Vlaams Parlement

1667 (2017-2018) – Nr. 1
ingediend op 20 juli 2018 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

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

over de kilometerheffing voor vrachtwagens (tweede voortgangsrapportage)

verzendcode: OPE

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. Voorafgaande opmerkingen 4
2. Inleiding door minister Ben Weyts 4
3. Uiteenzetting door Filip Boelaert 5
   3.1. Overzicht doorlopen traject monitoring ontwijkingsverkeer 5
   3.2. Conclusies monitoring 2017 5
   3.3. Vervolgstappen monitoring 2017 en status juni 2018 6
   3.4. Detaillering resultaten monitoring juni 2018 – rapportering 6
   3.5. Vervolgstappen 9
4. Vragen en opmerkingen van de commissieleden 9
5. Antwoorden van minister Ben Weyts en Filip Boelaert 10
6. Replieken 11
Gebruikte afkortingen 12
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 28 juni 2018 het rapport 'Monitoring Ontwijkingsverkeer kilometerheffing vrachtwagens >3,5 ton – juni 2018'. Bij het rapport hoort ook een bijlage 'HB-onderzoek met OBU-data kilometerheffing vrachtwagens >3,5 ton'. Deze bevat de resultaten van analyses die werden uitgevoerd in het kader van de monitoring van het ontwijkingsverkeer ten gevolge van de kilometerheffing voor vrachtwagens boven de 3,5 ton.

Eerder hadden ook al twee gedachtewisselingen plaats: op 13 juli 2017 over de tussentijdse evaluatie van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 1263/1) en op 26 oktober 2017 over de definitieve evaluatie van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens (*Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1356/1).

Minister Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, gaf een inleiding, gevolgd door een uiteenzetting door Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij maakte hierbij gebruik van een powerpointpresentatie, die samen met het rapport en de bijlage, terug te vinden is op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Voorafgaande opmerkingen

Björn Rzoska merkt op dat toegezegd werd om de rapporten tijdig op voorhand te bezorgen. De commissieleden hebben de documenten de ochtend van de bespreking ontvangen. Hij probeert de commissievergaderingen degelijk voor te bereiden om een goede discussie te kunnen voeren. De voorbije maanden is dit echter te vaak de werkwijze. Hij verwacht dergelijke rapporten minstens drie à vier dagen op voorhand te ontvangen. Dat lijkt hem niet onoverkomelijk. Het parlement wordt hierdoor in de hoek gezet.

De *waarnemend voorzitter* beaamt dat het de bedoeling moet zijn om tijdig de documenten over te maken zodat iedereen die naar behoren kan bestuderen.

Joris Vandenbroucke repliceert dat dit het standaardantwoord is dat de commissieleden altijd krijgen. Het gebeurt te vaak dat ze documenten pas de dag van de vergadering ontvangen. Hij vindt dat niet ernstig. Hij apprecieert het grondige studiewerk. Het zou een leerrijke gedachtewisseling kunnen zijn maar die kans wordt met deze werkwijze volledig verkeken. Hij zou het appreciëren indien de commissievoorzitter of -ondervoorzitter hierover enkele definitieve afspraken zou maken met kabinet van de minister voor de resterende tijd van de zittingsperiode.

De *waarnemend voorzitter* zegt dat hij het nodige zal doen.

2. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* heeft vastgesteld dat de kilometerheffing voor vrachtwagens een vrij performant systeem is dat buitenlanders laat meebetalen en zorgt voor een vergroening van het vrachtwagenpark.

Zoals afgesproken werden de verkeerseffecten van de bestaande kilometerheffingen gemonitord. Er was een nulmeting voorafgaand aan de invoering van de heffing en een eenmeting die enkele maanden daarna startte. De bekomen data werden geanalyseerd waarbij de effecten van de kilometerheffing werden geïsoleerd. Er zijn namelijk ook andere factoren die het verkeer beïnvloeden zoals bijvoorbeeld de toename van het vrachtverkeer door de economische groei, de inplanting van nieuwe bedrijven, wegenwerken enzovoort.

Eind 2017 heeft de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besloten om zes segmenten vanaf 1 januari 2018 toe te voegen (zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1383/1 t.e.m. 4). Ook het effect van de toevoeging van deze wegen werd gemonitord. Verder werden locaties onderzocht waarvan de toename van het verkeer vermoedelijk toe te schrijven was aan de invoering van de kilometerheffing maar waarvoor de oplossing niet voor de hand lag op dat moment. Vandaar was er de belofte om verder onderzoek te doen, onder andere op basis van de OBU-data. Het is voor de eerste keer dat dit gebeurt op basis van de OBU-data. Het maakt het mogelijk om het ontwijkingsverkeer beter te detecteren.

3. Uiteenzetting door Filip Boelaert

Filip Boelaert zegt dat de presentatie uit vier delen zal bestaan. Hij zal eerst een overzicht geven van het traject dat het monitoren van het ontwijkingsverkeer heeft doorlopen. Vervolgens zal hij de essentie presenteren van de resultaten van de monitoring in 2017, gevolgd door de vervolgstappen en de status ervan. Tot slot is er de detaillering van de resultaten van de monitoring tot juni 2018 met ten eerste een overzicht van de beschikbare rapporteringen en ten tweede de te nemen maatregelen.

3.1. Overzicht doorlopen traject monitoring ontwijkingsverkeer

Het traject startte met een voormeting tussen september 2013 en december 2015. Op 1 april 2016 werd de kilometerheffing ingevoerd. De nameting vond plaats tussen september 2016 en april 2017. Het bekomen rapport werd op 26 oktober 2017 toegelicht (*Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1356/1). Vanaf 1 januari 2018 werden nog zes segmenten toegevoegd (zie slide 3 van de powerpointpresentatie als bijlage).

3.2. Conclusies monitoring 2017

Zoals gezegd werd in oktober 2017 de definitieve evaluatie van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens boven de 3,5 ton besproken in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Er zijn twee telcampagnes uitgevoerd met meer dan vijfhonderd tellocaties met voertuigclassificatie. Daarbij werd er toen geen gebruikgemaakt van OBU-data. Er was immers hiervoor geen nulmeting zodat vergelijkingen niet mogelijk waren.

De toenmalige conclusie luidde dat de verschuiving van snelwegen naar onderliggend wegennet slechts hier en daar werd vastgesteld, maar in het algemeen werd er geen verschuiving gemeten. Integendeel, er was een daling van het vrachtverkeer op het onbetolde wegennet en een stijging op het betolde wegennet. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de kost van de kilometerheffing maar een klein aandeel is in de totale transportkost. De conclusie luidde dat het betold netwerk een goed functionerend netwerk is.

Er waren echter ook telpunten waar een significante stijging van het aantal vrachtwagens werd vastgesteld. Op basis van de resultaten van dat onderzoek werden daarom op 1 januari 2018 zes wegsegmenten (tracés) toegevoegd aan het tolnetwerk met een tarief groter dan nul (zie slides 4 en 5 van de power-pointpresentatie als bijlage).

Er werd ook vastgesteld dat er voor een aantal locaties verder onderzoek nodig was. Deze telposten en de maatregelen die het rapport van 2017 hiervoor suggereerde vormden de focus van het vervolg van de monitoringsactiviteiten van het ontwijkingsverkeer gelinkt aan de kilometerheffing eind 2017 en tijdens het eerste semester van 2018.

3.3. Vervolgstappen monitoring 2017 en status juni 2018

In oktober 2017 werd aangegeven welke vervolgstappen zouden gezet worden. De toevoeging van zes wegsegmenten gebeurde al op 1 januari 2018. De minister ging eind 2017 een engagement aan om een aantal locaties bijkomend te onderzoeken. Dat gebeurde in de eerste plaats door de dialoog aan te gaan met de betrokken lokale besturen en actoren. Aanvullend werden (waar nodig) de inzichten verdiept met nieuw onderzoek waarbij wel werd gebruikgemaakt van OBU-data.

Er was ook het engagement om in het tweede semester met een voorstel te komen voor een eventuele uitbreiding van het tolnetwerk met tarief groter dan nul met het oog op een decretaal ingrijpen. Dat is tevens de kern van de boodschap van zijn toelichting.

Filip Boelaert verwijst naar de twee rapporten met een overzicht van alle besproken en onderzochte telposten en de maatregelen die worden voorgesteld. Daarnaast werkten de firma's Mint en Geosolutions in opdracht van de administratie het 'Eindrapport HB-onderzoek met OBU-data kilometerheffing vrachtwagens >3,5 ton' uit. Er worden dus middelen en tijd geïnvesteerd in de monitoring en nieuwe manieren om dit aan te pakken. Waar mogelijk en nuttig (extra informatie over onderzochte telposten) wordt in het rapport van de administratie verwezen naar het HB-onderzoek en de uitgevoerde 'select link'-analyses. Bij een 'selected link'-analyse wordt een link uit het netwerk aangeduid waarvoor wordt gekeken welk verkeer er over passeert, van waar het verkeer komt en waar het naartoe gaat.

In het Eindrapport HB-onderzoek worden ook al mogelijke verschuivingen onderzocht die zouden kunnen samenhangen met locaties die pas op 1 januari 2018 werden toegevoegd, alsook andere locaties waarvan het risico op ontwijkingsverkeer groot wordt ingeschat. Het rapport draagt dus ook bij tot een monitoring die breder gaat dan de punten die volgens de monitoring 2017 verder onderzocht zouden worden en geeft inzichten in doorgaand, bestemmings- en lokaal verkeer.

Voor de locaties die op 1 januari 2018 werden toegevoegd vormt dit rapport een eerste indicatie. Maar verdere opvolging, onder meer via een nieuwe studie die zomer 2018 wordt gegund voor HB-onderzoek met OBU-data, is nodig aangezien de verschuiving zich mogelijk op een langere periode dan twee maanden zal voltrekken. De methodologie staat in een afzonderlijk luik beschreven in het rapport.

3.4. Detaillering resultaten monitoring juni 2018 – rapportering

De voorgestelde maatregelen in het rapport van juni 2018 zijn onder te brengen in vijf categorieën. Ten eerste is er een voorstel om een aantal nieuwe wegsegmenten toe te voegen aan het tolnetwerk met een tarief hoger dan 0. Andere maatregelen zijn herinrichting van de weg of omgeving en de inzet van handhaving en regelgeving. Ten vierde is het mogelijk dat er geen maatregelen nodig zijn en tot slot zijn er een aantal waarvoor verder onderzoek vereist is. Op sommige punten wordt echter ook een combinatie van maatregelen voorgesteld, bijvoorbeeld herinrichting en handhaving. In sommige gevallen werden telposten samengenomen omwille van de samenhang tussen de problematiek en de gekozen oplossing.

3.4.1. Toevoeging van segmenten

Filip Boelaert toont een overzichtskaart en een tabel met het voorstel van toe te voegen segmenten (zie slides 10 en 11 van de powerpointpresentatie als bijlage). Eén segment wordt voorgesteld toe te voegen op basis van het verdere onderzoek dat gebeurde (N722, Hasseltsesteenweg van Sint-Truiden tot Hasselt) en een ander segment wordt voorgesteld op basis van het overleg met de regionale aanspreekpunten en de mobiliteitsbegeleiders (N36 Diksmuidsesteenweg in Roeselare). Het derde voorgestelde segment is de nieuwe autosnelweg A11.

In de rapportering is per wegsegment een uitgebreide onderbouwing opgenomen, waarvan in deze presentatie de essentie wordt gegeven op de volgende slides. Voor de verdere detaillering van de voor toevoeging voorgestelde segmenten, inclusief hun lengte, verwijst hij naar de slides 12, 13 en 14 van de powerpointpresentatie als bijlage.

– N722

De stijging van het vrachtverkeer op de N722 kan met zeer grote waarschijnlijkheid toegewezen worden aan ontwijkingsverkeer van de parallelweg N80, waar al een kilometerheffing is. Vanuit alle (boven)lokale plannen is een afname van (doorgaand) vrachtverkeer op de N722 gewenst. Lokale handelaars langs de N722 kunnen via talrijke uitwisselingspunten snel van de N722 naar de gewenste route op de N80. Er wordt voorgesteld om de N722 vanaf het kruispunt met de N80 in Hasselt tot het kruispunt met de N718 in Sint-Truiden toe te voegen aan het tarief kilometerheffing groter dan nul. Dat voorstel werd besproken met de betrokken gemeentebesturen en wordt door hen gesteund. Na toevoeging dient het omliggende wegennet gemonitord te worden via OBU-analyses (verder bouwend op de inzichten uit het 'Eindrapport – HB-onderzoek met OBU-data kilometerheffing vrachtwagens >3,5 ton'). Er kan namelijk een wisselwerking optreden tussen de N722, de N80 en de N716 en tussenliggende gemeentewegen. Zo kunnen eventuele verschuivingen snel en objectief vastgesteld worden. Indien nodig kunnen er dan bijkomende maatregelen uitgewerkt worden.

– N36

Op basis van de OBU-data werd een 'select link'-analyse uitgevoerd op de N36, een secundaire gewestweg type 2 ter hoogte van Staden. De gedetailleerde resultaten van deze oefening zijn terug te vinden in het 'Eindrapport – HB-onderzoek met OBU-data kilometerheffing vrachtwagens >3,5 ton' (luik 17, N36). De analyse werd uitgevoerd op basis van de data uit oktober 2017 en februari 2018. Deze momenten werden uitgekozen omdat tussentijds de N35 werd ingevoerd als een weg met kilometerheffing groter dan nul. De 'select link'-analyse werd uitgevoerd op de N36 tussen Staden en Linde. Met deze analyse wordt specifiek nagegaan of de N36 (tussen Zarren en Roeselare) fungeert als doorgaande vrachtas van en naar Roeselare. Er wordt al een hele tijd beweerd dat hoofdzakelijk doorgaand verkeer door de gemeente Staden rijdt. Nu ook de N35 sinds 1 januari 2018 is opgenomen als as voor kilometerheffing (tarief hoger dan 0), moet aandacht besteed worden aan eventueel ontwijkingsverkeer. Naast de N35 is de N36 namelijk één van de twee oost-westassen in het binnengebied van de provincie. De SLA toont aan dat een deel van het verkeer vermijdingsverkeer is voor de N35 of de autosnelwegen (tarief >0). Tijdens beide meetperiodes werd een percentage doorgaand verkeer vastgesteld tussen de 21 en 38 procent. Hieruit kan afgeleid worden dat de invoering van de kilometerheffing op de N35 geen grote invloed heeft gehad op het verkeer op de N36, maar dat er toch ongewenst verkeer op de N36 was. Vermoedelijk was de N36 reeds eerder de voorkeursroute. Daaruit blijkt dat er doorgaande relaties zijn die volgens de huidige bewegwijzering

en wegencategorisering niet op de N36 thuishoren. Bijgevolg wordt een opname in het netwerk kilometerheffing tarief groter dan 0 voorgesteld.

– A11

Omdat de A11 deel uitmaakt van het autosnelwegennet, is het logisch om deze aan het netwerk toe te voegen.

3.4.2. Herinrichting

Een tweede maatregel om sluipverkeer als gevolg van hiaten in het netwerk of werken in uitvoering tegen te gaan, is herinrichting. Het doel is om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verhogen. Herinrichting kan gecombineerd worden met handhaving en regelgeving of verder onderzoek.

In de rapportering zijn voor alle locaties en maatregelen fiches opgenomen. In sommige gevallen worden locaties echter samengenomen. Herinrichting heeft in dit rapport betrekking op infrastructurele ingrepen die voltooid moeten worden. Afwerking van wegen waar vrachtverkeer gewenst is, zorgt ervoor dat er geen sluiproutes meer genomen worden. Sluiproutes gaan breder dan ontwijking van de kilometerheffing en hangen soms samen met congestie. Een herinrichting kan bijvoorbeeld aan regelgeving, bijvoorbeeld een tonnagebeperking, gekoppeld worden.

In geval van de fiche Molenstraat-Pierstraat-Oever werden een aantal van de te onderzoeken telposten gecombineerd. De timing voor de afwerking van de N171 is doorslaggevend. Deze is al opgenomen in de meerjarenplanning van AWV.

3.4.3. Handhaving en regelgeving

Een derde maatregel die men kan nemen is handhaving en regelgeving. Hier gaat het om het invoeren van bijvoorbeeld een tonnagebeperking en de handhaving ervan. Intergemeentelijke samenwerking is hier aangewezen aangezien enkel op die manier voor samenhang kan gezorgd worden.

3.4.4. Geen maatregel nodig

Soms zijn er volgens Filip Boelaert geen maatregelen nodig omdat er geen ontwijkingsverkeer is dat gelinkt is aan de kilometerheffing. Het ontwijkingsverkeer kan dan bijvoorbeeld gelinkt zijn aan congestie. Het kan ook gaan om verstoorde of foute metingen of plaatsen waar er geen problemen zijn met de leefbaarheid. Verder zijn er wegen waar vrachtverkeer omwille van de wegcategorisering gewenst is of de enige logische route vormen.

3.4.5. Verder onderzoek vereist

In negentien gevallen is verder onderzoek noodzakelijk. Er is nood aan bijkomend inzicht omdat nog geen sluitende conclusies mogelijk zijn op basis van de eerste analyse met OBU-data. Een andere mogelijkheid is dat er nog overleg gaande is en dat er nog een consensus moet gevonden worden over de juiste maatregelen. Het tellen en analyseren moet soms ook op een ander tijdstip gebeuren, bijvoorbeeld omdat er in de buurt wegenwerken waren. Dat beïnvloedt de tellingen wat conclusies onmogelijk maakt. Het departement blijft inzetten op de doorlopende monitoring. Er is nu de tweede rapportage maar hij verwacht een jaarlijks weerkerende rapportering. Dergelijke monitoring moet continu gebeuren, ook om de evolutie van het verkeer op de Vlaamse wegen te kennen.

Het is belangrijk dat men de verschuivingen van het vrachtverkeer blijft monitoren, met name ook voor de wegen die op 1 januari 2018 werden toegevoegd.

Er was ook een uitgebreider HB-onderzoek met OBU-data in het vooruitzicht gesteld. De gunning hiervan is voor de zomer van 2018 gepland. Ook tellingen blijven een optie, door de Vlaamse overheid zelf maar ook door gemeenten.

Tot slot toont Filip Boelaert een overzichtskaart met de te nemen maatregelen (zie slide 19 van de powerpointpresentatie als bijlage).

3.5. Vervolgstappen

Dialoog en samenwerking is cruciaal bij dit proces. Het departement trekt aan de kar maar een grondig overleg met AWV en steden en gemeenten en vervoersregio's is essentieel, maar soms ook met politiezones, bedrijven en provincies.

Per fiche in de rapportering wordt de initiatiefnemer benoemd. Daaruit blijkt duidelijk dat de uitwerking van deze maatregelen een verhaal is – en blijft – van samenwerking tussen tal van belanghebbenden.

Een aantal van de vervolgstappen zijn zeer gelijkaardig aan diegene die eind 2017 werden vooropgesteld. Het is een lopend proces en een dynamisch gegeven.

In het 'Eindrapport HB-onderzoek met OBU-data kilometerheffing' zijn reeds andere locaties onderzocht, die eind 2017 nog niet waren aangekondigd. Deze vergen in sommige gevallen nog verdere analyse en zullen het proces van de te nemen maatregelen verder onderbouwen.

Nieuwe tellingen in Antwerpen en Oost-Vlaanderen via AWV moeten nog geanalyseerd worden door de mobiliteitsexperten. Lokale besturen kunnen ook zelf metingen doen en dan kan dit samen bekeken worden.

Essentieel is het vervolledigen van de OBU-data. Daarvoor is een akkoord nodig met andere OBU-leveranciers. Aanvankelijk waren er alleen gegevens beschikbaar van Satellic, die toen het grootste deel van de markt vertegenwoordigde. Ondertussen is ook Axxès actief dat een vrij groot aandeel heeft. Zij stellen ondertussen ook de gegevens van autosnelwegen ter beschikking. Dat betekent dat ongeveer 90 percent van de gegevens beschikbaar zijn en dat betrouwbare uitspraken mogelijk zijn. Andere vervolgmaatregelen die ook vorige keer werden genoemd zijn de afstemming met drie andere dossiers: de categoriseringsoefening van de wegen, de voorbereiding van de invoering van de kilometerheffing voor personenvervoer en de ontwikkelingen op Europees niveau rond de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de EETS-richtlijn.

Een laatste vervolgstap is het potentieel van OBU-data voor beleidsonderzoek in kaart brengen. Dat onderzoek wordt weldra gegund.

4. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

Dirk de Kort verwijst naar een aantal suggesties die hij in het verleden reeds deed om een uitbreiding van de kilometerheffing te onderzoeken. Sommige suggesties zijn effectief opgenomen, maar twee suggesties werden niet opgevolgd. Het betreft de verkeerssituatie op de N16 Mechelen-Puurs-Temse-Sint-Niklaas en de N122 Kapellen-Essen tot de Nederlandse grens. De burgemeesters van zowel Mechelen als Essen wezen op een sterke verhoging van het

vrachtverkeer op deze gewestwegen en stuurden aan op een uitbreiding van de tolheffing.

Kunnen de gegevens die men via de kilometerheffing verwerft, worden aangewend om het verkeer naar meer gewenste wegen te leiden? Zijn hier reeds bepaalde bijsturingen op gebaseerd? De mobiliteit op de Antwerpse linkeroever is bijvoorbeeld een belangrijk aandachtspunt waar verbeteringen kunnen worden aangebracht.

In het verleden werden reeds vragen gesteld over het al dan niet voorzien van een vrachtroutenetwerk. Kan de informatie die uit de kilometerheffing wordt gewonnen niet worden aangewend om via objectieve gegevens een dergelijk netwerk uit te bouwen? Zo kan men voorkomen dat elke gemeente losstaande initiatieven neemt om het vrachtwagenverkeer uit de eigen straten te bannen.

Paul Van Miert is tevreden dat de gegevens over verkeerstellingen en de informatie uit de OBU's van vrachtwagens beschikbaar worden gesteld voor de lokale besturen, zodat zij hun beleid daar kunnen op afstemmen. Dat is trouwens ook nuttige informatie voor de grensgemeenten in Nederland die eveneens met sluipverkeer af te rekenen hebben. Met deze gegevens kan worden onderzocht in welke mate vrachtwagens de tolheffingen op de autosnelwegen ontwijken. Bestemmingsverkeer en ontwijkingsverkeer kunnen zo gericht van elkaar worden gescheiden. Uit onderzoek blijkt echter dat er in het algemeen weinig ontwijkingsverkeer is, op enkele lokale plaatsen na.

Recent verscheen in de pers een artikel over vrachtwagenchauffeurs die een systeem hebben gevonden om de signalen van de OBU's te blokkeren. Kan hierover enige toelichting worden verstrekt?

Het is voor transportbedrijven moeilijk om de indexatie van de kilometerheffing nog door te rekenen naar hun klanten, als deze niet lang vooraf wordt meegedeeld. Dat is zeker het geval als hun klanten grote retailers of multinationals zijn die met jaarprijzen werken. Iedereen begrijpt dat de beslissing over het indexeren van de kilometerheffing gebonden is aan administratieve procedures en afspraken die moeten worden nageleefd, maar toch dringt de sector aan op een snellere communicatie hierover.

5. Antwoorden van minister Ben Weyts en Filip Boelaert

Minister *Ben Weyts* deelt mee dat het gebruik van de OBU-data contractueel is vastgelegd. Er zijn enkele beperkingen ingebouwd op het vlak van privacy en het gebruiken van deze gegevens voor andere soorten handhaving. Met de algemene gegevens van de OBU's kunnen wel trends gedetecteerd worden, maar de volledige gegevens komen enkel binnen op het tolnetwerk. Voor het onderliggende netwerk zijn alleen beperkte data beschikbaar. Momenteel wordt wel onderzocht in welke mate de OBU's ook kunnen worden ingezet bijvoorbeeld als betaalmogelijkheid voor betaalparkings langs autosnelwegen, met een systeem van kort parkeren en een ander systeem voor lang parkeren in afgesloten parkings.

Filip Boelaert bevestigt dat de volledige gegevens enkel op het tolnetwerk beschikbaar zijn. Het beleid kan dus enkel gevoerd worden op basis van de meer algemene data van het onderliggende netwerk.

Het klopt dat sommigen proberen om de signalen van de OBU's te onderbreken of de OBU's uit te zetten. Viapass beschikt uiteraard over technieken om deze fraude te detecteren en beweert hierin succesvol te zijn.

De N16 Mechelen-Puurs-Temse-Sint-Niklaas wordt via tellingen gemonitord. Maar de N16 is niet opgenomen in de huidige rapporten omdat deze monitoring in de vorige rapporten niet werd aangekondigd. De huidige rapporten zijn immers de uitwerking van de rapporten die vorige keer werden beloofd. Er kan wel worden nagegaan welke gegevens voor de N16 werden opgetekend.

Voor de gegevens over het vrachtverkeer op de Antwerpse linkeroever verwijst Filip Boelaert naar het overleg tussen de verschillende gemeenten om het sluipverkeer tegen te gaan en waarvan een deel wordt veroorzaakt door de nabijgelegen Antwerpse haven. Dat overleg is nog niet afgerond en zou de goede richting uitgaan.

Wat het vrachtroutenetwerk betreft, vindt hij het belangrijk dat aan de categorisering van de wegen wordt gewerkt. Daarna kan worden onderzocht via welke wegen het vrachtverkeer moet verlopen. De gekozen wegen moeten hiervoor ook worden uitgerust zodat het gewenste gebruik kan worden afgedwongen.

6. Replieken

Dirk de Kort heeft vastgesteld dat Beveren, Moerbeke-Waas, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas en Stekene een gecontroleerd doorrijverbod hebben ingevoerd voor zwaar vrachtverkeer op de Antwerpse linkeroever. Dat doorgaand zwaar verkeer verplaatst zich nu naar andere wegen, onder andere in Lokeren. De vraag is of deze gefragmenteerde aanpak niet kan worden verbeterd via een initiatief op Vlaams niveau, via een vrachtroutenetwerk. Daardoor kan de levenskwaliteit in de dorpskernen gevrijwaard worden.

Een ander voorbeeld is het voorstel van een aantal kleinere gemeenten voor het afschaffen van de tol op de N80 en N722 tussen Hasselt en Sint-Truiden en de vraag naar een meer gedifferentieerde heffing. Zo kan men het verkeer wegsturen van de dorpskernen om ook daar de levenskwaliteit te verhogen. Lokale besturen stellen dus vast dat via de kilometerheffing het vrachtverkeer op een bepaalde manier kan gestuurd worden. Kan ze daarom in de toekomst niet gebruikt worden als een instrument om de levenskwaliteit in dorpskernen te verhogen?

Minister *Ben Weyts* verwijst naar het sluipverkeer op twee gewestwegen en een lokale weg als ontsnappingsroute richting de Antwerpse haven, om via de E17 naar de N49 door te steken, via de N450, N451 en de N403. De gegevens van de OBU's kunnen hiervoor niet gebruikt worden, want ze zitten niet in het betolde wegennet. Dat geldt eveneens voor het vrachtverkeer op de Antwerpse linkeroever dat zich binnen het havengebied bevindt waar evenmin een tolheffing geldt. De gegevens hiervoor worden op vraag van de gemeenten via aparte tellingen verzameld.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Paul VAN MIERT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
EETS	European Electronic Toll Service
HB	herkomst-bestemming
OBU	on-boardunit
SLA	select link analyse