Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 993
van **MARINO KEULEN**
datum: 16 april 2018

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vrachtwagens - Filedruk op snelwegen

De kilometerheffing voor vrachtwagens is ondertussen actief sinds 1 april 2016. Uit een artikel in De Standaard van 31 maart 2018 blijkt dat na twee jaar kilometerheffing het aantal vrachtwagens op onze wegen is toegenomen, samen met de files.

De krant haalt deze cijfers uit een studie van het Vlaams Verkeerscentrum waaruit blijkt dat er 1,5% vrachtwagens op onze wegen zijn bijgekomen in 2017. Op een aantal plaatsen loopt het aantal vrachtwagens dat er elke werkdag bijkomt op tot 100 in vergelijking met 2016. Volgens het krantenbericht zal de minister daarom op 67 locaties onderzoeken of de kilometerheffing ook naar die wegen uitgebreid moet worden. Deze 67 locaties komen overeen met de trajecten die verder onderzocht worden na de evaluatie van de kilometerheffing in oktober 2017.

De doelstellingen van de kilometerheffing voor vrachtwagens waren vooral gericht op het principe dat de gebruiker betaalt, waardoor ook buitenlandse chauffeurs die onze wegen gebruiken meebetalen, om het aantal lege ritten te beperken en de logistiek bewuster te laten omgaan met het gebruik van vrachtwagens.

1. Zal de minister naast de evaluatie die lopende is, bijkomende initiatieven nemen om de filedruk op onze autosnelwegen door vrachtwagens te doen afnemen?
2. Wordt in de evaluatie van de kilometerheffing ook het fenomeen van de lege ritten opgenomen? Zo ja, zijn er opvallende vaststellingen zichtbaar?

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

ANTWOORD
op vraag nr. 993 van 16 april 2018
van **MARINO KEULEN**

---

1. We zullen blijven investeren in weginfrastructuur (inclusief onderhoud) én alternatieven voor de weg, en we doen dit maximaal en zo snel mogelijk. We investeren in 2018 1,5 miljard euro in mobiliteit. Daarbij komen nog eens om en bij de 6,5 miljard euro voor de werken aan Oosterweel en de ring rond Brussel. Waar nodig investeren we ook specifiek in spitsstroken als uit onderzoek blijkt dat we daar extra capaciteit moeten creëren, en realiseren we verder de zogenaamde 'quick wins' via aanpassingen van de weginrichting binnen de bestaande wegbreedte onder de vorm van spitsstroken, weefstroken en herbelijningsmaatregelen.

   We nemen ook talrijke initiatieven om de filedruk door vrachtwagens te doen afnemen. We zorgen hiermee voor een efficiëntieverhoging in het wegvervoer zelf én een modal (en mental) shift naar water, spoor en pijpleiding.

   - Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) kunnen dankzij het grotere laadvermogen met minder ritten eenzelfde hoeveelheid goederen vervoeren. Zo kunnen twee LZV's dezelfde lading vervoeren als drie gewone vrachtwagens.

     We starten dit jaar een tweede proefproject met LZV's op. Dat zal in principe lopen tot en met 31 december 2024. De deelnemingsvoorwaarden en uitvoeringscriteria zijn aanzienlijk versoepeld ten opzichte van het huidige project (opgestart in 2014 en wegens positieve resultaten verlengd tot 30 juni 2018). Bedoeling is vooral meer flexibiliteit te creëren om meer bedrijven aan te trekken.

   - Via Multimodaal.Vlaanderen, uitgewerkt door het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), hebben we nu een onafhankelijk logistiek adviespunt dat bedrijven informeert, sensibiliseert en begeleidt, zodat een "mental shift" resulteert in een optimale moduskeuze per goederenstroom. Daardoor wordt actief ingezet op de doelstelling om de waterwegen actief te gebruiken als economisch weefsel en als essentiële schakels in de uitbouw van het logistiek netwerk wordt hierbij actief. Met De Vlaamse Waterweg nv wordt actief ingezet op de ontwikkeling van kwalitatieve en watergebonden projectgebieden in publiek-private samenwerking en zetten we bedrijven aan tot het gebruik van de waterweg.

   - We lanceerden op het einde van 2017 een open projectoproep met de bedoeling om nieuwe en innovatieve impulsen voor het efficiënter maken van het vervoer van goederen tussen de havens en het Vlaamse hinterland, te capteren. In deze oproep werden zestien projecten geselecteerd die samen jaarlijks 350.000 vrachtwagenritten moeten uitsparen. Deze projecten worden ondersteund door de Vlaamse Overheid en de havenbedrijven volgens het principe van "een euro voor een euro". De Vlaamse Regering maakte hier 2 miljoen euro voor vrij.

   - Dit jaar nog wil ik een nieuwe steunmaatregel lanceren die veel verder gaat. Het doel hiervan is een structurele verbetering van de verbindingen tussen de Vlaamse havens en hun hinterland te realiseren. Daarbij zetten wij opnieuw in op het stimuleren van binnenvaartoplossingen en spoorvervoer ten opzichte van

wegvervoer. Op dit moment bevindt het dossier zich nog steeds in de pre-notificatiefase bij de Europese Commissie.

Onder voorbehoud van de goedkeuring door de Europese Commissie zal deze steunmaatregelvoor het binnenvaartproject enerzijds zes jaar en het spoorproject anderzijds vijf jaar duren.
Een budget van 68 miljoen euro wordt voorzien, waarvan jaarlijks 8 miljoen euro is bestemd voor de ondersteuning van binnenvaartprojecten en 4 miljoen euro is voorzien voor spoorprojecten. Ook hier zal het principe van "een euro voor een euro" worden gehanteerd bij de kostenverdeling tussen het Vlaamse gewest en de havenbedrijven.

2. Dit werd niet opgenomen.