutter, afdelingshoofd Klantenmanagement bij de Vlaamse Belastingdienst, en Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en voorzitter van het Regionaal Ambtelijk Coördinatieplatform.

De presentaties van de laatste drie sprekers zijn opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Situering door minister Ben Weyts

Vlaanderen heeft internationaal het voortouw genomen bij het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens, zegt minister *Ben Weyts*. Verschillende buurlanden hadden eerder aangekondigd een kilometerheffing in te voeren, maar bijvoorbeeld in Frankrijk en Nederland is men niet tot uitvoering overgegaan. Ondanks de scepsis en de kritiek die ook in ons land bestond, hebben de gewesten de heffing ingevoerd. De minister benadrukt hierbij de goede afspraken tussen de gewesten op basis van een verregaande autonomie. Dat is ten voordele van de burger.

Voor de gebruiker is in die samenwerking een heel praktische regeling uitgewerkt. Hij krijgt bijvoorbeeld maar één factuur, waarbij achter de schermen is uitgerekend welk bedrag gaat naar de respectievelijke gewesten waar hij heeft gereden. De onvermijdelijke kinderziekten van het systeem zijn intussen overwonnen. Het is een goed systeem dat werkt en dat buitenlanders laat meebetalen voor het gebruik van onze infrastructuur. De extra inkomsten worden ingezet voor die infrastructuur en voor de sector.

Er is gewerkt met een raming van de mogelijke inkomstenstroom. Die raming bleek niet volledig accuraat. Desondanks zijn de toezeggingen aan de transportsector bij de start van het systeem met betrekking tot de terugvloei van een aanzienlijk deel van de extra inkomsten naar infrastructuur (100 miljoen euro) en naar flankerende maatregelen (50 miljoen euro), nagekomen.

Bovendien is geanticipeerd op het mogelijke sluikverkeer op het onderliggende wegennet om de kilometerheffing te ontwijken. Daartoe is een uitvoerige nulmeting gehouden met raadpleging van alle gemeentebesturen voor relevante meetpunten. De zowat 450 meetpunten leveren een aanhoudende stroom van data op, die nu verwerkt worden. Onder meer het conjuncturele wordt eruit gefilterd zoals de algemene aangroei van het vrachtverkeer en de weerslag van wegwerkzaamheden. Het is de bedoeling de zuivere impact van de kilometerheffing vast te stellen.

De verwerking van de gegevens gebeurt op een wetenschappelijke manier en duurt dus even. Niettemin is op vraag van de commissie een tussentijdse stand van zaken opgesteld op basis van de gegevens van drie specifieke regio's. Voor het algemene overzicht van de gegevens van heel het Vlaamse Gewest vraagt de minister nog enig geduld tot na eind september 2017.

2. Uiteenzetting door Johan Schoups, Viapass

2.1. Viapass

Johan Schoups, administrateur-generaal van Viapass¹, verduidelijkt dat Viapass een overheidsorgaan is. Op basis van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 is het een interregionale opdrachthoudende vereniging van publiek recht, in opdracht van de drie gewesten. Hij meent dat de gewesten fier mogen zijn op de snelle besluitvorming en de consensus. Zowel technisch als politiek is het een huzarenstuk. Viapass is reeds operationeel geworden op 1 oktober 2015. Dat was de eerste dag waarop gebruikers de bakjes (OBU's) konden afhalen en ermee rondrijden tegen het nultarief, om gewoon te worden aan het systeem.

Wie wat doet en de verantwoordelijkheden van het systeem zijn vastgelegd in het interregionaal samenwerkingsakkoord. Daarin is Viapass namens de gewesten contractbeheerder ten aanzien van de bouwer van het systeem, Satellic, de private partner (SSP) waarmee een DBFMO-contract is afgesloten na openbare aanbesteding. Nadien kunnen er nog andere dienstverleners toetreden tot het systeem na registratie bij en onder controle van Viapass. De handhaving van de kilometerheffing gebeurt door gewestelijke ambtenaren aangezien het een legale competentie is.

Wat is het mandaat van Viapass? De kilometerheffing geldt voor het vrachtvervoer in voertuigen van meer dan 3,5 ton, dus niet voor personenvervoer enzovoort.

2.2. De werking van Viapass

Johan Schoups beklemtoont dat het voor de eerste maal in de geschiedenis is dat in Europa een gps-gebaseerd wegentolsysteem het volledige grondgebied dekt. De OBU's zijn voor genoemde vrachtwagens verplicht op alle wegen, ook op de wegen waarop niet hoeft betaald te worden. Daardoor kan het vrachtverkeer overal worden gemeten. Het is de eerste maal dat een gps-systeem op deze schaal wordt uitgerold. Het systeem wordt gebruikt over drie verschillende gewesten, in vier talen (de landstalen en het Engels) – andere landen maken gretig gebruik van die meertalige formuleringen van alle technische specificaties.

Het systeem is gestart in een multiprovideromgeving, hoewel er slechts één private partner van bij het begin klaar was om toe te treden: het Franse Axxès. Er zijn nog vijf andere service providers die klaar staan om EETS-diensten te verlenen. Daarvan zijn Eurotoll en Total deze zomer bezig aan hun end-to-endtesten en zij zullen wellicht kunnen toetreden met hun OBU's in het vierde kwartaal van 2017. Het Italiaanse Telepass zal, indien het slaagt in zijn testen in het derde en het vierde kwartaal van 2017, eveneens van start gaan voor het einde van 2017. Het Duitse T-Systems-EETS (Toll4Europe) en WAG Payment Solutions, Tsjechië, hebben aangekondigd te willen participeren in de loop van 2018. Zij bereiden zich daarmee voor op de vervanging van de LKW-Maut in Duitsland in 2018 door een systeem dat zich voegt naar de Europese Tolrichtlijn, een markt van niet minder dan 4,5 miljard euro tolinkomsten!

Europa kijkt met argusogen naar ons systeem, het eerste dat de Europese Tolrichtlijn volgt, waaraan diverse OBU-leveranciers kunnen deelnemen en waarbij gebruikers niet aan elke grens moeten wisselen van bakje.

¹ Het jaarverslag 2016 van Viapass is raadpleegbaar op: <http://www.viapass.be/jaarverslag2016>

2.3. Een geslaagde start

De administrateur-generaal herinnert aan de fel besproken start van de kilometerheffing. Hij beseft dat het een ingrijpende maatregel was voor veel (nagenoeg 700.000 in heel Europa) gebruikers. Een nieuwe maatregel is nooit populair. Er waren een hoop tegenstanders en velen hoopten dat het niet zou doorgaan, zoals in Nederland het programma Anders betalen voor mobiliteit en de Franse Ecotaxe er uiteindelijk nog niet zijn gekomen. Tevens gold de wet van de grote getallen: als op een populatie van 600.000 gebruikers een half percent problemen heeft, dan zijn dat toch 3000 dossiers, die in de perceptie meer gaan wegen dan de 597.000 andere.

Het callcenter werd in de eerste dagen bestormd, met 15.000 oproepen per dag. Het moest in allerijl worden versterkt tot 420 personen enkel voor de client service. Maar sinds einde mei 2016 zijn de oproepen gezakt tot hoogstens 1500 per dag.

Er zijn wegblokkades geweest: drie dagen in Wallonië, één actie in het Vlaamse Gewest (stopgezet na interventie van de wegpolitie) en één optocht van een federatie in Brussel.

Tussen 1 oktober 2015 en 31 december 2015 werden er slechts heel matig OBU's afgehaald: 12.164. Maar bij het naderen van de start van de kilometerheffing explodeerde de vraag; in de week van 14 tot 20 maart 2016 gingen er 80.000 de deur uit! Twee geschillen in kortgeding tegen Viapass, en tegen het kilometerheffingssysteem in het algemeen, werden beslecht in het voordeel van de opdrachthouder.

Diverse aantijgingen werden geuit tegen het systeem. OBU's zouden schadelijke straling uitzenden. Een onafhankelijk testlaboratorium toonde aan dat de straling van een bakje duizend maal kleiner is dan deze van een gsm. OBU's zouden fout tol heffen, zelfs buiten onze grenzen. Aangezien er in het systeem geen kaarten van buitenlandse wegen zijn opgenomen, kan dat gewoon niet. Er was wel een probleem met enkele private parallelwegen maar die fouten zijn systematisch uit het systeem gehaald en de gebruikers zijn terugbetaald.

Er wordt gezegd dat het systeem kan worden omzeild met stoorzenders. Op een nationale gecoördineerde actie met de gewesten, de federale politie, en het BIPT werd geen enkele jammer gedetecteerd. Overigens is er continue monitoring die de uitschakeling van een OBU op bepaalde trajecten kan registreren.

Johan Schoups concludeert dat het systeem werkt. Een jaar na de invoering zijn 39 portieken actief (waarvan één testportiek), staan 22 flexibele camera's die om de vier uur verhuizen opgesteld op 1500 controlepunten, en rijden 38 controlevoertuigen rond. Voor België zijn zowat 700.000 OBU's geïnstalleerd door twee SSP's. Iedere week worden nog een vijfduizendtal OBU's afgeleverd en een drieduizendtal ingeleverd.

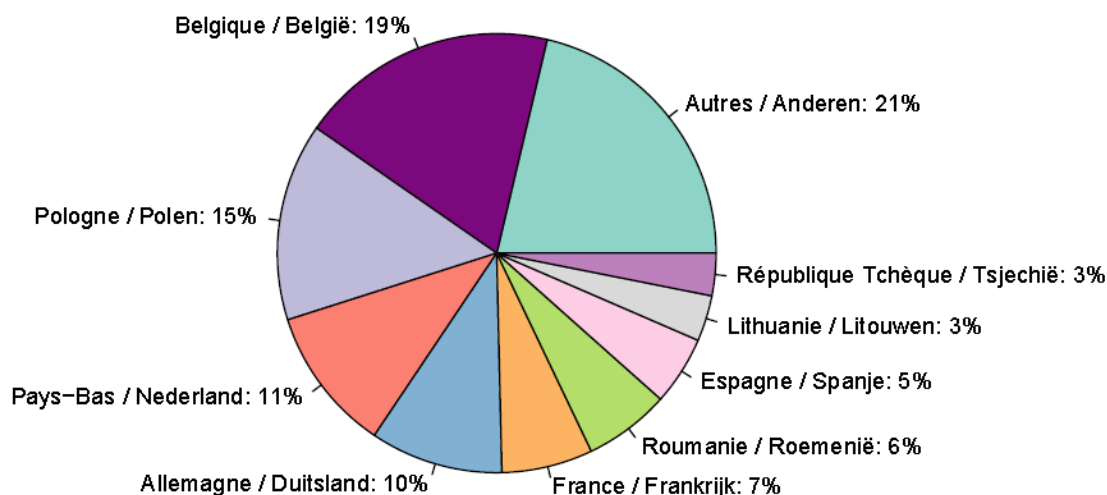
2.4. De resultaten van de kilometerheffing

Over anderhalf jaar activiteit gezien, is het duidelijk dat België een transitland is. Slechts 126.000 bakjes zitten op Belgische vrachtwagens. Er rijden zowat 140.000 vrachtwagens per werkdag in ons land; dat is nagenoeg 24 miljoen kilometer per werkdag over de drie gewesten. Dat komt neer op een inkomen uit de kilometerheffing van 2,3 tot 2,5 miljoen euro per werkdag of zowat 170 miljoen euro per kwartaal. De opbrengst in Vlaanderen schommelt, van 37 miljoen in een topmaand (lente en herfst) tot 31 miljoen in een vakantiemaand (zomer en winter). Het Vlaamse gemiddelde is ongeveer 1,6 miljoen euro per

werkdag of 35 miljoen euro per maand. Het verkeer is de economische barometer van ons land, aldus Johan Schoups.

2.4.1. De verdeling van de OBU's

De spreker toont een grafiek met de nationale verdeling van de bakjes (top10):



86,7% van de OBU's zit in voertuigen van meer dan 32 ton. De meeste bakjes zitten in de properste wagens: 43,1% in Euro 5-wagens, 35,9% in Euro 6-wagens. Voor beide properste wagens zijn de tarieven nu nog gelijk. Vanaf 1 januari 2018 zal Euro 6 minder getaxeerd worden en nu al is te zien dat het aandeel van de Euro 6-wagens almaar groter wordt. De kilometerheffing heeft duidelijk een vergroenend effect op het vrachtwagenpark.

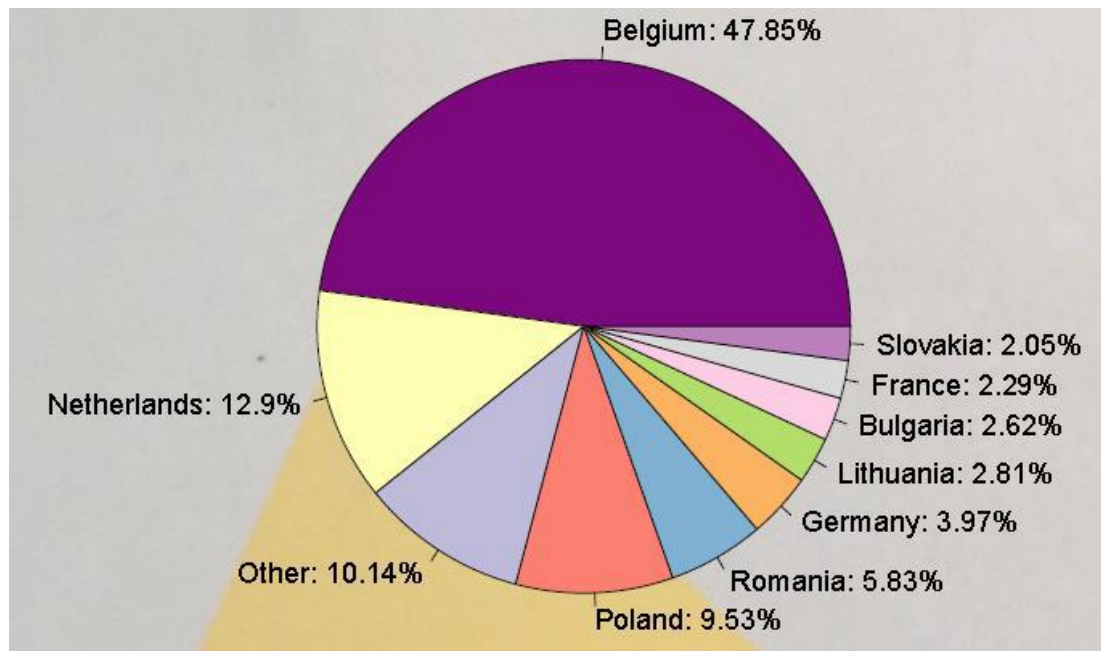
2.4.2. De verdeling van de inkomsten

De grootste inkomsten komen van de grootste vrachtwagens. De inkomsten van wagens onder de 32 ton bedragen slechts 13% van het totaal.

Met enkele grafieken van de daginkomsten per gewest (zie de dia's 19 tot 23 van zijn presentatie als bijlage) toont de spreker als het ware de polsslag van het transport in ons land. Inzoomend op het eerste kwartaal van 2016 is de weerslag te zien van bijvoorbeeld de staking in Wallonië, Koningsdag in Nederland, 1 mei en de paasvakantie enzovoort. Een vakantiedag kost aan kilometerheffing 2,5 miljoen euro. Daarom is het beter kwartalen te vergelijken dan weken of dagen. Lente- en herfsttrimesters zijn sterker dan zomer- en wintertrimesters.

Ingaand op de controle verklaart de spreker dat het niet gemakkelijk is om aan het systeem te ontsnappen. Per werkdag zijn er immers 400.000 controlemomenten, of tussen de 7 en de 8 miljoen per maand. Een vrachtwagen wordt gemiddeld drie keer per dag gecontroleerd.

46% van de inkomsten wordt gegenereerd door Belgische wagens en 54% door buitenlandse wagens. Voor de inkomsten in Vlaanderen (top 10) toont hij volgende grafiek:



3. Uiteenzetting door David De Schutter, Vlabe

David De Schutter is bij de Vlaamse Belastingdienst verantwoordelijk voor de handhaving van de verkeersbelasting en de kilometerheffing.

3.1. De controle op de kilometerheffing

Er is een hele controleapparatuur opgezet, bestaande uit een aantal controlestations. Een deel daarvan zijn de SRSE, de grote controleportieken op de autosnelwegen (39 in België waarvan 20 in het Vlaamse Gewest).

Behalve die vaste controleposten zijn er ook flexibele stations, de FRSE. In Vlaanderen zijn er 12. Het voordeel ervan is dat ze heel flexibel kunnen ingezet worden. Gemiddeld laat Vlabe de FRSE een drietal uur op een zelfde locatie staan, om het verrassingseffect maximaal uit te spelen. Ze kunnen naast de weg worden geplaatst of opgehangen worden aan een brug.

Bovendien wordt er ook gewerkt met een mobiele controledienst, de MRSE. Die dienst is uitgerust met combi's en motoren. Vlaanderen is trouwens de enige regio die bij die controle gebruikmaakt van motorfietsen. Dergelijke controles verlopen geïntegreerd. Eerst wordt een controlepost opgezet, waarbij een Vlabe-ambtenaar een connectie maakt met een controlestation (SRSE of FRSE). Als aan een van die controlestations een voertuig voorbij rijdt waarbij een probleem met de kilometerheffing wordt gedetecteerd, dan wordt een van de controleurs op een motorfiets daarvan verwittigd. Die controleur intercepteert dan het voertuig en dat wordt naar een controlepost afgeleid waar het dossier wordt afgehandeld. De spreker noemt dat een heel efficiënte werkwijze.

De controleurs zelf staan in verbinding met het handhavingscentrum, gevestigd in de Site Lavoisier in Molenbeek, waar ook Viapass gevestigd is. De ambtenaren van het handhavingscentrum verwerken continu beelden en versturen zo nodig processen-verbaal. De controleurs op het terrein kunnen gebruikmaken van de grote expertise van het handhavingscentrum.

3.2. Inbreuken en boetes

3.2.1. *Werkwijze*

Vlabel is met de controle effectief gestart op 1 april 2016. De dienst was dus vanaf de eerste dag heel zichtbaar aanwezig op het terrein. De eerste dagen lag de klemtoon op sensibilisering en zichtbaarheid op het terrein. Geleidelijk aan werd de controlefunctie opgedreven, met de nodige voorzichtigheid. In het begin werden vooral de heel in het oog springende gevallen gecontroleerd, de voertuigen zonder OBU. Later werden de controles uitgebreid tot de voertuigen die wel een OBU hadden maar hem bijvoorbeeld niet geactiveerd hadden. Die uitbreiding gebeurde steeds in overleg met de betrokken bedrijfsfederaties. Daarbij werd een zekere 'coulance' in acht genomen, begrip voor bepaalde situaties.

In de startfase kwamen nogal wat reacties op boetes. Die reacties waren begrijpelijk, ook al omdat het bedrag niet verwaarloosbaar is: 1000 euro. Daarop inspelend heeft Vlabel controlemechanismen uitgebouwd. Daardoor wordt op reacties niet alleen gereageerd met een bevestiging van de boete maar worden diverse checks uitgevoerd. In samenwerking met Satellic werden die aanvankelijk manuele checks geautomatiseerd. Vanaf september 2016 zijn die checks geïntegreerd in de controleketting en vormen thans een 'quality gate'.

Het huidige controleproces is als volgt. Eerst is er een detectie door een camera. Bij de service provider, Satellic, gebeurt een eerste check om te zien of het voertuig al dan niet onderhevig is aan de kilometerheffing. Vlabel en het handhavingscentrum doen dan een tweede controle, gebruikmakend van genoemde quality gate, die een set van regels is die bepalen of een boete terecht is. Daarbij hoort ook een visuele controle; onder bepaalde voorwaarden moet een voertuig met een proefnummerplaat niet beboet worden. Daarna wordt al dan niet de boete bevestigd en een pv verzonden. De betaling ervan wordt opgevolgd. Indien nodig wordt een aanslagbiljet opgestuurd om de rechten van de schatkist te vrijwaren.

3.2.2. *Stand van zaken*

Vlabel schreef tot eind juni 4801 Belgische pv's uit en 6542 pv's gericht aan buitenlandse overtreeders. Daarop kwamen 7088 reacties, waarbij na onderzoek nog 3589 boetes behouden bleven, 1622 boetes onterecht bleken, en nog 1877 dossiers in behandeling zijn.

Per einde juni 2017 waren er reeds 1306 boetes geïnd van Belgen en 2328 van buitenlanders (vooral Nederlanders en voorts in afnemende mate Roemenen, Polen, Duitsers en Bulgaren). Dat geeft een totale opbrengst van 4.801.776 euro.

Vooraleer boetes worden uitgeschreven, worden er heel veel controles uitgevoerd. In juni 2017 alleen al gaat het om meer dan 5,6 miljoen controles. David De Schutter constateert een hoge compliancy bij het doelpubliek van de kilometerheffing. Het aantal detecties met mogelijke inbreuk is al bij al laag te noemen: in juni 2017 bijvoorbeeld slechts 43.911 mogelijke cases (of 0,7%) en dan moesten die nog gecheckt worden in de quality gate.

Bij zijn controlewerkzaamheden werkt Vlabel nauw samen met andere controlerende instanties op de weg. Zo bijvoorbeeld met de verkeerspolitie en de douane-instanties. Er is ook samenwerking met AWW (dat overbelading controleert), met de SIOD (controle op de rij- en rusttijden en op sociale dumping), en het BIPT (controle op jamming van frequenties).

3.2.3. *Uitbreiding BE-trailers*

De spreker gaat in op een uitbreiding van het toepassingsgebied, met BE-trailers. Dat zijn voertuigen die bestaan uit een trekkend gedeelte en een oplegger, maar enkel maar samen gebruikt kunnen worden. Momenteel vallen dergelijke voertuigen niet onder de kilometerheffing, omdat het trekkend voertuig minder dan 3500 kg weegt. In realiteit kunnen die voertuigen enkel gebruikt worden in combinatie met de oplegger, waarmee ze meer dan 3500 kg kunnen vervoeren.

Er komt dus een extra omzendbrief die ook deze voertuigen onder de toepassing van de kilometerheffing brengt.

3.3. De aanpak van buitenlandse voertuigen

Bij Vlabel kent men op basis van de nummerplaten de adresgegevens van de Belgische voertuighouders. Van buitenlandse voertuighouders kent de adresgegevens niet. Toch stuurt Vlabel heel wat processen-verbaal naar het buitenland, omdat de dienst beschikt over de gegevens van de klanten bij de service providers. Als een klant bij Axxès of Satellic bijvoorbeeld zijn OBU niet activeert, kan hij aangeschreven worden.

Maar van buitenlandse voertuigen die hier rondrijden zonder OBU zijn de adresgegevens niet beschikbaar. Daarom heeft Vlabel aan 27 landen verzoeken gestuurd tot het uitwisselen van nummerplaatgegevens, op basis van de Europese richtlijn inzake invorderingsbijstand (richtlijn 2010/24/EU) en/of bilaterale dubbelbelastingverdragen. Zes landen hebben al nummerplaatgegevens overgezonden: Finland, Zweden, Hongarije, Kroatië, Litouwen en Bulgarije.

Daarnaast is van DIV vernomen dat als het EUCARIS-protocol² geratificeerd wordt, ook gegevensuitwisseling mogelijk wordt met Nederland, Duitsland, Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk, Slowakije en Letland. Voorts bevat het Mobiliteitspakket van de Europese Commissie van 31 mei 2017 een aangepaste EETS-richtlijn 2004/52 waarin een kader wordt geschapen voor de uitwisseling van nummerplaatgegevens met betrekking tot tolheffingen.

3.4. Differentiatie van de boetes

Thans wordt elke inbreuk op de reglementering van de kilometerheffing beboet met het forfaitaire bedrag van 1000 euro, ongeacht de aard van de overtreding. De transportfederaties vinden dat unfair. De drie gewesten zijn gesprekken aan het voeren om de boetes te differentiëren. Er wordt aan gedacht om een onderscheid te maken in de soort feiten: de overtredingen met duidelijk kwaad opzet, overtredingen door het niet bezitten van een OBU, overtredingen door een verkeerde manipulatie van de OBU, en een restcategorie van andere nalatigheden. Daarop zouden verschillende boetebedragen toepasselijk zijn.

4. Uiteenzetting door Filip Boelaert, MOW en RACP

Filip Boelaert herinnert aan het politiek akkoord tussen de gewesten in 2011, dat is vertaald in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voor een kilometerheffing voor vrachtwagens, waarbij een tariefmethodologie is afgesproken en de oprichting van Viapass is geregeld. Met een DBFMO-opdracht in juli werd de SSP aangesteld, Satellic. Voor de opvolging is een Regionaal Ambtelijk Coördinatieplatform opgericht, voorgezeten door de spreker en bestaande uit vertegenwoordigers van alle betrokken administraties. Er is ook

² Protocol bij het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem, ondertekend in Luxemburg op 29 juni 2000.

een (Inter-)regionaal Politiek Coördinatieplatform, waarin de verschillende regeringen overleg plegen.

4.1. Doelstellingen

De spreker geeft nogmaals een opsomming van de doelstellingen zoals die ook al zijn genoemd in de memorie van toelichting³ van het ontwerp van decreet 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.

De kilometerheffing voor vrachtwagens heeft tot doel een rechtvaardige fiscaliteit, waarbij iedere gebruiker betaalt volgens het reële gebruik van de weg. Buitenlandse gebruikers moeten een eerlijke bijdrage leveren voor het gebruik van het Belgische wegennet.

De gevraagde bijdrage moet worden gedifferentieerd volgens het maximaal toegestane totaalgewicht van het voertuig of samengesteld voertuig, in verhouding tot de schade die elke gewichtsklasse aanbrengt aan het wegdek. Conform de richtlijn moet de kilometerheffing van toepassing zijn op voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen over de weg met een maximaal toegestaan totaalgewicht hoger dan 3,5 ton.

De bijdrage moet ook gedifferentieerd zijn volgens de Euro-emissieklasse, teneinde de vergroening van het voertuigenpark te stimuleren en de Vlaamse luchtkwaliteit te verbeteren.

En ten slotte moet de bijdrage toelaten te differentiëren volgens het wegtype, rekening houdend met de reële infrastructuurkosten ervan en de lokaal veroorzaakte externe kosten, alsook om eventueel sluipverkeer te ontraden.

4.2. Inkomsten

Filip Boelaert zegt dat de inkomsten van het eerste jaar slechts 416 miljoen euro bedroegen in plaats van de geraamde 497 miljoen euro.

Hij analyseert de mindere inkomsten. Er zijn minder aan te rekenen kilometers geregistreerd. Er zijn vaker lagere tarieven dan verwacht aangerekend, wat te maken heeft met de Euroklassen. Er zijn meer voertuigen met Euronorm 5 en 6 geregistreerd dan verwacht. Er waren ook meer voertuigen met een laadvermogen van meer dan 32 ton.

Er is een evolutie zichtbaar in de samenstelling van het voertuigenpark. De vernieuwing gaat sneller dan voorzien, met nieuwe voertuigen van Euronorm 6. Voorts rijden er meer bestelwagens en andere voertuigen van minder dan 3,5 ton. Die evolutie loopt parallel met deze in andere Europese landen en zou toe te schrijven zijn aan de ontwikkeling van onlineshopping en de parcellisering van de logistiek.

Een belangrijke vaststelling is dat meer dan de helft van de geïnde toleuro's uit het buitenland komt.

4.3. Onderzoek sluipverkeer door de kilometerheffing

Er was vrij vroeg sprake van sluipverkeer. Daar is onderzoek naar gedaan. Met telcampagnes werd eerst een nulmeting uitgevoerd en dan een meting na

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 370/1, p.3.

invoering van de heffing. Die data werden gevalideerd en verwerkt en dat kostte veel tijd en werk. Op basis van die gevalideerde gegevens werd de evolutie van het vrachtverkeer bekeken.

Om enkele voorlopige conclusies te kunnen trekken zijn drie regio's bestudeerd op sluipverkeereffecten: het Kortrijkse, Geel en Noord-Limburg.

4.3.1. Wetenschappelijk verantwoord onderzoek

Voor beide telcampagnes zijn meer dan 450 telposten opgezet met telkens een voertuigclassificatie. Niet alleen het aantal voertuigen werd geteld maar ook het soort voertuigen. Er is ervoor geopteerd om rond alle centrumsteden een cordontelling uit te voeren, derhalve op de toegangswegen en de ringwegen. Daarnaast is ook gekeken naar de shortcuts tussen de betolde wegen. Ook in Noord-Limburg is uitgebreid geteld hoewel daar bijna geen wegen zijn met tolheffing.

Na de nulmeting en de éénmeting zijn de resultaten vergeleken en is gekeken of het verkeer is gestegen. De gegevens worden eerst gevalideerd. Eerst worden de afwijkingen in de reeksen automatisch opgespoord en wordt de oorzaak van de tijdelijke verstoring nagegaan. Manueel wordt dan nagegaan van elke telpost of er geen permanente verstoringen of defecten zijn geweest die door de automatische verwerking niet kunnen opgemerkt worden.

Nadat de gegevens op die manier gevalideerd zijn, worden per telpost statistieken berekend: minima, maxima en gemiddelden. Bij het bekijken van zowel de absolute als de percentuele verschillen komen de significante verschillen naar boven. Dat gebeurt met de methode van de significantievlag of de t-test.

Daarvoor wordt rekening gehouden met de gemiddelde Vlaamse groei, de autonome groei: 4,5% in het totaal verkeer en 13,1% in het vrachtverkeer. Dat zijn de gemiddelden van de verschillen tussen alle telposten. Om te bepalen of de groei van het verkeer in een bepaalde telpost significant is, wordt uitgegaan van een gecorrigeerde nulmeting: de nulmeting verhoogd met de autonome groei. Dan wordt de significantie berekend volgens een formule die de spreker laat zien (dia 14 van zijn presentatie als bijlage). Er wordt dus wel degelijk wetenschappelijk verantwoord te werk gegaan.

Bij telposten met een significante afwijking is gekeken naar de mogelijke oorzaken. Sluikverkeer door de kilometerheffing is één van de mogelijke oorzaken maar er zijn er ook andere: omleidingen door wegwerkzaamheden, ruimtelijke ontwikkelingen, aangepaste infrastructuur, nieuwe bedrijventerreinen enzovoort.

4.3.2. De resultaten in drie regio's

De spreker bespreekt de resultaten van het onderzoek in de regio Kortrijk (zie de dia's 19 tot 22 van zijn presentatie). Gedetailleerd onderzoek van de plaatselijke omstandigheden levert een hele reeks oorzaken op van toegenomen of afgenomen vrachtverkeer op parallelle wegen zonder tolheffing, waarbij ontwijking van de kilometerheffing lang niet overal een van de oorzaken is. Zo wijst de spreker op de gevolgen van een periode van strengere grenscontroles door de Franse overheid, op nieuwe bedrijventerreinen enzovoort.

In de regio Geel zijn er geen cordontellingen gebeurd maar wel tellingen op verbindingswegen en potentiële sluikwegen. Hij bespreekt de bevindingen aan de hand van twee kaarten (dia's 23 en 24 van zijn presentatie). Hier was er een telpost waar het verkeer is toegenomen door de opening van een bijkomend

bedrijventerrein. Een nieuwe fly-over aan de E313 blijkt extra verkeer te hebben aangetrokken. In het noorden van de regio blijkt het vrachtverkeer door Kasterlee bijvoorbeeld te zijn afgenomen. Dat is te danken aan de nieuwe noord-zuidverbinding. Dat zet de spreker aan het denken over de mogelijke maatregelen tegen sluipverkeer. Door het betollen van de noord-zuidverbinding loopt men immers het risico dat het verkeer zich weer op de oude doortocht gaat begeven.

In de regio Noord-Limburg is er her en der een significante toename of afname van het vrachtverkeer. Dat kan niet toegeschreven worden aan de kilometerheffing omdat er in de regio geen tolheffing is. Wellicht speelt de lokale congestie daar een rol.

4.3.3. Voorlopige algemene conclusies

Een voorlopige algemene conclusie is dat het onderzoek een sterk gemengd beeld toont. Er zijn locaties waar het vrachtverkeer stijgt, maar ook waar het binnen de autonome groei valt of zelfs daalt.

De oorzaken zijn zeer uiteenlopend. Er is de ruimtelijke ontwikkeling met nieuwe vestigingen die vrachtverkeer aantrekken. Er is sluipverkeer ter ontwijking van de kilometerheffing, soms samen met andere oorzaken. Er zijn strengere grenscontroles – een aspect waarop men niet gerekend had. Voorts spelen ook verbeterde infrastructuur, tonnagebeperkingen enzovoort een rol.

Filip Boelaert waarschuwt ervoor om op basis van eenvoudige en snelle tellingen een toename van het vrachtverkeer te wijten aan sluipverkeer. Dat is heel vaak niet het geval. Verantwoorde conclusies moeten stoelen op grondige analyse op telpostniveau met wetenschappelijke methodieken.

Overigens moet men ook rekening houden met algemene omstandigheden. Voor betrouwbare tellingen moet men bijvoorbeeld rekening houden met de schoolvakanties en de examenperiodes. Maatgevende dagen in de week zijn dinsdag en donderdag. Op de andere dagen wordt het verkeer beïnvloed door de schooluren en deeltijds werken. Dat is een heel beperkt tijdsvenster voor de tellingen en dat verklaart dan ook waarom het zo lang duurt eer grondige conclusies kunnen worden getrokken.

4.3.4. Volgende stappen

Op dezelfde minutieuze wijze worden nu ook de resultaten onderzocht van de telposten met significante stijgingen in de rest van Vlaanderen. Dat onderzoek zal klaar zijn tegen eind september 2017, met inbegrip van concrete aanbevelingen.

Er wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn. Stap 1 daarbij is de vraag of er wel maatregelen nodig zijn. Is het type weg bedoeld voor vrachtverkeer? Is het aandeel van het vrachtverkeer aanvaardbaar? In stap 2 wordt gezocht welke concrete maatregelen moeten genomen worden. Daarbij gaat het niet alleen om het uitbreiden van het tolnetwerk – waarbij men moet oppassen voor ongewenste neveneffecten. Maar ook maatregelen zoals drempels, snelheidsverlagingen enzovoort zijn mogelijk, alsmede het ontmoedigen van het vrachtverkeer door lokaal vrachtwagenverbod.

4.3.5. Voorlopige conclusies in de onderzochte regio's

In de regio Kortrijk zou men kunnen overwegen de N43, de steenweg tussen Gent en Kortrijk, parallel aan de E17, op te nemen in de kilometerheffing. Er zou een vrachtwagensluis in de kern van Gullegem, een shortcut van de E403, kunnen komen. Er is nood aan overleg met de Waalse collega's van SPW voor

een tonnageverbod op de N391 op Waals grondgebied. En het sluipverkeer op de N36 kan aangepakt worden met circulatiemaatregelen en kleine infrastructurele ingrepen.

Voor de regio Geel is vooral meer onderzoek nodig naar de mogelijkheid tot opname van de N19 in het betolde netwerk, omdat er een risico is op verder verschuivend vrachtverkeer naar de N19g. Er moet gezocht worden naar een mogelijke vrachtwagensluis in Leopoldsborg. En mogelijks zou het nuttig zijn gedeelten van de N10 en de N15 op te nemen in de kilometerheffing.

Voor de regio Noord-Limburg acht Filip Boelaert het aangewezen de huidige investeringen op het AWW-programma uit te voeren. Hij bepleit een onderzoek naar de mogelijkheid van een vrachtwagensluis in Leopoldsborg, in Hechtel-Eksel en op lokale wegen.

4.4. Flankerend beleid

Het flankerend beleid is gestart met een engagementsverklaring, nog voor de kilometerheffing was ingevoerd, op 10 juli 2015 en bevat een aantal maatregelen. Werkgroepen zouden in samenwerking met de sector worden opgericht om te komen tot betere opleiding, instroom en kostenbesparing voor de transportsector. Na intensief overleg met de sector in werkgroepen is de engagementsverklaring omgezet in een coherent logistiek beleid meegedeeld aan de Vlaamse Regering op 21 oktober 2016.

4.4.1. Fiscale maatregelen

De kilometerheffing is 100% aftrekbaar van de vennootschapsbelasting en zelfs van de personenbelasting. Het eurovignet werd afgeschaft, wat een derving van 81 miljoen euro inhoudt. De verkeersbelasting voor kleine vrachtwagens is afgeschaft en deze voor grote vrachtwagens is verlaagd tot het Europese minimum (9 miljoen euro gedeelde inkomsten).

4.4.2. Investerings

De spreker toont een lijst (dia 34 van zijn presentatie) van heel concrete investeringen die de minister heeft aangekondigd voor de jaren 2017-2019 in de marge van de invoering van de kilometerheffing. Het engagement om jaarlijks 100 miljoen euro extra te investeren loopt eveneens.

4.4.3. Proefprojecten LZV's

Een eerste project van langere en zwaardere vrachtwagens liep van start in juni 2014, kreeg een positieve evaluatie en is verlengd tot juni 2018.

Voor een tweede proefproject is een voorstel van decreet aangenomen door het Vlaams Parlement⁴. Een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering is in de maak. Voor dat nieuwe proefproject zijn de criteria aangepast aan de bevindingen van het eerste proefproject. Ook grensoverschrijdend transport met LZV's wordt mogelijk. De aanvragen voor individuele trajecten worden vervangen door aanvragen voor aantakkingstrajecten op een vast netwerk.

⁴ Voorstel van decreet houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-2017, nr. 1189/1-3).

4.4.4. *PIEK 2*

Het PIEK-project behelst stil en duurzaam leveren in de dagrand en het versterken van de dialoog over stedelijke logistiek met stakeholdersplatformen en thematische sessies. Het resultaat moet zijn dat er stil geleverd wordt met minder files, meer verkeersveiligheid, minder brandstofverbruik en minder uitstoot van schadelijke stoffen.

De VLAREM-regelgeving met betrekking tot geluidsnormen wordt aangepast voor leveringen aan grote supermarkten zoals Colruyt en Delhaize.

4.4.5. *Diverse maatregelen*

De agrovoedingssector krijgt 1 miljoen euro extra voor twee bestaande VLIF-maatregelen.

Het oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen, die normaliter buiten de kilometerheffing vallen, wordt tegengewerkt door de controle van Vlabel op de aanwezigheid van OBU. Bij misbruik op eigen werven wordt dit gemeld aan Vlabel.

De dubbele technische controle op voertuigen wordt afgeschaft. Vanaf 1 maart 2017 moeten vrachtwagens nog slechts 1 maal per jaar gekeurd worden.

4.5. *Uitvoering engagementsverklaring naar een coherent logistiek beleid*

Intussen is de uitvoering van de engagementsverklaring naar een coherent logistiek beleid volop aan de gang.

De Vlaamse overheid voorziet in een pakket van maatregelen voor de transportsector van 40 miljoen euro jaarlijks. Daarin zitten maatregelen gericht op de arbeidsmarkt, opleiding en onderwijs. Voorts komen er een subsidiesysteem voor verkeersveilige en ecologisch verantwoorde maatregelen en een ecologiepremie+. Gecombineerd vervoer wordt bevorderd. In de verkeersbelasting wordt occasioneel vervoer ruimer ingevuld.

De spreker geeft een gedetailleerde opsomming van al die maatregelen (zie dia's 39 tot 43 van zijn presentatie als bijlage).

4.6. *De kilometerheffing in Europees perspectief*

4.6.1. *Mobiliteitspakket*

De spreker plaatst de kilometerheffing in Europees perspectief. Eind mei pakte de Europese Commissie uit met haar mobiliteitspakket: een mededeling en acht wetgevende initiatieven, om de Europese wegvervoersector schoner, competitiever, eerlijker en geconnecteerder te maken. Bij de voorstellen is er onder meer een herziening van de Eurovignetrichtlijn en de herziening van de verkeersbelasting in de Eurovignetrichtlijn. Er komt ook een EETS-richtlijn.

4.6.2. *Eurovignetrichtlijn*

Met de herziening van de Eurovignetrichtlijn moet er variatie komen in de heffingen op basis van koolstofuitstoot. Het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot alle voertuigen op vier wielen. Het beginsel van de vervuiler/gebruiker betaalt, wordt nageleefd.

De heffingen worden voortaan op afstand en niet op tijd gebaseerd. De vignetten worden vervangen door heffingen.

Een compensatie via de verkeersbelasting zal nog enkel mogelijk zijn indien de heffing op afstand is gebaseerd. De Europese minima voor de verkeersbelasting voor zware voertuigen worden over vijf jaar uitgefaseerd.

4.6.3. EETS-richtlijn

De EETS-richtlijn moet grensoverschrijdende (automatische) uitwisseling van informatie voor tolheffing (niet-betalers) tussen lidstaten regelen, met inzet van digitalisering.

Het toepassingsgebied wordt uitgebreid met videotolling.

EETS-providers kunnen tot eind 2027 voor lichte voertuigen 5,8 GHz microgolf-technologie aanbieden. Ze kunnen daarbij zelf kiezen op welke markt zij willen opereren. Ze gaan niet meer verplicht zijn actief te worden in alle toldomeinen van de EU.

De richtlijn bakent de rechten en plichten van leverancier en tolheffer af.

Filip Boelaert gaat er trots op dat Vlaanderen hier een pioniersrol speelt.

4.7. Conclusies

4.7.1. Doelstellingen behaald

De secretaris-generaal van MOW concludeert dat de doelstellingen van de kilometerheffing werden behaald. Iedere gebruiker betaalt volgens het reële gebruik van de weg. 54% van de geïnde toleuro's komen uit het buitenland. Er geldt een gedifferentieerde bijdrage op basis van gewicht (3,5 tot 12 ton, 12 tot 32 ton en >32 ton), op basis van Euronormklasse (Euro 0-2, Euro 3, Euro 4, Euro 5-6), en op basis van het wegtype).

De inkomsten liggen lager dan verwacht maar meer dan 75% van de heffingbetalers rijden met Euronorm 5 of 6; dat wijst op een vergroening van het wagenpark. Ook is meer dan 85% van de vloot groter dan 32 ton.

4.7.2. Sluipverkeer

Met betrekking tot sluipverkeer als effect van de kilometerheffing kunnen de eerste conclusies getrokken worden. De stijging van het vrachtverkeer is een complex gegeven met diverse oorzaken, waaronder sluipverkeer. Er is een gemengd beeld te zien bij de diverse telposten: stijging, status quo en afname.

Er is een grondig onderzoek noodzakelijk. Concrete maatregelen worden genomen op basis van een stappenplan. Er is een tendens waar te nemen dat er gekozen wordt voor de kortste in plaats van voor de snelste route.

Het onderzoek wordt afgerond tegen eind september 2017. Daarop gebaseerd worden er maatregelen voorgesteld volgens een stappenplan.

4.7.3. Flankerend beleid

Wat betreft het flankerend beleid herhaalt de spreker zijn eerdere opsomming. Hij benadrukt het blijvend engagement om de transportsector te ondersteunen.

5. Bespreking

5.1. Vragen en opmerkingen van de leden

5.1.1. *Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke*

Joris Vandenbroucke heeft vragen over het sluipverkeer. Hij is het ermee eens dat het onderzoek naar het sluipverkeer grondig en wetenschappelijk wordt gevoerd. Maar hij verwijst naar een eerdere uitspraken van secretaris-generaal Filip Boelaert in de commissie⁵ in het voorjaar van 2015 waarin hij zich veel minder gereserveerd uitliet over de effecten van de kilometerheffing op het sluipverkeer. Hij verklaarde dat er zou geopteerd worden voor een eurovignet-plusnetwerk bestaande uit de autosnelwegen en hun 59 parallelle gewestwegen. Die keuze zou worden gemaakt op basis van een studie van het Verkeerscentrum van 2012 waarin stond dat het met de voorgestelde tarieven aangewezen was een selectie te maken van gewestwegen die moesten worden opgenomen in het betolde netwerk.

Al die gewestwegen zijn uiteindelijk niet opgenomen in het netwerk. Volgens *Joris Vandenbroucke* is dat niet gebaseerd op een andere studie maar het resultaat van onderhandelingen met de transportsector. Intussen zijn er na de invoering van de kilometerheffing op het beperkte netwerk tal van klachten geweest van lokale overheden over toegenomen sluipverkeer en daarover zijn ook al verschillende vragen om uitleg gesteld.

Het lid verwijst naar de Vlaamse Verkeersindicatoren 2016 die besproken werden in de commissie op 23 maart 2017⁶. Daarin kwam een spectaculaire groei van het verkeer op de Vlaamse wegen tot uiting, tot 13% voor het vrachtverkeer. Het Vlaams Verkeerscentrum zegt dat er in het vrachtverkeer een trendbreuk vast te stellen is: op de Vlaamse autosnelwegen stabiliseert het aantal zware vrachtwagens en daalt zelfs. Die trendbreuk doet zich voor op werkdagen in alle maanden sinds de invoering van de kilometerheffing.

Dat vindt *Joris Vandenbroucke* een heel belangrijke indicator. Dat wijst in de richting van het ontwijken van het betolde wegennet.

5.1.2. *Vragen en opmerkingen van Marino Keulen*

Marino Keulen noemt de invoering van de kilometerheffing een mijlpaal, weliswaar met enkele kinderziektes en bijna een opstand in Wallonië, maar de heffing is intussen geaccepteerd.

Wat het sluipverkeer betreft, noemt het lid het onmiskenbaar dat de huidige economische groei meer verkeer genereert op onze wegen. Niettemin ziet men plots zwaar verkeer verschijnen op wegen waar het vroeger uitzonderlijk was. Noord-Limburg heeft dan wel geen betolde wegen maar het zou kunnen zijn dat transporteurs pogen zo laat mogelijk op die wegen te komen en daarom door regio's rijden waar er geen zijn. Dat moet zeker meer onderzocht worden, zoals ook het fenomeen van de kleinere bestelwagens.

Opmerkelijk vindt *Marino Keulen* de bijdrage van de buitenlandse transporteurs, die meer dan de helft van de kilometerheffing dragen. Praktische problemen zoals met de BE-trailers moeten gewoon opgelost worden; niemand zal zich daartegen verzetten.

⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 304/1.

⁶ *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2016-17, nrs. 1559 en 1565.

Een aandachtspunt noemt het lid de kleinere transporteurs. De grotere hebben een uitgebreide administratie om zaken zoals de kilometerheffing te beredderen. De administratieve verplichtingen moeten beheersbaar blijven.

Tot slot heeft de spreker het over de uitbreiding van de kilometerheffing naar de personenwagens. Het regeerakkoord zegt dat dit voor de volgende bestuursperiode is. Voor Open Vld is het heel belangrijk dat het dan over een slimme heffing gaat die rekening houdt met locatie en tijdstip, gekoppeld aan een hervorming van de verkeersfiscaliteit en geïntegreerd in het aangekondigde mobiliteitsbudget.

5.1.3. Vragen en opmerkingen van Paul Van Miert

Paul Van Miert vraagt om de opmerkingen van de transportsector au sérieux te nemen. Hij haalt die een voor een aan.

De differentiatie van de boetes: de transportsector ervaart het als erg unfair dat een frauderend iemand gelijkgesteld wordt met een onachtzaam iemand die een menselijke fout maakt. De boetes lopen soms heel snel op; de spreker heeft weet van voorbeelden van 15.000 euro in een zestal weken. De differentiatie van de boetes moet zo vlug mogelijk doorgevoerd worden.

In Duitsland bestaat er een website, Toll Collect, waar grotere transporteurs in ons land vragende partij voor zijn. Het lid heeft hierover al een vraag om uitleg⁷ gesteld. Die website biedt in Duitsland de mogelijkheid van een dagticket of een ticket voor een bepaalde rit bij defect van een OBU. Kan dat ook hier niet aangeboden worden?

De tarieven voor de wagen met Euronorm 5 en 6 zijn nu nog gelijk, maar op 1 januari 2018 wordt het duurder voor Euronorm 5. Febetra vraagt om die maatregel uit te stellen. Voor de firma's die nog als laatsten wagens van de categorie Euronorm 5 hebben aangekocht en die investeringen nog geruime tijd aan het afschrijven zijn, zal de duurdere factuur hard aankomen.

Zowel de eigenaar van de wagen als de gebruiker is onderhevig aan de kilometerheffing. In geval van leasing of huur van vrachtwagens komt het voor dat de gebruiker in faling gaat en de verhuurder moet opdraaien voor een aantal boetes. Dan is het voor de leasingmaatschappijen lastig om van Vlabel gegevens te bekomen over de gebruikers in kwestie, wat mogelijke recuperatie bemoeilijkt.

Over het sluipverkeer is het laatste woord nog niet gezegd. Paul Van Miert herhaalt dat ook de sector beseft dat het ontwijken van de kilometerheffing financieel niets oplevert. Wel wordt hoe langer hoe meer gepoogd de congestie in bepaalde regio's, zoals Antwerpen, te vermijden. Het sluipverkeer is het gevolg van heel uiteenlopende factoren en men moet zich hoeden om eenzijdige maatregelen te treffen. De spreker vreest bijvoorbeeld dat als veel gewestwegen worden toegevoegd aan het betolde wegennet, er wel eens sluipverkeer zou kunnen ontstaan op nog minder geschikte secundaire wegen, dorpskernen en schoolomgevingen.

Ook wat de flankerende maatregelen betreft, is er wrevel bij de transporteurs. Een en ander gaat te traag.

⁷ *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2016-17, nr. 2161.

5.1.4. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort herinnert eraan dat de doelstelling van de kilometerheffing niet louter de inkomsten is. De belangrijkste doelstelling is de mobiliteit in onze samenleving grondig te veranderen. Op een succesrijke invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens zou daarom een kilometerheffing voor personenwagens volgen. Ook zouden er gevolgen moeten zijn in de zin van een modal shift van vrachtvervoer op de weg naar de andere modi. Daarvoor is blijkbaar geen aandacht bij de evaluatie en de spreker pleit ervoor dat alsnog mee te nemen in de definitieve evaluatie.

Dirk de Kort beseft dat het fenomeen sluipverkeer een ingewikkeld probleem is. Maar hij stelt toch vast dat men in het Waalse Gewest al wel een definitieve evaluatie van één jaar kilometerheffing heeft kunnen afwerken. De Waalse Regering heeft al op 23 februari 2017 besloten extra wegen (33 kilometer) toe te voegen aan het betolde wegennet. Daarom is ook in Vlaanderen een definitieve evaluatie dringend nodig.

De spreker ontvangt signalen van toegenomen drukte op het onderliggende wegennet. Er is onmiskenbaar meer verkeer. Lokale besturen melden meer sluipverkeer. Kunnen die lokale overheden hun vaststellingen inbrengen in de Vlaamse evaluatie? En kunnen zij voor het lokale wegennet zelf maatregelen nemen? Laat ons in elk geval niet blind zijn voor de vaststellingen van de lokale besturen op het terrein.

Kan er gedacht worden aan een uitbreiding van de kilometerheffing tot de lichte vrachtwagens? De spreker heeft de indruk dat er een verschuiving is van vrachtvervoer naar wagens van minder dan 3,5 ton.

Voorts pleit hij ervoor de kilometerheffing variabel te maken, om bijvoorbeeld een verschuiving van het vrachtverkeer naar de luwe avond- en nachturen te bevorderen. Hij hoort van de detailhandelsfederatie Comeos bijvoorbeeld dat de sector niets heeft aan de kilometerheffing. Kan niet onderzocht worden hoe de kilometerheffing voor vrachtwagens slimmer kan worden gemaakt?

Praktisch wil het lid weten of er na de definitieve evaluatie van de kilometerheffing eind september 2017 nog tijd rest om maatregelen te nemen zoals het uitbreiden van het betolde wegennet en of het parlement daarin een rol kan spelen.

5.1.5. Vragen en opmerkingen van Ingrid Pira

Ingrid Pira zegt dat de manier waarop de kilometerheffing is ingevoerd niet de manier is waarop Groen die wilde. Haar fractie wilde dat de kilometerheffing voor vracht- en personentransport samen werd ingevoerd, met differentiatie naar plaats, tijd, gewicht, ecoscore, met een maximaal regulerend effect. Nu is de kilometerheffing te eenzijdig gericht op de financiële opbrengsten, hoewel eerlijke fiscaliteit ook een doelstelling moet zijn. De kilometerheffing zou een instrument moeten zijn om de files te verminderen en om de trafieken te spreiden over meer modi, zoals de waterweg.

Voor het voorkomen van sluipverkeer had de fractie veel hoop gesteld in de oorspronkelijke kaart van tolwegen, maar die is erg afgeslankt. Ingrid Pira stelt vast dat er 80 miljoen euro minder inkomsten zijn dan verwacht. Zij veronderstelt dat het sluipverkeer eveneens een van de redenen is van de mindere inkomsten.

Komen de resultaten van het onderzoek naar sluipverkeer overeen met de klachten van de gemeenten? Zijn er klachten van lokale besturen die op niets zijn gebaseerd? Worden die klachten overigens geregistreerd en meegenomen in het onderzoek?

Uit het voorlopige onderzoek blijkt op de N19 sluipverkeer te zijn als gevolg van de kilometerheffing. Die N19 stond op genoemde oorspronkelijke kaart van tolwegen. De N43, met ook sluipverkeer als gevolg van de kilometerheffing, dan weer niet. Worden die wegen binnen afzienbare tijd opgenomen in het betolde wegennet?

Zou de toename van het sluipverkeer in het noorden van Limburg, hoewel er daar geen wegen zijn die onder de kilometerheffing vallen, niet het gevolg kunnen zijn van het vermijden van de files in en rond Antwerpen?

Het lid dringt erop aan dat de definitieve resultaten van de evaluatie ook in de commissie worden besproken.

Wordt er al onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de kilometerheffing te differentiëren naar tijd en plaats?

De uitbreiding van de kilometerheffing tot het personenvervoer is aangekondigd voor de volgende beleidsperiode. Maar inmiddels is de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens een technisch succes gebleken. Kan de kilometerheffing voor personenwagens dan niet eerder worden ingevoerd?

5.1.6. Vragen en opmerkingen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq zegt bijzonder benieuwd te zijn naar de resultaten van de evaluatie in de andere regio's van ons land (buiten de drie genoemde). Daarbij is niet alleen het fenomeen van het sluipverkeer van belang maar ook de verkeersonveiligheid die daarmee gepaard gaat.

Merken we een verschuiving naar andere vervoersmodi sinds de invoering van de kilometerheffing, zoals spoor en binnenvaart?

Zijn er aanwijzingen dat de capaciteit van de vrachtwagens beter wordt benut? Dat vindt de spreker eveneens een interessant aspect. Er moet naar gestreefd worden om de vrachtwagens zo vol mogelijk op weg te sturen, want dat betekent minder verkeersbewegingen.

5.1.7. Vragen en opmerkingen van Lode Ceyssens

De vaststelling dat er in Noord-Limburg een toename van het vrachtverkeer is hoewel er daar geen tolwegen zijn, sterkt *Lode Ceyssens* in zijn overtuiging dat de regio wordt doorkruist door transport dat de toegang tot de betolde wegen zo lang mogelijk wil uitstellen. Daarover wordt geklaagd in verscheidene gemeenten in de regio. Het feit dat daar geen betolde wegen zijn mag niet leiden tot de conclusie dat er geen sluipverkeer is als gevolg van de kilometerheffing.

Bij de voorgestelde maatregelen om het toegenomen vrachtverkeer in Noord-Limburg aan te pakken, staat het voornemen om geplande investeringen uit te voeren. Welke investeringen zijn dat? Tegen wanneer zou de aangekondigde vrachtwagensluis worden ingericht?

Het is een goede zaak dat de buitenlanders het grootste deel van de kilometerheffing betalen. Weet men waar die buitenlandse vrachtwagens naartoe rijden?

Dat is van belang voor de te verwachten doorrekening aan de klant: is dat een binnenlandse of buitenlandse klant?

Vlabel krijgt van zes landen nummerplaatgegevens door. Mag het lid daaruit concluderen dat bijvoorbeeld een Nederlandse heffingsplichtige chauffeur zonder OBU, alleen kan beboet worden als hij staande gehouden wordt?

5.1.8. *Vragen en opmerkingen van Martine Fournier*

Martine Fournier heeft gehoord dat naar 27 landen een verzoek is gericht om nummerplaatgegevens te kunnen krijgen en dat er maar zes landen bereid zijn om mee te werken. Zij vindt dat heel weinig in Europees perspectief. Zij ziet ook dat er in 2000 een verdrag in Luxemburg is ondertekend; zeventien jaar later moet dat nog geratificeerd worden. Is dat niet erg laat?

En na ratificatie zijn er dan nog maar zeven extra landen die hun gegevens zullen doorgeven. Welke extra stappen zullen ondernomen worden om de buitenlandse vrachtwagens te onderwerpen aan de kilometerheffing? Hoeveel gekende nummerplaten van buitenlandse klanten zijn er tegenover niet-gekende?

5.1.9. *Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder*

Annick De Ridder kijkt uit naar de volledige evaluatie in september, die een breder en evenwichtiger beeld zal geven.

In de toegelichte flankerende maatregelen staat niets over de eerder aangekondigde maatregel van loonkostvermindering. De gewesten zijn daar niet voor bevoegd, maar is er overleg met het federale niveau hierover? Is de maatregel haalbaar en, zo niet, wat zijn de alternatieven? Dat was toch een belangrijke belofte aan de sector.

5.2. Antwoorden van minister Ben Weyts

De *minister* omschrijft het doel van de kilometerheffing als het opleggen van een eerlijke belasting op het gebruik van de weg en de milieu-impact, niet alleen voor de binnenlandse transportsector maar ook voor de buitenlandse. Hij wijst erop dat het effect vergroening van het wagenpark groter is dan eerst geraamd. Dat is trouwens een van de oorzaken van de lagere inkomsten. Die trend zal zich hoogstwaarschijnlijk doorzetten na de differentiatie van de tarieven tussen de wagens met Euronorm 5 en 6. Op nieuwjaar 2018 worden de tarieven voor wagens met Euronorm 5 verhoogd.

Minister Ben Weyts is er ook van overtuigd dat er een verschuiving is van de weg naar de waterweg, maar om die overtuiging te staven zou er een enquête bij de verladers moeten gehouden worden. Maar behalve de kilometerheffing zijn er ook nog tal van andere overwegingen die verladers ertoe kunnen aanzetten over te schakelen op de binnenvaart, het ontwijken van de congestie bijvoorbeeld.

Een uitbreiding van de kilometerheffing naar de lichte vrachtwagens vindt de minister niet zo aangewezen, omdat het een tussenstap zou zijn in de veralgemening van de kilometerheffing voor alle wagenverkeer op de weg. Dat zou de invoering van de kilometerheffing voor personenwagens kunnen vertragen. Voorts is hij van mening dat een tijds- en plaatsafhankelijke differentiatie van de tarifiering momenteel geen goede zaak zou zijn omdat het slechts een klein sturend effect zou hebben op het totale verkeer. Het vrachtverkeer is immers maar een beperkt deel, zowat 10%, van het totale verkeer. De kilometerheffing zal pas een sturend effect hebben als alle wagens eronder vallen.

Wat het flankerend beleid betreft, zijn in overleg met de sector alle maatregelen uitgewerkt in een pakket van 40 miljoen euro. Precies daarvoor heeft de uitwerking wat langer geduurd dan eerst aangekondigd. Dat pakket is nagenoeg rond, op een goedkeuring door de Vlaamse Regering na.

De minister benadrukt de wetenschappelijk verantwoorde en gedetailleerde aanpak van het onderzoek naar de effecten van de kilometerheffing. Het buikgevoel van lokale bestuurders is soms wel anders maar de discussie moet worden gevoerd op basis van wetenschappelijk onderbouwde elementen. Het klopt dat men in Wallonië sneller gewerkt heeft, maar de keuzes zijn daar veel minder wetenschappelijk onderbouwd genomen. Zo zijn sommige wegen daar opgenomen in het betolde wegennet hoewel de vaststellingen wijzen op een vermindering van het vrachtverkeer. De densiteit van het wegennet in Vlaanderen is trouwens heel wat groter dan in Wallonië.

Als er dan een duidelijk effect van de kilometerheffing op het verkeer wordt vastgesteld, zijn er diverse maatregelen mogelijk om dat effect te neutraliseren of te milderen. Behalve opname in het betolde wegennet kunnen er ook faciliterende of ontradende maatregelen genomen worden die te maken hebben met de infrastructuur. Dat moet heel nauwgezet bekeken worden om te vermijden dat het sluipverkeer zich zou verplaatsen naar nog minder geschikte wegen zoals de Dorpsstraat en de Schoolstraat. Het Vlaams Parlement krijgt hierin het laatste woord want elke wijziging in het betolde wegennet vereist een wijziging van het decreet.

Joris Vandenbroucke wees op het verschil in vaststellingen tussen de verkeersindicatoren van het VVC en de evaluatie. Het VVC ziet een stabilisatie van het vrachtverkeer op de autosnelwegen. Minister Ben Weyts benadrukt dat de indicatoren van het VVC een jaarlijkse opname zijn en dat de evaluatie spreekt over drie jaar tussen de nulmeting en een jaar na de invoering van de heffing. De meting van de evaluatiestudie betreft ook een veel ruimere meting van diverse soorten wegen; die van het VVC gaat enkel over de autosnelwegen.

5.3. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert verklaart dat de cijfers van het VVC en van de evaluatiestudie elkaar niet tegenspreken. In de regio Kortrijk wordt er op de E17 een stabilisering van het vrachtverkeer vastgesteld. De studie zegt niet dat er nergens drukker verkeer is, wel dat het niet alleen sluipverkeer is. In de conclusies van het VVC-rapport staat dat de situatie verschilt van snelweg tot snelweg.

Uiteraard wordt met de weerslag van de ontwikkeling van e-commerce rekening gehouden. Ook bij het nadenken over de stedelijke logistiek wordt dat meegenomen. Er is inderdaad een stijging van het aantal kleinere bestelwagens maar die loopt parallel met wat in heel Europa kan worden vastgesteld.

Of het nu om sluipverkeer gaat of om een stijging van het verkeer om andere redenen: als een weg het verkeer op een bepaald moment niet meer aankan, ben je als wegbeheerder, gewest of lokale overheid, verplicht in te grijpen.

Of er sinds de invoering van de kilometerheffing een evolutie is in het spoor- en binnenvaartverkeer, moet onderzocht worden. Het staat vast dat de binnenvaart is gestegen in de eerste helft van 2017 maar of dat te danken is aan de kilometerheffing moet nog onderzocht worden.

Het lokale aanvoelen dat er meer verkeer is, klopt. Maar de oorzaken zijn talrijker dan de kilometerheffing.

Is het sluipverkeer een van de oorzaken van de mindere opbrengsten? Deels wel maar deels ook niet. Want er wordt vaker geopteerd voor kortere routes en dat betekent niet altijd tolvrije wegen. De spreker noemt dat overigens geen rationele keuze.

Komen de resultaten van het onderzoek overeen met de meldingen van de gemeenten? Er komen heel veel meldingen van sluipverkeer binnen. Die worden inderdaad geregistreerd en vergeleken met het onderzoek.

Verkeersonveiligheid door sluipverkeer wordt opgevolgd. Maar de indicatoren van de ongevallen over het voorbije jaar vertonen geen stijging. Het is nog niet mogelijk een correlatie te leggen tussen verkeersonveiligheid en kilometerheffing, maar dat is nog niet onderzocht.

In sommige gevallen wordt de capaciteit van vrachtwagens beter benut maar in andere gevallen dan weer niet. Vooral vervoer voor eigen rekening wordt door de kilometerheffing aangezet de vrachtwagens voller te beladen. Vervoer voor rekening van derden eigenlijk niet want het is toch de klant die betaalt. Dat is een punt waar het logistiek beleid nog kan aan werken.

Of de binnenwegen in Limburg worden gebruikt om het oprijden van betolde wegen uit te stellen, is moeilijk te zeggen; dat vergt een veel ruimer onderzoek, van herkomst en bestemmingen bijvoorbeeld. Wel is vastgesteld dat er op de andere wegen geen sluipverkeer is maar toch drukker verkeer. Ter plekke wordt gemeld dat het ook gaat om het ontwijken van enkele lokale probleempunten.

Is er zicht op de bestemming van de vrachtwagen? Ja, maar die gegevens mogen niet vrijgegeven worden, om privacyredenen.

5.4. Antwoorden van Johan Schoups

Johan Schoups zegt dat de websites van Viapass en de service providers wel degelijk heel gebruiksvriendelijk zijn. Op die van Viapass wordt de informatie gegeven in vier talen, Nederlands, Frans, Duits en Engels. Dan zijn er ook de websites van de service providers. De Belgische leverancier, Satellic, geeft, ook in de vier genoemde talen, alle gegevens over de technische werking. Voor de fleetmanagers is er nog een aparte website, RUP, waarop de eigen wagens te volgen zijn en wagens kunnen toegevoegd of gedeleted worden enzovoort.

Wat betreft het overleg met de sector om de verhoging van de tarieven voor Euronorm 5 uit te stellen, wijst Johan Schoups erop dat die differentiatie tussen Euronorm 5 en Euronorm 6 in het decreet is verankerd met inbegrip van het bedrag.

Over het aantal vrachtwagens zonder OBU (minder dan 1% van het totaal) geeft de administrateur-generaal volgende cijfers: slechts 0,7% van de gecontroleerde voertuigen heeft geen OBU en 78,47% daarvan zijn buitenlandse vrachtwagens. Dat wil niet zeggen dat ze uiteindelijk niet gesnapt worden; die nummerplaten gaan in het systeem en vroeg of laat worden ze tegengehouden. 0,08% van die 0,7% ten slotte zijn wagens met onleesbare nummerplaten.

5.5. Antwoorden van David De Schutter

Aan de gradualiteit van de boetes wordt gewerkt, verklaart *David De Schutter*. Het is de bedoeling dat een bewuste fraudeur, iemand die een jammer installeert in zijn wagen bijvoorbeeld, zwaarder beboet wordt dan iemand die vergeet zijn OBU te activeren. Firma's die heel veel boetes opstapelen kunnen bij Vlabel rekenen op de nodige mildheid en begrip voor bepaalde omstandigheden.

Een Nederlander die zonder OBU rondrijdt, komt op de zwarte lijst en op een zeker moment wordt hij wel eens tegengehouden door een controleploeg en met de rekening geconfronteerd.

Het verdrag van Luxemburg is eerder al geratificeerd, maar een aanpassing van 2017 nog niet. Het is dus niet zo dat het verdrag zelf al 17 jaar wacht op ratificatie. Die aanpassing geeft Vlabel dan de kans om ook voor die andere landen de nummerplaatgegevens uit te wisselen. Van de 27 gecontacteerde landen zijn er inderdaad maar zes die gereageerd hebben. Dat is aangekaart bij Europa. Zeker zal de EETS-richtlijn worden aangepast die de data-uitwisseling gemakkelijker zal maken. Zelfs in Duitsland, waar men al zoveel langer met de Maut bezig is, kampt men met dezelfde problemen.

5.6. Afrondende bespreking

Koen Daniëls vraagt of er ook een kwalitatief onderzoek is gebeurd als hij hoort dat sommigen in de sector onverstandig kiezen voor de kortere weg in plaats van voor de snelste weg.

Hij wijst erop dat de gewestwegen soms zelf al de Dorpsstraat en de Schoolstraat vormen bij het doorkruisen van gemeentekernen. En wordt in het onderzoek rekening gehouden met de andere oorzaken van verkeer op ongewenste plaatsen zoals het ontwijken van congestie?

Dirk de Kort noteert dat de minister van mening is dat het variabel maken van de kilometerheffing niet veel effect zal hebben omdat het vrachtverkeer toch maar een beperkt deel van het totale verkeer is. In de Antwerpse regio zijn evenwel alle maatregelen die het verkeer enigszins kunnen bijsturen, in afwachting van het Oosterweelproject, zinvol. Hij suggereert een proefproject met spitsmijdende maatregelen voor vrachtwagens.

Om dezelfde redenen vraagt hij een uitbreiding van het PIEK-project in het Antwerpse. Comeos is in elk geval vragende partij voor stille leveringen aan supermarkten 's nachts.

Filip Boelaert zegt dat de cijfers aantonen dat er kortere wegen worden genomen die niet de snelste wegen zijn. Hij denkt dat dit irrationele beslissingen zijn, maar daar is niet naar gevraagd in het onderzoek. Die keuzes zijn irrationeel omdat men denkt te besparen door de kilometerheffing te omzeilen zonder rekening te houden met de stijging van de loonkost.

Files zijn altijd oorzaken van sluipverkeer, dat dan weer altijd het gevolg is van een combinatie van factoren.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Paul VAN MIERT
Mathias DE CLERCQ,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIPT	Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie
DBFMO	Design Build Finance Maintain Operate
DIV	Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen
EETS	European Electronic Toll Services
EU	Europese Unie
EUCARIS	EUropean CAR and driving license Information System
FRSE	flexible road side equipment
GHz	gigahertz
gps	global positioning system
LKW	Lastkraftwagen
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
MRSE	mobile road side equipment
OBU	on-boardunit
pv	proces-verbaal
RACP	Regionaal Ambtelijk Coördinatieplatform
RUP	road users portal
SIOD	Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst
SPW	Service public de Wallonie
SRSE	stationary road side equipment
SSP	single service provider
Vlabel	Vlaamse Belastingdienst
VLAREM	Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning
VLIF	Vlaams Landbouwinvesteringsfonds
VVC	Vlaams Verkeerscentrum