



Advies

Vermijdingsverkeer kilometerheffing vrachtwagens

Brussel, 23 februari 2018

Adviesvraag: Advies over het onderzoekstraject volgend uit de studie “Analyse voor-en nameting kilometerheffing voor vrachtwagens”

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Adviestermijn: eigen initiatief

Goedkeuring raad: 23 februari 2018

Contactpersoon: Ann Wuyts – awuyts@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Krachtlijnen	4
Inleiding	5
1 Situering van het advies	5
2 Samenvatting van de studie “Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens”	5
3 Samenvatting MORA-standpunt over het wegennet van de kilometerheffing	6
Advies	8
1 Steun voor aanpakken van het vermijdingsverkeer	8
2 Benadruk dat kilometerheffing niet mobiliteitssturend bedoeld is	9
3 Voorwaarden aan maatregelen voor goederenvervoer	10
3.1 Maatregelen nemen vanuit een langetermijnperspectief	10
3.2 Mobiliteitsbeleid over alle modi en alle doelstellingen als kader voor maatregelen.....	10
3.3 Belangrijke rol voor het bovenlokaal niveau	11
3.4 Maatregelen niet veralgemenen vanuit beperkt aantal telpunten	11
4 Gebruik OBU-data voor verdere analyses.....	12
5 Werk een participatietraject uit	12
6 Resultaten wijzen op ‘sense of urgency’ voor Vlaamse mobiliteitsbeleid.....	13
7 Optimaliseer huidig systeem kilometerheffing	13
7.1 Blijven streven naar één systeem in België.....	13
7.2 Tijdige en gemotiveerde communicatie over wijzigingen nodig	13

Krachtlijnen

De MORA formuleert dit advies op eigen initiatief naar aanleiding van de uitbreiding van het betolde wegennet van de kilometerheffing met zes trajecten en het aangekondigde vervolgtraject op de studie “Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens”.

Sinds de eerste beslissing van de Vlaamse Regering om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren is de Mobiliteitsraad betrokken bij dit dossier. De Raad heeft een draagvlak gevonden voor het systeem dat is opgenomen in zijn adviezen. De Vlaamse Regering is bij de invoering afgeweken van een aantal aspecten.

De Raad benadrukt in dit advies dat het volgens de MORA niet realistisch is om de kilometerheffing mobiliteitssturend te maken, zonder dat er een beprijzingsinstrument bestaat voor lichte voertuigen. Zolang dit instrument niet bestaat, is er ook geen draagvlak voor een tariefdifferentiatie naar plaats en tijd voor de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De Raad roept de minister op om duidelijk te communiceren dat de kilometerheffing is ingevoerd als een infrastructuurheffing waarbij het betalen voor het gebruik van de infrastructuur de doelstelling is. De MORA heeft de indruk dat bij burgers, pers en gemeenten nog te veel het idee leeft dat de kilometerheffing voor vrachtwagens dient om een modale verschuiving te realiseren of om verkeersstromen naar het maatschappelijk meest wenselijk wegennet te sturen.

Om het draagvlak voor de kilometerheffing voor vrachtwagens te behouden adviseert de MORA om rekening te houden met de elementen opgenomen in dit advies.

Het uitbreiden van het betolde wegennet van de kilometerheffing kan voor de MORA enkel indien duidelijk is aangetoond dat het om vermijdingsverkeer gaat. De Raad wil niet dat het beleid deze analyse aangrijpt om ad hoc maatregelen te nemen die enkel bedoeld zijn om het vrachtverkeer over te weg op een bepaalde locatie te beperken.

De studie “Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens” stelt beleidsmaatregelen voor op basis van puntsgewijze metingen. Dit is voor de MORA onvoldoende om een mobiliteitsbeleid te onderbouwen. Maatregelen moeten passen in een alomvattend langetermijnmobiliteitsbeleid over alle modi, zowel goederen- als personenvervoer, over alle mobiliteitsdoelstellingen en over alle beleidsniveaus heen.

Voor het vervolgtraject van deze analyse vraagt de MORA uitdrukkelijk om een gedegen participatietraject op te starten waarbij zowel een objectieve als maatschappelijke evaluatie van maatregelen mogelijk is. De MORA ziet zichzelf als het geschikte forum voor maatschappelijk debat op strategisch, gewestelijk niveau.

Voor het bestaande kilometerheffingssysteem adviseert de MORA om de verschillen tussen de gewesten te beperken en de toekomstige wijzigingen tijdig en gemotiveerd te communiceren.

De MORA herhaalt zijn vraag aan de minister om het aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheden en modaliteiten van een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen uit te voeren zodat de resultaten beschikbaar zijn vóór de verkiezingen van 2019. Dit geeft de volgende Vlaamse Regering de mogelijkheid om bij de opmaak van haar regeerakkoord te beslissen over het al dan niet invoeren van een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen. De MORA vraagt de minister ook om aan te geven hoe hij het maatschappelijk debat en de betrokkenheid van het middenveld ziet.

Inleiding

1 Situering van het advies

De Vlaamse Regering besliste om op 1 januari 2018 zes trajecten toe te voegen aan het tolnetwerk van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Minister Weyts kondigde eveneens aan verder onderzoek te laten voeren met het oog op een ruimere uitbreiding van het netwerk tegen de zomer van 2018.

Aanleiding voor deze beslissing was de vraag van een aantal Vlaamse gemeenten om na te gaan of de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens voor vermijdingsverkeer zorgde op het onderliggend wegennet. Minister Weyts liet hiervoor verkeerstellingen uitvoeren.

Op 26 oktober 2017 stelden de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken en de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken de resultaten van de studie “Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens” voor in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Deze studieresultaten vormen de basis voor de beslissing om het netwerk uit te breiden en om een aantal telpunten verder te onderzoeken.

Op voorstel van het kabinet van minister Weyts stelde een vertegenwoordiger van het departement MOW deze studie voor aan de MORA-leden tijdens de raadsvergadering van 15 december 2017. De MORA dankt de minister voor het transparant delen van informatie.

De Raad wil met dit advies zijn aandachtspunten meegeven voor de verdere analyse van het vermijdingsverkeer. In zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens heeft hij altijd aandacht besteed aan vermijdingsverkeer, voorwaarden opgelegd voor het uitbreiden van het netwerk en het belang van goede verkeerstellingen om vermijdingsverkeer vast te stellen.

2 Samenvatting van de studie “Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens”

De studie analyseert de evolutie van het vrachtverkeer op een 500-tal telpunten in Vlaanderen. Telcampagnes leverden data op die werden gevalideerd en geanalyseerd. Voor de telposten met een significante toename of afname werd verder onderzoek uitgevoerd naar de oorzaak van de evolutie. Uit de analyse blijkt dat 55% van de telposten een status quo kent, 14% een significante afname en 30% een significante stijging.

Een conclusie van de studie is dat er geen algemene verschuiving van het vrachtverkeer optreedt. Een mogelijke verklaring hiervoor is het kleine aandeel van de kilometerheffing in de totale kostprijs van het (internationale) vervoer en de optimalisatie van afstanden door chauffeurs. De stijging van het vrachtverkeer is vooral vast te stellen in gebieden met relatief weinig verkeerscongestie.

Voor zes trajecten is de stijging significant en eenduidig te wijten aan vermijdingsgedrag voor de kilometerheffing. De trajecten zijn sinds 1 januari 2018 opgenomen in het wegennet waarop een kilometerheffingstarief verschillend van nul van toepassing is.

Enkele stappen uit het vervolgtraject:

- In het vervolgtraject zullen 67 locaties bijkomend onderzocht worden. Deze telpunten kennen een significante stijging van het vrachtverkeer over de weg waarbij de oorzaak mogelijk vermijdingsverkeer van de kilometerheffing is.
- Op andere plaatsen met een stijging zal eveneens een analyse gebeuren en zullen maatregelen voorgesteld worden.
- Bijkomend monitoren van vrachtwagens via OBU-data (herkomst-bestemmingsanalyses)
- ...

Het vervolgtraject zal afgestemd worden met andere lopende dossiers zoals de categorisering van de wegen en het voorbereiden van de kilometerheffing voor lichte voertuigen.

De studie en zijn bijlagen zijn te downloaden op de website van het departement Mobiliteit en Openbare Werken¹.

3 Samenvatting MORA-standpunt over het wegennet van de kilometerheffing

De MORA heeft in zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens gepleit om te starten op het Eurovignetwegennetwerk, aangepast aan de huidige mobiliteitssituatie. De Raad vond ook draagvlak voor een uitbreiding op termijn met wegen waarop vermijdingsverkeer wordt vastgesteld en na een participatietraject.

In zijn adviezen formuleerde de Raad ook volgende standpunten over het wegennet waarop kilometerheffing moet betaald worden:

- De MORA motiveerde zijn keuze van het wegennet als volgt:
 - Een beperkt netwerk is maatschappelijk meer haalbaar dan een uitgebreid netwerk.
 - Het is een eenvoudig en gekend netwerk.
 - De handhaving is eenvoudiger, betaalbaarder en kan strikter zijn.
 - Internationale stromen bevinden zich voornamelijk op het hoofdwegennet.
- De MORA vroeg om aan te tonen dat alle geselecteerde wegen ook effectief assen zijn met een belangrijk aandeel aan vrachtverkeer om zo de opname in het netwerk te verantwoorden.
- Eerst vermijdingsgedrag vaststellen, dan pas wegen toevoegen
 - Maximaal gebruik maken van OBU-data om de vrachtwagenroutes na te gaan
- Uitbreiding kan enkel na participatietraject
- Heldere methodiek en procedure nodig (incl. participatietraject) om de efficiëntie van de netwerkkeuze te monitoren, de wenselijkheid van wijzigingen na te gaan of andere maatregelen te evalueren.

¹ <http://departement-mow.vlaanderen.be/nl/news/departement-mobiliteit-en-openbare-werken-maakt-de-balans-inzake-ontwijkingsverkeer-op-van-%C3%A9%C3%A9n>

Na het MORA-advies over het voorontwerp van decreet² besliste de Vlaamse Regering³ om de kilometerheffing in te voeren op een beperkter netwerk dan hetgeen dat voor advies was voorgelegd.

² MORA, 2015, Advies over het voorontwerp van decreet betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, 27 februari 2015

³ Beslissing van de Vlaamse Regering van 18 mei 2015 betreffende 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

Advies

De MORA formuleert in dit advies de aandachtspunten van het maatschappelijk middenveld voor de verdere analyse van het vermijdingsverkeer en de voorbereiding van een eventuele beslissing over een netwerkuitbreiding in de zomer van 2018.

1 Steun voor aanpakken van het vermijdingsverkeer

De Mobiliteitsraad heeft in zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens gepleit om de kilometerheffing te starten op het Eurovignetwegennetwerk, aangepast aan de huidige mobiliteitssituatie. De Raad vond ook draagvlak voor een uitbreiding op termijn met wegen waarop vermijdingsverkeer wordt vastgesteld en na een participatietraject. Goede verkeerstellingen om vermijdingsverkeer vast te stellen zijn daarbij een belangrijke voorwaarde.

De MORA schatte bij de opmaak van zijn adviezen het vermijdingsverkeer beperkt in omdat internationale stromen voornamelijk gebruik maken van het Eurovignetnetwerk. De Vlaamse Regering paste na het MORA-advies over het voorontwerp van decreet⁴ het wegennet aan. De kilometerheffing voor vrachtwagens is op een beperkter netwerk gestart dan het netwerk waarover de MORA adviseerde.

De MORA steunt de minister dat hij maatregelen wil nemen om vermijdingsverkeer aan te pakken. Het verkeer moet bij voorkeur de hiërarchie van het wegennet volgen waarbij doorgaand verkeer zich op het hoofdwegennet bevindt en lokaal verkeer op het onderliggend wegennet. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat deze maatregelen geen bijkomend vermijdingsverkeer mogen genereren.

De Vlaamse Regering breidde op 1 januari 2018 het netwerk van de kilometerheffing uit met zes trajecten. Over deze trajecten formuleert de Raad geen opmerkingen in dit advies omdat de uitbreiding al is doorgevoerd. De Raad betreurt evenwel dat de beslissing tot uitbreiding is genomen zonder voorafgaand participatietraject, temeer omdat beleidsmaatregelen moeten passen in een allesomvattend langetermijnmobiliteitsbeleid over alle modi en mobiliteitsdoelstellingen heen. Maatregelen nemen enkel op basis van een beperkt aantal puntsgewijze tellingen is om meerdere redenen niet wenselijk.

De vervolgstudie die de Vlaamse Regering heeft opgestart zal meetpunten waarbij de stijging van het vrachtverkeer niet eenduidig te verklaren is door vermijdingsgedrag verder analyseren. Dit advies formuleert de aandachtspunten en randvoorwaarden van het maatschappelijk middenveld over dit vervolgtraject.

⁴ MORA, 2015, Advies over het voorontwerp van decreet betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, 27 februari 2015

2 Benadruk dat kilometerheffing niet mobiliteitssturend bedoeld is

Communiceer dat kilometerheffing een infrastructuurheffing is

Een belangrijke aanleiding voor het onderzoek naar vermijdingsverkeer van de kilometerheffing is de vraag van gemeenten. Zij stellen vermijdingsverkeer vast en vragen aan de Vlaamse Regering om het netwerk waarop een tarief verschillend van nul bestaat uit te breiden. Een achterliggend idee bij deze vraag om uitbreiding is dat de kilometerheffing is ingevoerd om een modale verschuiving van de weg naar spoor en binnenvaart te creëren en om verkeersstromen van vrachtwagens actief te sturen naar het maatschappelijk meest gewenste wegennet.

De Raad vraagt aan de Vlaamse Regering om aan gemeenten, pers en burgers duidelijk te communiceren dat de kilometerheffing niet is ontworpen om verkeersstromen te sturen of een modal shift te creëren. De kilometerheffing zoals ze is ingevoerd door de Vlaamse Regering is een infrastructuurheffing waarbij vrachtwagens betalen voor het gebruik van de weginfrastructuur en waarbij de tarieven variëren volgens gewichtsklasse en milieuvriendelijkheid waardoor een beperkte milieusturing mogelijk is. Deze vergroening van het wagenpark is ondertussen ook al vastgesteld.

In zijn adviezen over de kilometerheffing heeft de MORA verwezen naar een beperkt mobiliteitssturend effect. Deze mobiliteitssturing is echter een secundair effect van de infrastructuurheffing en ontstaat door het mogelijk optreden van vermijdingsverkeer, het verschuiven van vracht naar lichte vrachtwagens of bestelwagens, het vergroenen van het wagenpark en het beperken van een aantal overbodige ritten. Deze effecten zijn ondertussen ook vastgesteld.

Mobiliteitssturende kilometerheffing voor vrachtwagens: geen draagvlak en niet realistisch

In de studie is voor een aantal telpunten opgenomen dat de beste manier om de groei van het goederenvervoer op die locatie tegen te gaan het differentiëren van de tarieven van de kilometerheffing zou zijn.

Een sturende kilometerheffing voor vrachtwagens zonder een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen zal geen impact hebben op de files, kan een negatieve impact hebben op de economie, kan een verschuiving naar meer bestelwagenvervoer in de hand werken en zal voornamelijk negatief zijn voor het binnenlands vervoer. De Mobiliteitsraad steunt een tariefdifferentiatie bijgevolg niet.

Bovendien acht de MORA deze studie niet geschikt om een standpunt te onderbouwen voor een tariefdifferentiatie volgens wegtype. Een studie die uitspraken doet over een (grote) uitbreiding van het netwerk of een differentiatie van tarieven dient te gebeuren op basis van trajectanalyse uit OBU-data, moet wetenschappelijk onderbouwd zijn en de sociaal-economische impact nagaan en moet passen binnen het kader zoals verder geschetst in dit advies.

Voor een tariefdifferentiatie naar plaats en tijd van de kilometerheffing voor vrachtwagens bestaat momenteel geen draagvlak. Het maatschappelijk debat over tariefdifferentie en het zoeken naar draagvlak hiervan kan pas gebeuren indien er een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen bestaat.

Start het onderzoek naar een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen

Een maatschappelijk debat over een mogelijke differentiatie van tarieven moet passen binnen een visie op beprijzing voor alle vervoersmodi. De MORA roept de minister op om het aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheden en modaliteiten van een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen uit te voeren en aan te geven hoe hij het maatschappelijk debat ziet, zodat de resultaten beschikbaar zijn vóór de verkiezingen van 2019. Dit geeft de volgende Vlaamse Regering de mogelijkheid om bij de opmaak van haar regeerakkoord te beslissen over het al dan niet invoeren van een beprijzingsinstrument voor lichte voertuigen.

3 Voorwaarden aan maatregelen voor goederenvervoer

Indien de Vlaamse Regering overweegt om bijkomende maatregelen te nemen op de telpunten waar het goederenvervoer toeneemt, stelt de MORA een aantal voorwaarden aan deze maatregelen. Maatregelen moeten gericht zijn op de lange termijn, passen in een gemeenteoverschrijdend mobiliteitsbeleid over alle modi en mobiliteitsdoelstellingen heen en de sociaal-economische, maatschappelijke en ecologische impact van de maatregelen moet bekend zijn.

3.1 Maatregelen nemen vanuit een langetermijnperspectief

Voor ieder telpunt formuleert de studie één of meerdere mogelijke maatregelen. De MORA vreest dat dit tot een ad hoc beleid zal leiden. De Raad wil meegeven dat het zoeken naar oplossingen voor vermijdingsverkeer van de kilometerheffing of voor de groei van het vrachtverkeer vanuit een langetermijnmobiliteitsvisie moet gebeuren. Het comodaliteitsprincipe waarbij iedere modus wordt ingezet voor de meest geschikte vervoersstroom, rekening houdend met de vervoerskenmerken, blijft voor de MORA het uitgangspunt. Dit principe kan ondersteund worden door een modal shift.

Het mobiliteitsmiddenveld wil waarschuwen bij het zoeken naar maatregelen niet te focussen op kortetermijnoplossingen die snel kunnen ingevoerd worden. De Raad benadrukt dat vóór het invoeren van maatregelen een grondige wetenschappelijke en sociaal-economische onderbouwing nodig is die ook de langetermijnimpact nagaat. Te weinig onderbouwde maatregelen kunnen bovendien leiden tot bijkomend vermijdingsverkeer, wat een te vermijden piste is.

3.2 Mobiliteitsbeleid over alle modi en alle doelstellingen als kader voor maatregelen

De Raad wil benadrukken dat maatregelen moeten passen in een overkoepelend mobiliteitsbeleid over alle beleidsniveaus, alle mobiliteitsdoelstellingen, alle modi en alle maatregelen heen. De puntsgewijze conclusies en de focus op vrachtverkeer doen vrezen voor mobiliteitsmaatregelen die enkel gericht zijn om het goederenvervoer over de weg te beperken. Zeker omdat de opdracht van het vervolgtraject is om oplossingen te zoeken voor telpunten waar

vermijdingsverkeer niet de primaire reden is waarom het vrachtverkeer toeneemt. Gezien het comodaliteitsprincipe heeft het vrachtvervoer over de weg ook bestaansrecht.

De voorgestelde maatregelen streven in eerste instantie naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Dit zijn belangrijke doelstellingen uit het mobiliteitsbeleid maar niet de enigen. Ook de impact op bereikbaarheid, toegankelijkheid en milieu-en natuurkwaliteit vormt een criterium bij het afwegen van maatregelen.

Maatregelen moeten bijgevolg passen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de gemeentelijke mobiliteitsplannen en de mobiliteitsvisie van de vervoerregio's. Een uitwerking van de wegcategorisering en de afbakening van het vrachtroutenetwerk zijn onderdeel van deze beleidsinstrumenten.

3.3 Belangrijke rol voor het bovenlokaal niveau

Het zoeken naar een evenwicht tussen verkeersleefbaarheid en economische leefbaarheid in functie van het vrachtverkeer is een opdracht die het lokale niveau overschrijdt. Momenteel nemen lokale overheden vaak maatregelen om de impact van het vrachtverkeer op de lokale verkeersleefbaarheid te bewaken, maar waarbij de negatieve effecten worden afgewenteld op naburige gemeenten. In de toekomst bieden de vervoersregio's een opportuniteit om dit op te vangen.

Minister Weyts heeft onlangs aangekondigd dat hij werkt aan een herziening van het voorstel tot vrachtroutenetwerk dat enkele jaren geleden werd uitgetekend. Het niveau van de vervoersregio's zou een geschikte beleidsniveau zijn om voor hun grondgebied het netwerk uit te tekenen, passend in het netwerk opgemaakt op Vlaams niveau.

Het vrachtroutenetwerk moet bestaan uit aanbevolen routes voor het vrachtverkeer. Het kan niet de bedoeling zijn om vrachtverkeer enkel toe te laten op deze routes. Dit zou voorbij gaan aan de kenmerken van vrachtverkeer dat zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer kan zijn. De Raad ziet voordelen in dit netwerk als de wegen van het vrachtroutenetwerk infrastructureel worden ingericht om het vrachtverkeer een optimale doorgang te geven zoals rekening houden met de draaicirkels van vrachtwagens. Het vrachtroutenetwerk kan ook vertaald worden in een uniform systeem van bewegwijzering.

De MORA vraagt om ervoor te zorgen dat bestemmingen voor vrachtwagens op een zo duurzaam mogelijke manier bereikbaar blijven en bij het bepalen van routes rekening te houden met de sociaal-economische impact en de impact op leefbaarheid en milieu. Het vermijden van interactie met het fietsroutenetwerk is hierbij een aandachtspunt.

3.4 Maatregelen niet veralgemenen vanuit beperkt aantal telpunten

De studie vertrekt van verkeerstellingen per telpunt. Het aantal uitgevoerde tellingen is beperkt waardoor enkel puntsgewijze conclusies kunnen getrokken worden.

De studie formuleert per telpunt een voorstel van maatregelen om het stijgend vrachtverkeer op dat punt aan te pakken Naast het netwerk uitbreiden en de differentiatie van tarieven voor de

kilometerheffing formuleert de studie uiteenlopende maatregelen zoals tonnagebeperkingen, vrachtwagensluizen, vrachtverbod, snelheidsbeperkingen, faciliteren spoor/binnenvaart...

De focus en onderbouwing is, naast te eenzijdig, te lokaal voor een gedragen mobiliteitsbeleid. Dit soort maatregelen zal voornamelijk de lokale economie benadelen en kan voor bijkomend vermijdingsverkeer zorgen. Beide gevolgen die niet wenselijk zijn.

De MORA dringt daarom aan op gewestelijke en bovenlokale invalshoek bij het evalueren van maatregelen en een sociaal-economische onderbouwing ervan.

4 Gebruik OBU-data voor verdere analyses

De studie geeft aan dat door OBU-data te gebruiken de onderzoekers herkomst-bestemmingsanalyses kunnen uitvoeren die een veel gedetailleerder beeld geven van de evolutie van de vrachtwagenstromen dan de telgegevens. Ze kunnen ook een indicatie geven van de stromen in die gebieden waar momenteel nog geen tellingen beschikbaar zijn. Deze data zijn niet gebruikt in de studie omdat ze slecht voor één operator beschikbaar zijn en omdat nulmetingen ontbreken.

De MORA roept op om toch gebruik te maken van herkomst-bestemmingsgegevens van deze operator om analyses te maken. Bijna 90% van de vrachtwagenkilometers afgelegd tijdens wekdagen, verlopen momenteel via de OBU's van deze operator. De MORA schat in dat dit voldoende gegevens zijn om algemene trends vast te stellen. Uit deze trends kunnen de onderzoekers dan een aantal algemene conclusies trekken die bijvoorbeeld aangeven waar bijkomende verkeerstellingen nodig zijn. Een volledige dekking van alle voertuigen is volgens het maatschappelijk middenveld hiervoor niet nodig.

De MORA dringt er bij de Vlaamse Regering op aan om alle EETS-operatoren hun geanonimiseerde OBU-data te laten doorgeven aan Viapass in plaats van enkel deze op het wegennet waarop een kilometerheffingstarief hoger dan nul bestaat. De kennis over routes kan ondersteunend zijn voor het mobiliteitsbeleid.

De Raad herhaalt hierbij zijn vraag om de geanonimiseerde data van de operatoren ook ter beschikking te stellen voor onderzoek door universiteiten, onderzoeksinstellingen en studiebureaus.

5 Werk een participatietraject uit

Op 1 januari 2018 voegde de Vlaamse Regering zes trajecten toe aan het netwerk waarvan de tarifiering verschillend is van nul. De MORA stelt vast dat deze uitbreiding gebeurd is zonder participatietraject. Voor het vervoltraject vraagt de MORA van wel een participatietraject op te starten. Een beleid heeft nood aan zowel een wetenschappelijk-objectieve ondersteuning als een maatschappelijke.

De Raad vindt het positief dat het departement MOW in het vervoltraject gemeenten en de mobiliteitsbegeleiders van het departement MOW betreft bij de interpretatie en analyse van de data en het nagaan van mogelijke oplossingen. Dit is echter niet voldoende.

De MORA vraagt een gedegen participatietraject op te stellen waarbij naast de vertegenwoordigers van de transportsector ook de sociale partners en de mobiliteitsverenigingen

zijn betrokken, zowel op lokaal vlak als gewestelijk. De Mobiliteitsraad ziet zichzelf als het forum waarop op gewestelijk en bijgevolg strategisch niveau een maatschappelijk debat kan gevoerd worden over een mogelijke uitbreiding van het wegennet en/of andere voorgestelde maatregelen.

6 Resultaten wijzen op ‘sense of urgency’ voor Vlaamse mobiliteitsbeleid

Uit de analyse van de telpunten komt informatie die inzicht geeft in mobiliteitssituatie in Vlaanderen. Bij de meeste telpunten is zowel voor het personen- als het goederenvervoer een groei vast te stellen. Op de meeste plaatsen is de groei van de andere voertuigen groter dan de groei van het aantal vrachtwagens met MTM > 3,5 ton. Deze vaststellingen wijken af van de modelscenario's die een veel sterkere groei van het goederenvervoer dan van het personenvervoer aangeven.

De verkeerstellingen geven ook inzicht in de mobiliteitsproblematiek in specifieke regio's in Vlaanderen. In de Vlaamse Ruit is zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet zo verzadigd dat er geen ruimte is voor bijkomend verkeer op het wegennet en dat er bijgevolg geen groei meer is vast te stellen.

De Raad roept de Vlaamse Regering op om werk te maken van een gedegen mobiliteitsbeleid. Hij verwacht hiervoor veel van het recent in het Vlaams Parlement voorgestelde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

7 Optimaliseer huidig systeem kilometerheffing

De MORA grijpt dit advies aan om twee aandachtspunten over het huidige systeem mee te geven aan de minister.

7.1 Blijven streven naar één systeem in België

Van in zijn advies van 2010 benadrukt de Raad al dat hij een draagvlak heeft gevonden voor de kilometerheffing indien het gaat om één systeem in België. Bij de start op 1 april 2016 waren er al verschillen tussen de gewesten op het vlak van tarieven en het wegennet. De verschillen tussen de gewesten zijn sindsdien enkel toegenomen door bijkomende wegen op te nemen, verschillende indexaties van tarieven in de gewesten, tariefaanpassingen op andere momenten,... De MORA wil de minister oproepen om de afstemming met de andere gewesten zo maximaal mogelijk te maken.

7.2 Tijdige en gemotiveerde communicatie over wijzigingen nodig

Deze wijzigingen uit vorige paragraaf werden bovendien steeds op een korte termijn aangekondigd. Deze termijn is te kort om werkbaar te zijn voor de transportsector. De Raad vraagt opnieuw om voor een goed functioneren van de transportsector de wijzigingen op voorspelbare tijdstippen door te voeren.

De MORA stelt voor om een indexatie pas door te voeren met een volle cent per kilometer. Dit betekent een evolutie naar een indexatie na verloop van meerdere jaren ter vervanging van een jaarlijks terugkerende indexatie. De aankondiging van tariefwijzigingen moet minimaal zes maanden op voorhand gebeuren. De voorspelbaarheid op lange termijn (minimaal vijf jaar), bijvoorbeeld bij het duurder maken van het tarief voor een bepaalde euronorm of andere voertuigreferentieklassen verdient de aanbeveling om bedrijven optimaal te sturen bij hun aankoop- en afschrijfpolitiek.

De Vlaamse Regering kan deze tariefaanpassingen best doorvoeren op 1 januari. Deze timing stelt transportondernemingen in de mogelijkheid om die tariefverhogingen mee te nemen tijdens de onderhandelingen met hun klanten.