

Ruim 800.000 vrachtwagens minder, toch brengt kilometerheffing recordbedrag op én is er niet minder file



Er zijn in een jaar tijd ruim 800.000 vrachtwagens minder op de Belgische tolwegen. Dat is het laagste aantal in vijf jaar tijd, op het coronajaar 2020-2021 na. Ondanks die vermindering leverde de kilometerheffing toch een recordopbrengst van 838,41 miljoen euro op. En minder file was er niet.

Sinds 1 april 2016 moeten Belgische en buitenlandse vrachtwagens een kilometerheffing betalen als ze op snelwegen en op sommige gewest- of gemeentewegen rijden. Hoe meer een vrachtwagen weegt, hoe hoger de belasting. En hoe milieuvriendelijker een vrachtwagen is, hoe lager de belasting.

Dit zijn vijf vaststellingen die we op basis van het rapport van Viapass kunnen maken.

1. Nog nooit bracht de kilometerheffing zoveel geld op, en toch zijn er veel minder vrachtwagens

In het jongste werkingsjaar, dat van 1 april 2022 tot en met 31 maart 2023 liep, heeft de kilometerheffing voor vrachtwagens de Belgische staat 838,41 miljoen euro opgebracht. Dat is een recordopbrengst. Maar het is ook een beetje een vals record, want de stijging komt er alleen door de indexaanpassing van de kilometerheffing. Zoals zowat alle prijzen is ook die van de kilometerheffing gestegen. En dan is het logisch dat ook de totale opbrengsten stijgen.

In werkelijkheid is het aantal vrachtwagens op Belgische tolwegen in een jaar tijd gedaald van 41,10 miljoen naar 40,28 miljoen. Dat is het laagste aantal in vijf jaar tijd, op het coronajaar 2020-2021 na. “Vooral in de tweede helft van 2022 is het aantal vrachtwagens sterk gedaald”, vertelt Johan Schoups, administrateur-generaal van Viapass. “Dat komt door de slabakkende economie. Door de sterk gestegen energieprijzen kochten mensen minder en verminderden bedrijven hun productie. Er reden dus minder vrachtwagens op de weg.”

2. Minder vrachtwagens zorgen niet voor minder file

Nochtans zijn de files niet kleiner geworden. Uit een recent rapport van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt bijvoorbeeld dat de Antwerpse Ring in 2022 gemiddeld veertien uur per dag aan of zelfs over zijn maximumcapaciteit zat. “Er waren globaal genomen wel minder vrachtwagens, maar op kritieke punten zoals de Antwerpse Ring waren er wel nog steeds veel vrachtwagens”, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen). “Bovendien worden de files voor een groot deel door personenwagens gevormd. Doordat er minder vrachtwagens zijn, komt er plaats vrij op de weg. Meer mensen maken de keuze om toch maar met de auto op pad te gaan. Er is meer vrijetijdsverkeer met de auto, en de totale hoeveelheid thuiswerk is na de coronacrisis ook verminderd. We gaan dus weer meer de baan op.”

Vanelslander wijst erop dat de overheid het autogebruik tegenwoordig eigenlijk stimuleert. “Tot voor kort verkondigde de overheid dat er vooral minder auto’s moesten zijn. Maar nu zet de overheid volop in op de vergroening van het wagenpark, door elektrische salariswagens te promoten. Het aantal salariswagens in België stijgt dan ook”, beweert Vanelslander.

Zal de daling van het aantal vrachtwagens dit jaar worden voortgezet, of niet? “De verwachting is dat we niet meteen weer een diepe crisis zullen krijgen, en dat het aantal vrachtwagens op onze wegen dus weer kan stijgen”, zegt Thierry Vanelslander. “Al moeten we toch nog afwachten. Want de olieproducerende landen van het kartel OPEC overwegen om de olieproductie weer te verlagen, waardoor de olieprijs weer stijgen en de inflatie weer kan toenemen. En de oorlog in Oekraïne is uiteraard ook nog niet gedaan.”

3. Geen Russische vrachtwagens meer, maar Oekraïners maken hun comeback

Normaal gezien rijden er zo’n 1.500 tot 2.000 Russische vrachtwagens op de Belgische wegen. Sinds mei 2022 is dat aantal echter teruggevallen tot nul.

De Oekraïense vrachtwagens blijven wel komen. Na de uitbraak van de Russische invasie viel het aantal Oekraïense vrachtwagens op Belgische wegen wel terug van 2.100 naar 1.200 per maand, maar eind vorig jaar steeg dat aantal weer vlotjes boven de 2.000. “Het is duidelijk dat de Oekraïense vrachtwagens weer helemaal terug zijn op onze wegen”, zegt Johan Schoups. “Al vertrekken die vrachtwagens niet altijd vanuit Oekraïne. Ze hebben vooral een Oekraïense nummerplaat.”

4. Buitenlanders betalen het merendeel van onze kilometerheffing

Een van de redenen waarom de kilometerheffing in 2016 in België werd ingevoerd, is dat ook buitenlandse vrachtwagenchauffeurs zouden betalen voor het gebruik van onze wegen. “Dat doel is bereikt”, zegt Johan Schoups. “Ruim 53% van het geld dat we in ons jongste werkingsjaar met de kilometerheffing hebben geïnd, komt van buitenlandse vrachtwagens.”

De Polen (goed voor 10,8%) van de inkomsten en de Nederlanders (10,1% van de inkomsten) betalen het meest.

5. Met het geld van de kilometerheffing wordt de Beverentunnel gerenoveerd

De kilometerheffing heeft in het jongste werkingsjaar in België 838,4 miljoen euro opgeleverd. Daarvan is 543,8 miljoen euro doorgestort naar het Vlaamse Gewest.

Van die 543,8 miljoen euro, gaat ongeveer 29% (155 miljoen euro) naar investeringen in infrastructuur. “We gaan vanaf begin 2024 bijvoorbeeld de volledige Beveren-tunnel renoveren”, zegt Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open Vld). “Er komt een volledig nieuw wegdek en de tunnel krijgt led-verlichting. We gaan ook verschillende werken uitvoeren in de Tijsmanstunnel, de Kennedytunnel en de Sint-Annavoetgangerstunnel.”

In totaal 5% van de inkomsten van de kilometerheffing gaat naar ‘flankerend beleid’, bijvoorbeeld subsidies om vrachtwagens ecologischer en veiliger te maken.

De andere 66% van de opbrengsten van de kilometerheffing komt in de algemene pot van Vlaanderen, en wordt dus niet per se aan mobiliteitsprojecten uitgegeven.

[Christof Willocx](#)