



VANAF 1 APRIL 2016.

ER IS GEEN ONTKOMEN AAN DE KILOMETERHEFFING

De kilometerheffing voor vrachtwagens komt er. Op die manier wordt het onderhoud van de wegen vanaf 1 april betaald door alle vrachtwagens die er gebruik van maken. Vanuit de basisprincipes van de transporteconomie is dit een stap vooruit, al maken Belgische transportondernemingen zich zorgen.

Timothy Vermeir

Met de kilometerheffing wordt een van de basisprincipes uit de transporteconomie – de gebruiker betaalt – gerealiseerd, zegt professor Eddy Van de Voorde van de Universiteit Antwerpen. “Niet alleen de bedrijfseconomische kosten die hij of zij nu al betaalt, maar ook de externe kosten die hij of zij veroorzaakt. Voor de transportsector is dat congestie, ongevallen, milieu-impact en – en daar mikt deze kilometerheffing op – de marginale infrastructuurkosten: de slijtage die veroorzaakt wordt door één bijkomend voertuig. Als je dat basisprincipe niet toepast en die correcte prijs niet vraagt, dan krijg je te veel productie aan een te lage prijs.”

4

De kilometerheffing die er nu zit aan te komen, is stap één: de gebruiker, óók als die géén Belgische nummerplaat heeft, betaalt voor het gebruik van de infrastructuur. Voor Eddy Van de Voorde is dat nog onvoldoende. Immers: er is geen of weinig impact op vlak van congestie, ongevallen of milieu. Congestie tegengaan, bijvoorbeeld, zal alleen volgen als ook voor personenwagens een kilometerheffing komt. Net zoals men omwille van de Maut waar mogelijk Duitsland is gaan mijden, zo zal er ook bij ons ruimte vrij komen door vrachtwagens die niet door ons land zullen trekken. Maar die ruimte zal worden ingenomen door personenwagens, stelt professor Van de Voorde, waardoor de files niet verminderen.

Uit het Duitse voorbeeld, waar de Maut nu meer dan 10 jaar geleden is ingevoerd, blijkt ook dat een kilometerheffing goed nieuws is voor andere transportmodi. “Het gaat er zeer goed met de binnenvaart – al heeft dat ook te maken met de waterstanden op de Rijn – en ongelooflijk goed met de spoorwegen”,

klinkt het. Eddy Van de Voorde benadrukt dat de wegvervoerders daardoor niet minder werk zullen hebben: “Nee, want in absolute termen gaan zij blijven groeien. Omdat de economische groei er is.”

KOSTPRIJS

De transportsector, zo bleek uit de Graydonstudie waar Transportmanagement onlangs nog over berichtte, is er een met kleine marges. Binnen de sector is er dan ook ongerustheid over de impact die de kilometerheffing zal hebben op de individuele bedrijven. Eddy Van de Voorde wil de doem berichten nuanceren en verwijst daarvoor naar een studie van enkele jaren geleden, 'Kilometerheffing in Vlaanderen: De impact op havenconcurrentie en logistiek'. Daarin berekenen de onderzoekers, onder meer professor Van de Voorde, de meerkost die een kilometerheffing betekent voor een aantal trajecten.

Wat blijkt? Op de langere internationale routes, is er nauwelijks een toename – 1



"De wegen waarop tol geheven wordt en de manier om het tarief te berekenen mag maximaal twee keer per jaar worden aangepast"

tot 2 procent slechts. Het is pas als er verhoudingsgewijs véél over Belgische wegen wordt gereden, dat de impact groter is. Antwerpen-Goes, bijvoorbeeld, of Rotterdam-Rijsel. Ook nationaal (distributie) vervoer dat veel gebruik maakt van de tolwegen zal de kilometerheffing voelen.

Maar, wanneer dat vervoer wordt uitgevoerd door een Belgische vervoersondernemer met Belgische vrachtwagens, staat er tegenover een hogere variabele kost een lagere vaste kost. De eurovignetverplichting voor ons land verdwijnt, de kilometerheffing kan volledig afgetrokken worden, de verkeersbelasting voor vrachtwagens daalt naar het Europese minimum en wordt zelfs afgeschaft voor de vrachtwagens van minder dan 12 ton. Er is ook een engagement om de directe en indirecte loonlast van de transportsector met 40 miljoen euro te verminderen, al is op dit moment nog niet duidelijk hoe dat precies zal werken.

Of het ons land minder aantrekkelijk zou worden, bijvoorbeeld als locatie voor een

edito

Knappe koppen, die constructeurs!

Ik zou het graag nog eens willen hebben over een aantal onderwerpen die me zeer nauw aan het hart liggen. Ik kan alleen maar hopen dat dit bij u ook het geval is!

De vrachtwagenfabrikanten en hun dekselse technici! De laatste weken heb ik het geluk gehad om nog eens te mogen 'proeven' van de beste motoren van de markt. Telkens opnieuw word je overonderd door de overweldigende technologische krachttoeren die de constructeurs keer op keer uithalen. De term 'krachttoer' is hier echt wel op zijn plaats. De grootste krachtpatser uit het pak, de Volvo FH 16 van 750 pk, is er zo maar eventjes in geslaagd ons testparcours af te haspelen aan een verbruik van iets meer dan 30 l/100 km. Dit is zeer opmerkelijk als je er rekening mee houdt dat de constructeurs al jaren moeten opboksen tegen loodzware uitstootnormen. En ondertussen toch maar proberen om het brandstofverbruik binnen de perken te houden... Wat stellen we vast vandaag? Dat een Euro 6-motor minder verbruikt dan een Euro 5, die op zijn beurt minder verbruikt dan een Euro 4. Onwaarschijnlijk! Ook Scania kwam verrassend uit de hoek met de introductie van een indrukwekkende waslijst aan alternatieve brandstoffen (gas, biogas, bio-ethanol, biodiesel, plantaardige olie,...). Geen hersenspinsels van de ingenieurs, maar brandstoffen die effectief volledig gebruiksklaar zijn. Zo mochten we plaats nemen achter het stuur van een P280 CNG-vrachtwagen (Compressed Natural Gas). Qua rijgedrag was er geen verschil waar te nemen met de dieselveariant, behalve de ontroerende stilte van de alternatieve krachtbron. Nu nog de meerkost (geschat op enkele tienduizenden euro) en het aantal beschikbare tankstations aanpakken, zodat CNG/LNG kan doorgroeien naar een valabel alternatief voor de sector van het goedertransport.

+8% in België, +18% in Europa. U zou het ondertussen moeten weten. In dit editoriaal probeer ik altijd voor een optimistische noot te zorgen. Kwestie van het glas halfvol te zien in plaats van halfleeg. Deze maand zorgt de vrachtwagenmarkt voor het mooie weer. Die ging er opnieuw flink op vooruit, zowel in België (+8,2% in de markt van +16 ton), als in Europa (+18,5%). Een lichtpuntje in een periode waarin het negativisme de bovenhand dreigt te halen op positief denken. Indien u zelf leuke nieuwtjes heeft (nieuwe contracten, nieuwe klanten, investeringen,...), weet dan dat de mailbox van de redactie wagenwijd open staat...

Christophe Duckers

Redactiedirecteur

christophe.duckers@transportmedia.be



Het cijfer van de maand

+ 6,6%. Dat is de stijging van het aantal geregistreerde bedrijfsvoertuigen in Europa eind oktober. Het is de tiende opeenvolgende maand dat dit cijfer stijgt.

Het herstel van de maand

Distrilog heeft de logistieke dienstverlener Forlog overgenomen. Daarmee behaalt Distrilog een geconsolideerd zakencijfer van 100 miljoen euro.

De erfgenamen van de maand Diane Govaerts, kleindochter van Arthur Ed. Ziegler, staat voortaan aan het hoofd van de groep Ziegler (3.200 mensen in 14 landen).

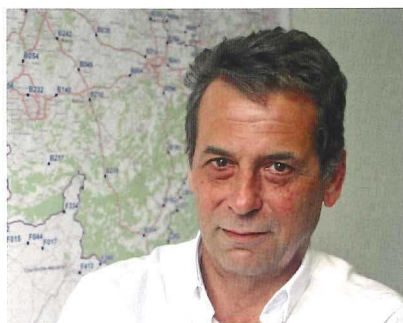
De samenwerking van de maand

De havens van Antwerpen en Zeebrugge hebben een commercieel samenwerkingsverband afgesloten wat betreft de diepzeecontainersector.

Het goede (?) nieuws van de maand

Vanaf 2017 zullen ecocombi's toegestaan worden om de grens tussen Nederland en België over te steken. Maar als we weten dat er in Nederland 1000 ecocombi's zijn, tegenover 2 in België, dan kan je al raden wie hier het grootste voordeel mee heeft.

De investering van de maand Group-GTS plant een uitbreiding van 10 tot 20.000 m² extra opslagruimte.



Edward Claessens: "Systemen die gebruikt worden voor tolheffing moeten open zijn én er moeten verschillende leveranciers van dergelijke OBU's kunnen zijn. De voorwaarden zijn wel dat zij het juiste niveau van detail aankunnen."

logistiek centrum? Ook dat gelooft professor Van de Voorde niet: het effect van de kilometerheffing verdwijnt quasi in het niets in vergelijking met andere uitdagingen waar we hier mee te kampen hebben: een gebrek aan plaats en enorme congestie op onze wegen.

IN DE PRAKTIJK

Om de politieke beslissing om de kilometerheffing in de drie gewesten in te voeren op het terrein, speelt Viapass een belangrijke rol. De interregionale entiteit coördineert en voert de beslissingen uit, en controleert de private partner, Satellic, die instaat voor het ontwerp en de bouw van de vaste infrastructuur die er nodig is om de kilometerheffing

te realiseren, maar ook die infrastructuur prefinanciert en zal beheren en uitbaten als een dienstverlening. Satellic heeft daartoe de openbare aanbesteding binnengehaald. Vandaag is Satellic ook de enige op de markt die een OBU – *On Board Unit*, het bakje dat elke vrachtwagen vanaf 1 april aan boord moet hebben – aanbiedt. "Maar", zo zegt Edward Claessens, directeur Communicatie bij Viapass, "er is een beslissing van de EU dat systemen die gebruikt worden voor tolheffing open moeten zijn én er moeten verschillende leveranciers van dergelijke OBU's kunnen zijn. De voorwaarden zijn wel dat zij het juiste niveau van detail aankunnen – het kan niet dat de ene op de meter nauwkeurig is en de andere maar op 10 meter, bijvoorbeeld." De gewesten moeten nog de precieze voorwaarden vastleggen, maar ViaPASS heeft dit jaar wel al mogelijk OBU-producenten ontmoet en gebriefd over het Belgische systeem, met de bedoeling meerdere spelers te hebben.

"Compensatie in geen geval voldoende"

Transport Gheeraert uit Loppem, West-Vlaanderen, was vroeger een echte internationale speler, maar houdt zich, onder druk van de Oost-Europese concurrentie, vandaag voornamelijk bezig met transport tot zo'n 300 kilometer rond het bedrijf. "Dat is goed voor 70 procent van onze activiteit", zegt mede-zaakvoerder **Peter Gheeraert**. "Voor de overige 30% maken we actief deel uit van een sterk Europees distributienetwerk Astre. In ons bedrijf werken we alleen met Belgische chauffeurs en maken het verschil door de meerwaarde die we leveren."

Dat Transport Gheeraert minder in het buitenland actief is, heeft als onmiddellijk gevolg dat het harder zal getroffen worden door de kilometerheffing. Hoe hard? "We hebben zelf de berekening nog niet gedaan, maar vallen terug op de studie van ITLB. Als we dat toepassen op onze organisatie, dan krijgen we een stijging van 7 tot 8 procent – en zelfs tot 10 procent – bovenop de huidige kostprijzen."

Om meer precieze en concrete berekeningen te kunnen maken, bestelde de firma alvast twee OBU's. Wanneer die in twee vrachtwagens geïnstalleerd zullen zijn, zal duidelijk worden wat de heffing écht in de praktijk zal betekenen. Transport

Gheeraert heeft ook de voor- en nacalculatie klaargemaakt en de planningssoftware aangepast.

Of de compensaties voldoende zullen zijn? "In geen enkel geval", klinkt het heel duidelijk. Vooral de afschaffing van het eurovignet is een slag in het water. "Een deel van onze vloot rijdt van en naar Nederland, dus die hebben sowieso een vignet nodig. Het zijn druppels op een hete plaat. Bovendien mag je ook niet onderschatten dat de transportfirma die heffing zal moeten voorschieten: als we die doorrekenen, dan wordt die betaald volgens onze factuurvoorwaarden, terwijl we zelf sneller moeten betalen."

Peter Gheeraert vreest dat andere ondernemingen mogelijks een verkeerde berekening zullen maken of niet de volledige heffing zullen doorrekenen. "Dat zal extra druk op de prijzen met zich meebrengen", weet hij. "Wij zullen onze klanten duidelijk informeren en hen op een transparante manier uitleggen welke gevolgen de kilometerheffing heeft. We hebben geen andere keuze dan vanaf 1 april de kilometerheffing door te rekenen. Voor volle transporten zal dat één op één gebeuren, voor het distributiewerk en de colli's zal gewerkt worden met een percentage. Er is echt geen enkel andere mogelijkheid."

"Het wegvervoer gaat in absolute termen blijven groeien. Omdat de economische groei er is"

Volgens het aanbestedingscontract zal Satellic 800.000 OBU's produceren. Sinds 1 oktober kan je die via hun website bestellen. Als transportonderneming betaal je 135€ waarborg voor een OBU. Voor buitenlandse vrachtwagens 'op doorreis' komen er ook 128 distributiepunten in en rond België, een soort automaten waar chauffeurs het bakje kunnen verkrijgen. Een OBU kan ingebouwd worden, maar bestaat ook in losse versie dat met zuignappen kan worden bevestigd in de cabine. "De OBU van Satellic is gebaseerd op GPS- en GSM-technologie. In het bakje zitten de wegenkaart van ons land met voor elke weg het toltarief – het tarief dat de gewesten hebben vastgelegd voor hun hoofdwegen en een nultarief voor de overige. Het is de OBU zelf die berekent hoeveel kilometer je aflegt op wegen waarvoor je moet betalen en hoeveel tol je verschuldigd bent. Het toont dat



Professor Eddy Van de Voorde: "Als je het basisprincipe 'de gebruiker betaalt' niet toepast en die correcte prijs niet vraagt, dan krijg je te veel productie aan een te lage prijs." (Foto: Universiteit Antwerpen)

ook aan de chauffeur én zendt de data versleuteld en anoniem naar de backoffice. Om de twee weken, of om de maand, afhankelijk van het betaalmiddel, krijgt de onderneming een factuur met het totaalbedrag, het bedrag per gewest én de afstand over de verschillende betolde wegen." Betaling gebeurt via fleetcard, creditcard of cash, elk met zijn eigen betalingstermijn.

"Een deel van onze vloot rijdt van en naar Nederland, dus die hebben sowieso een vignet nodig"

CONTROLES

Zoals elk systeem moet ook dit gehandhaafd worden. Er zijn in ons land al 40 portieken gebouwd die zijn uitgerust met een camera die de nummerplaten herkent én een laser-camera die de grootte van de voertuigen registreert. Daarnaast zijn er ook 22 mobiele camera's én rijden er een aantal mobiele units rond die diezelfde infrastructuur aan boord hebben. Belangrijk: het is niet de politie die controleert of iedereen zich aan de regels houdt, wel gewestelijke ambtenaren. Het gaat immers niet om een verkeersreglement, maar een administratieve maatregel – vergelijk het met de douane, die afhangt van de FOD Financiën.

Edward Claessens: "Vanaf 1 april zal elke vrachtwagen een ingeschakelde OBU aan boord moeten hebben. Wie er dan géén heeft, zal beboet worden. De gewesten hebben de boete decretaal vastgelegd op

1.000 euro per overtreding." Elke vrachtwagen? Het gaat concreet over elke vrachtwagen met een maximaal toegelaten massa (MTM) van méér dan 3,5 ton, zo legt hij uit. Elk voertuig met een MTM van 3,5 ton of minder valt niet binnen de scope van de tolheffing. Heeft uw voertuig een MTM van méér dan 3,5 ton, dan hangt het tarief onder meer af van de totale MTM. Kan uw vrachtwagen een bijkomende aanhangwagen trekken, dan moet u het maximale gewicht rekenen dat de combinatie op de baan kan zetten. Er worden uitzonderingen gemaakt voor voertuigen gebruikt door het leger, de civiele bescherming en andere 'essentiële overheidstaken', medische interventiediensten en voertuigen die gebruikt worden voor bos- & landbouw en visteelt.

De formule die de tol berekent, houdt heeft niet alleen parameters voor weg, euronorm en MTM, maar ook het moment van de dag én de rijrichting opgenomen, al staan die twee factoren vooralsnog op nul. Dat die al zijn opgenomen, maakt het makkelijk om later de kilometerheffing slimmer te maken en 'de gebruiker betaalt' helemaal te realiseren. "De wegen waarop tol geheven wordt en de manier om het tarief te berekenen mag maximaal twee keer per jaar worden aangepast", besluit Edward Claessens. "Een gewest kan een aanpassing voorstellen, maar de drie gewesten moeten gezamenlijk akkoord gaan met de aanpassing."

Hoeveel tol moet ik precies betalen?

Een van de taken van Viapass is ervoor te zorgen dat er coherentie is qua tolheffing in de verschillende gewesten. Dat is om te vermijden dat de tol per kilometer plots dubbel zo duur zou worden als je de gewestgrens overschrijdt. De verschillende tarieven vind je in onderstaande tabel.

	Vlaanderen, Wallonië, Brusselse autosnelweg			Brussels Gewest binnenstedelijk gebied		
	< 12 ton	12 – 32 ton	> 32 ton	< 12 ton	12 – 32 ton	> 32 ton
Euro 0	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 1	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,18	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

Opgelet, in Wallonië beheert Sofico de autowegen zijn en niet het gewest. Daarom wordt er BTW gerekend op de kilometerheffing.

BETOLDE WEGEN

Welke wegen zullen vanaf 1 april betold worden met een tarief verschillend van nul?

In Vlaanderen: de hoofdwegen waar al een eurovignetverplichting was, met uitzondering van de havens.

In het Waals Gewest: de hoofdwegen waar al een eurovignetverplichting was, plus een aantal wegen waarvan men vreest dat ze anders als sluiproute zou gebruikt worden, bijvoorbeeld de N25.

In het Brussels Gewest: alle wegen. De bedoeling daarvan is om zwaar vervoer uit Brussel te houden. Daarom betaalt u in Brussel een hogere tol dan op de autosnelwegen.