

Grenseffectenrapportage 2016

Dossier 10: Het nieuwe tolsysteem voor HVG's in België: impact op het grensgebied



Cross-border impact assessment 2016

Dossier 10: Het nieuwe tolsysteem voor HVG's in België: impact op het grensgebied

Knowledge Business Consulting:

Kimberly Hoffmann

Julia Jaspers

Dunja Soubai

Fontys International Business School Venlo

Het *Institute for Transnational and Euregional cross border cooperation and Mobility / ITEM* is de spil van wetenschappelijk onderzoek, advisering, kennisuitwisseling en trainingsactiviteiten omtrent grensoverschrijdende samenwerking en mobiliteit.

ITEM is een initiatief van Universiteit Maastricht (UM), het Nederlands Expertise en Innovatiecentrum Maatschappelijke Effecten Demografische krimp (NEIMED), Zuyd Hogeschool, de Gemeente Maastricht, de Euregio Maas-Rijn (EMR) en de Provincie Limburg (NL).



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Begrippenlijst	3
Introductie.....	4
Projectbeschrijving.....	5
Definitie	5
Doel van het project	5
Onderzoeksbenadering.....	5
Vooronderzoek.....	6
Hoofdstuk 1 – Tolsystemen.....	8
Inleiding	8
a. Tolsysteem in Duitsland	8
b. Tolsysteem in Nederland en Luxemburg	10
c. Tolsysteem in België.....	12
Vrijstelling	16
Conclusie.....	16
Hoofdstuk 2 – Veranderingen in kosten en routes	17
In hoeverre zijn de routes veranderd?	17
Hoe zagen de routes eruit voor de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem?	17
Hoe zien de routes er nu uit?.....	18
In hoeverre zijn de toltarieven veranderd?	19
Hoofdstuk 3 – Meninge n over het nieuwe Belgische tolsysteem.....	20
Conclusie	22
a. Bronnen	23
b. List van tabellen en figuren.....	26
c. Lijst van bijlagen.....	27

Het nieuwe tolsysteem voor HVG's in België: Impact op het grensgebied



(source: Volvo Trucks)

Authors: Knowledge Business Consulting - Kimberly Hoffmann, Julia Jaspers, Dunja Soubai

Fontys International Business School Venlo

Titelpagina

Titel en ondertitel: Het nieuwe HGV tolsysteem in België
 Gevolgen voor de grensgebieden

Auteurs: Knowledge Business Consulting
 Kimberly Hoffmann, Julia Jaspers, Dunja Soubai

Instituut: Fontys International Business School, Venlo, Nederland

Datum van voltooiing: 15 september 2016

Plaats: Venlo, Nederland

Samenvatting

Dit rapport is gebaseerd op een onderzoek naar het nieuwe Belgische tolsysteem dat op 1 april 2016 werd ingevoerd. Het doel van dit onderzoek is om de gevolgen van de invoering van het nieuwe tolsysteem op logistieke en expeditiebedrijven in de Euregio Rijn-Maas-Noord te achterhalen. De nadruk zal liggen op bedrijven in Venlo als logistieke hotspot van Nederland, maar Duitse bedrijven zullen ook meegenomen worden in het onderzoek.

Het onderzoek werd als volgt uitgevoerd. Allereerst werd secundair onderzoek gebruikt om informatie over tolsystemen in het algemeen te verzamelen. Dit werd gedaan om een overzicht te creëren van de manier waarop tolheffingen bedrijven beïnvloeden bij het kiezen van alternatieve routes door andere landen dan België. Ten tweede werd het nieuwe Belgische tolsysteem onderzocht. Tot slot vonden interviews plaats met logistieke en expeditiebedrijven in het aangewezen gebied. Dit werd gedaan om informatie uit de eerste hand te verkrijgen en de meningen te horen van professionals op wie het nieuwe tolsysteem directe invloed heeft.

De uitkomst van dit onderzoek staat in dit rapport en biedt informatie over de verandering van routes en kosten, evenals de meningen van logistieke en expeditiebedrijven die met vrachtwagens door België rijden.

Uit de resultaten van de interviews blijkt dat de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem nauwelijks invloed heeft gehad op de routes door België die worden gereden door vrachtwagens van de geïnterviewde bedrijven. Afgezien van het feit dat wordt geprobeerd om Brussel te vermijden vanwege de hoge tol in dit gebied, rijden vrachtwagens van de ondervraagde ondernemingen nog steeds dezelfde routes door België. Dit staat in contrast tot sommige artikelen, welke over routewijzigingen berichten omdat meer vrachtwagenverkeer op Nederlandse wegen bij de Belgische grens gezien wordt. Dit kon echter niet worden bevestigd door de bedrijven die werden geïnterviewd voor dit onderzoek. Verder zijn de kosten die door bedrijven gemaakt worden vanwege het nieuwe tolsysteem enorm gestegen. Een enkele rit door België kost gemiddeld 290% meer dan bij het voorgaande tolsysteem (alleen tol). Wanneer bedrijven het Eurovignet aanschaffen voor de overige lidstaten, moeten ze echter dezelfde prijs betalen als voorheen, toen dit vignet ook in België kon worden gebruikt.

Tot slot blijkt dat de geïnterviewden niet erg blij zijn met het nieuwe Belgische tolsysteem, maar het zien als een verandering die ze zullen moeten accepteren. Aangezien hun kosten alleen maar zijn toegenomen, hopen de geïnterviewde bedrijven dat ze een verbetering van de wegkwaliteit en het onderhoud van de Belgische snelwegen zullen zien. Als zij het voor het zeggen zouden hebben, zouden ze kiezen voor één tolsysteem voor heel Europa.

Begrippenlijst

Euregio	Grensoverschrijdende regio tussen Nederland en Duitsland.
Euregio Rijn-Maas-Noord	(ERMN) Grensoverschrijdende regio tussen Nederland en Duitsland rondom Venlo en Mönchengladbach.
Eurovignet	Weggebruikersbelasting op basis van tijd voor vrachtwagens in landen als Nederland en Luxemburg
GCWR	Gross Combination Weight Rating (Technisch toelaatbare maximummassa)
GVW	Gross Vehicle Weight (maximum bruto voertuiggewicht)
HGV	Heavy Goods Vehicle (een vrachtwagen met een gewicht van meer dan 3,5 ton)
OBU	On-Board Unit (een apparaat dat de gereden afstand op tolwegen meet)
TVA	Btw in België
Viapass	De naam van het nieuw tolsysteem in België.

Introductie

Het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben besloten om in april 2016 een op afstand gebaseerd tolsysteem voor vrachtwagens in te voeren in België. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om het Eurovignet te gebruiken op Belgische wegen.

Dit onderzoek maakt deel uit van een onderzoekslijn van ITEM en werd uitgevoerd naar aanleiding van een verzoek van externe partners om de grensoverschrijdende gevolgen van het nieuwe Belgische tolsysteem in kaart te brengen.

Interesse in dit onderzoek werd niet alleen gewekt door het verzoek dit onderwerp te onderzoeken, maar ook door geluiden uit andere kringen.

Volgens een studie uitgevoerd door het VID zorgt de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem voor vrachtwagens voor meer vrachtverkeer op de Nederlandse wegen. “Het lijkt er op dat transportbedrijven proberen het aantal kilometers in België te beperken, om zo tolkosten te besparen (...) Het betekent dat de Nederlandse oost-west-routes wel merkbaar drukker zijn geworden.”¹

Een andere bron stelt dat de invoering van het nieuwe, duurdere tolsysteem voor vrachtwagens in België leidt tot een prijsverhoging bij de betrokken industrieën (als voorbeeld wordt de voedingsmiddelenindustrie genomen).²

Tot op heden is er geen studie gedaan naar de impact die dit nieuwe tolsysteem heeft op de logistieke en expeditiebedrijven in het Duits-Nederlands grensgebied nabij de Belgische grens. Hierop ligt de nadruk in dit rapport.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de Euregio Rijn-Maas-Noord, het grensoverschrijdende gebied rondom de logistieke hotspot Venlo. Om de cirkel rond te maken, werden zowel Nederlandse als Duitse bedrijven gevraagd aan de studie deel te nemen. Het onderzoek richt zich op potentiële verandering van vrachtwagenroutes, bijbehorende kosten en de algemene mening over het tolsysteem van de professionals getroffen door deze verandering.

¹ VID 2016.

² Transport & Mobility Leuven 2015.

Projectbeschrijving

Definitie

Op 1 april 2016 werd er in België een nieuw tolsysteem ingevoerd. In tegenstelling tot het op tijd gebaseerde Eurovignet, moeten vrachtwagens volgens het nieuwe op kilometers gebaseerde systeem Viapass uitgerust zijn met een On-Board Unit (OBU) die de exacte route van het voertuig bijhoudt om de kosten te berekenen. Het probleem met dit project is dat er nog geen studie is gedaan naar de impact die dit nieuwe tolsysteem heeft op logistieke en expeditiebedrijven in de Euregio Rijn-Maas-Noord (ERMN) en hun cliënten wat betreft weggebruik, tijdsinvestering en financiën. Om dit probleem op te lossen zal de volgende vraag gesteld moeten worden: welke impact heeft het nieuwe tolsysteem in België op logistieke en expeditiebedrijven in de ERMN die met vrachtwagens door België rijden?

Doel van het project

Het doel van het project is te onderzoeken wat de impact is van het Belgische tolsysteem dat ingevoerd werd op 1 april 2016. Om dit mogelijk te maken worden de routes van de logistieke bedrijven en de veranderingen die zij in die routes aanbrengen bestudeerd. Verder wordt er onderzocht of de bedrijven met hogere kosten te maken krijgen, wat de hoogte van deze kosten is en of deze doorberekend worden aan klanten. Het is ook interessant om uit te zoeken wat er veranderd is voor bedrijven die nog steeds het Eurovignet aan moeten schaffen voor routes in de overige lidstaten, d.w.z. of deze bedrijven minder vaak door België rijden of alternatieve routes door andere landen kiezen om kosten te besparen. Daarnaast zijn ook de meningen van de logistieke en expeditiebedrijven over de lange- en kortetermijngevolgen van het Belgische tolsysteem interessant.

De onderzoekers gingen na of de bedrijven problemen ondervonden met de installatie van de OBU's (On-Board Units) en/of meer tijd nodig hadden om te voldoen aan de eisen van de Belgische toldocumenten enz. Tot slot werd aan de bedrijven gevraagd of ze iets zouden willen veranderen aan het Belgische tolsysteem en, zo ja, wat dan.

Onderzoeksbenadering

Om het doel van het project te bereiken moet de volgende onderzoeksvraag beantwoord worden:

1. Hoe werken de tolsystemen in de omringende landen (Duitsland, Nederland, Luxemburg en België)
Door het beantwoorden van deze vraag zal het verschil tussen het nieuwe tolsysteem in België en de andere tolsystemen vastgesteld worden.
2. Wat is er veranderd voor logistieke en expeditiebedrijven die door België rijden?

Deze vraag is onderverdeeld in twee deelvragen om meer nadruk te leggen op de twee voornaamste onderwerpen: de kosten en de routes die kunnen zijn veranderd na de invoering van het nieuwe tolsysteem in België.

- a. In hoeverre zijn de routes veranderd?

Deze vraag zal beantwoord worden door de routes van vóór en na april 2016 met elkaar te vergelijken. Dit zal inzicht geven in de potentiële effecten van het tolsysteem op de genomen routes.

- b. In hoeverre zijn de tolkosten gewijzigd?

Hier zullen de financiële zaken aangaande het nieuwe tolsysteem in België belicht worden.

3. Wat is de mening van professionals die met vrachtwagens door België rijden en gebruik maken van het nieuwe tolsysteem?

Het antwoord op deze vraag zal weergeven wat de bedrijven verwachten van het nieuwe tolsysteem en wat er volgens hen moet veranderen in België. Tevens wordt er duidelijk gemaakt of ze iets zouden willen veranderen aan het Belgische tolsysteem en zo ja, wat ze dan zouden willen veranderen.

Vooronderzoek

Op de volgende pagina's wordt inzichtelijk gemaakt van welke gegevensverzamelingsmethoden het vooronderzoek gebruik maakt om de onderzoeksvragen en de twee bijbehorende deelvragen te beantwoorden. Hierdoor kan een antwoord worden gegeven op de probleemvraag: in hoeverre beïnvloedt het nieuwe tolsysteem in België logistieke en expeditiebedrijven in de ERMN die met vrachtwagens door België rijden?

1. Hoe werken de tolsystemen in de omliggende landen (Duitsland, Nederland, Luxemburg en België)?

Deze vraag zal worden beantwoord met behulp van desk research naar het tolsysteem in deze landen. Voor elk land zal algemene informatie over het tolsysteem en bijbehorende kosten gegeven worden. De bronnen die hiervoor gebruikt worden betreffen originele websites over de tolsystemen. Deze geven een uitgebreid overzicht van de tolsystemen waar bedrijven in de ERMN die door België rijden mee te maken krijgen.

2. Zijn de HGV routes van logistieke en expeditiebedrijven door België veranderd?

- a. In hoeverre zijn de routes veranderd?

Deze vraag wordt beantwoord door middel van primair onderzoek in de vorm van interviews met managers van logistieke en expeditiebedrijven. Aan de hand van een vragenlijst, worden 15 logistieke en expeditiebedrijven geïnterviewd. Acht Nederlandse en Duitse bedrijven zijn uitgekozen om beide landen te vertegenwoordigen. Om deze bedrijven te vinden wordt er een lijst met alle logistieke en expeditiebedrijven in de ERMN regio opgesteld. Dit wordt gedaan door online te zoeken naar bedrijven van allerlei omvang en tevens door docenten van Fontys Venlo te vragen naar de contactinformatie

van deze bedrijven. De belangrijkste criteria bij de keuze van de bedrijven zijn dat hun vrachtwagens regelmatig door België rijden en dat ze bekend zijn met het nieuwe Belgische tolsysteem. Om de bovenstaande onderzoeksvraag te beantwoorden zijn er in de interviews vragen opgenomen over de routes die de bedrijven gebruikten vóór de invoering van het nieuwe tolsysteem en over de routes van na de invoering. De routes worden toegevoegd aan een kaart om eventuele veranderingen weer te geven.

b. In hoeverre zijn de tolkosten gewijzigd?

Om deze vraag te beantwoorden zullen de tolkosten in een tabel worden geplaatst. De informatie die nodig is om deze tabel te vullen, wordt verkregen uit de interviews met de logistieke en expeditiebedrijven. De uiteindelijke tabel zal de tolkosten van een enkele rit door België voor april 2016 vergelijken met die van dezelfde enkele rit na de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem.

3. Wat is de mening van professionals die met vrachtwagens door België rijden en gebruik maken van het nieuwe tolsysteem?

Deze vraag zal tevens beantwoord worden naar aanleiding van interviews met logistieke en expeditiebedrijven. De vragenlijst zal enkele vragen bevatten met als doel erachter te komen hoe men tegen het nieuwe tolsysteem in België aankijkt. Ook zal er gevraagd worden of en in hoeverre de invoering van het nieuwe systeem gevolgen heeft voor de bedrijven wat betreft tijd, kosten en moeite.

Hoofdstuk 1 – Tolsystemen

Hoe werken de tolsystemen van de omliggende landen (Duitsland, Nederland, Luxemburg en België)?

Inleiding

De meeste landen in Europa heffen tol voor het gebruik van hun wegennetwerk. Vooral voor vrachtwagens is het moeilijk internationaal te reizen zonder op een bepaald moment tol te moeten betalen. De moeilijkheid hier is dat verschillende landen verschillende tolsystemen hanteren. Dit betekent veel papierwerk voor logistieke en expeditiebedrijven. Duitsland, Nederland, Luxemburg en België heffen tol voor vrachtwagens op bepaalde wegen. Duitsland heeft zijn eigen, op afstand gebaseerde tolsysteem voor binnenlandse en buitenlandse HGV's³. Nederland en Luxemburg zijn Eurovignet-landen. Dit laatste gold ook voor België voordat het op 1 april 2016 zijn eigen tolsysteem invoerde. België schafte het op tijd gebaseerde Eurovignet af om over te stappen op een op afstand gebaseerd tolsysteem - de Viapass. Hieronder zullen in een uitgebreid overzicht de verschillende tolsystemen verder worden uitgelegd.

a. Tolsysteem in Duitsland

Sinds 2015 moeten in Duitsland alle bedrijfsvoertuigen met een GVW hoger dan 12 ton tol betalen. Vrachtwagenchauffeurs moeten tol betalen op alle Duitse snelwegen en op bepaalde grote verbindingswegen. De Duitse "LKW-Maut"(HGV tol) is een tol voor HVG's en is gebaseerd op het aantal gereden kilometers, het aantal assen en de emissiecategorie van de vrachtwagen. Het Duitse tolsysteem werkt met satelliet-gebaseerde systemen en cellulaire technologieën. Het gebruik van een elektronisch systeem met OBU is verplicht voor alle vrachtwagens op Duitse wegen. De Duitse Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) is verantwoordelijk voor de publicatie van het officiële wegennetwerk op internet (bijlage 1).⁴

Het Toll Collect systeem

Toll Collect GmbH heeft in opdracht van de Duitse regering een tolsysteem ontwikkeld en opgezet dat de technologie voor plaatsbepaling per satelliet en de nieuwste draadloze technologie samenbrengt in één systeem.⁵

Figuur 1:
Toll Collect GmbH Logo



(source: Toll Collect)

³ Heavy Goods Vehicle (zware vrachtwagen)

⁴ Roadtraffic Technology 2016.

⁵ Toll Collect 2016.

Tolheffingen

De tolheffingen zijn vastgelegd in de *Bundesfernstraßenmautgesetz* (BFStrMG) – de Duitse wegenverkeerswet. Het totale bedrag is gebaseerd op de afstand die een voertuig of voertuigcombinatie aflegt op de Duitse wegen, met daarbij een toeslag per kilometer voor infrastructuurkosten en kosten voor luchtvervuiling.

Aandeel infrastructuurkosten in toltarief

Bij het aandeel van de infrastructuurkosten in het toltarief wordt een onderscheid gemaakt tussen vrachtwagens met twee assen, drie assen, vier assen en vijf of meer assen. De tabel rechts (fig. 2) geeft een overzicht van hoe het toltarief zich verhoudt tot de infrastructuurkosten afhankelijk van het aantal assen.⁶

Figuur 2: Aandeel infrastructuurkosten in toltarief: onderverdeling

Aantal assen	Verhouding toltarief (in €-centen) Infrastructuurkosten
2	8.1
3	11.3
4	11.7
5 or more	13.5

(bron: Toll Collect)

Aandeel kosten luchtvervuiling in toltarief

Het aandeel van de kosten voor veroorzaakte luchtvervuiling in het toltarief is gebaseerd op de emissieklasse van het voertuig. Hierbij wordt elk voertuig ingedeeld in één van de zes categorieën: A, B, C, D, E of F.

Er worden geen kosten berekend voor moderne vrachtwagens met emissieklasse 6 (categorie A) wat betreft veroorzaakte luchtvervuiling. Voor dit type voertuig worden alleen infrastructuurkosten in het toltarief opgenomen. Klanten zijn zelf verantwoordelijk voor de bepaling van de emissieklasse van hun voertuig en zijn verplicht dit correct door te geven (zelfdeclaratie). Onderstaande figuur (fig. 3) geeft een overzicht van de emissieklassen volgens de Duitse wegverkeerswet betreffende de tol op rijkswegen (BFStrMG).⁷

Figuur 3: Emissieklasse volgens de Duitse wegverkeerswet betreffende de tol op rijkswegen (BFStrMG)

	Categorie A	Categorie B	Categorie C	Categorie D	Categorie E	Categorie F
Emissieklasse	S6	EEV, klasse 1, S5	S4, S3 met partikelfilterklasse 2	S3, S32 met partikelfilterklasse 1	S2	S1, geen emissieklasse
Euro-emissie klasse	Euro 6	EEV 1, Euro 5	Euro 4, Euro 3+ met partikelfilterklasse 2	Euro 3, Euro 2+ met partikelfilterklasse 1	Euro 2	Euro 1, Euro 0

(bron: Toll Collect)

⁶ Toll Collect 2016.

⁷ Toll Collect 2016.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kosten voor vrachtwagens die gebruik maken van Duitse tolwegen.

Figuur 4: Toltarieven per kilometer (in Euros)

Categorie	Toltarief-aandeel Kosten voor luchtvervuiling	Aantal assen	Toltarief-aandeel Kosten voor infrastructuur	Toltarief
A	0	Tot en met 3	0.125	0.125
		4+	0.131	0.131
B	0.021	Tot en met 3	0.125	0.146
		4+	0.131	0.152
C	0.032	Tot en met 3	0.125	0.157
		4+	0.131	0.163
D	0.063	Tot en met 3	0.125	0.188
		4+	0.131	0.194
E	0.073	Tot en met 3	0.125	0.198
		4+	0.131	0.204
F	0.083	Tot en met 3	0.125	0.208
		4+	0.131	0.214

(bron: Toll Collect)

b. Tolsysteem in Nederland en Luxemburg

In Nederland wordt tol geheven op HVG's die uitsluitend vracht vervoeren en een GVW hebben van 12 ton of meer. Nederland is een Eurovignet land en het tolsysteem geldt voor het gehele nationale snelwegennetwerk.

Eurovignet

Het Eurovignet is een tolsysteem dat geldt voor vrachtwagens van 12 ton of meer. Het vignet dient als bewijs dat de Belasting Zware Motorrijtuigen (BZM) is betaald.

Deelnemende landen

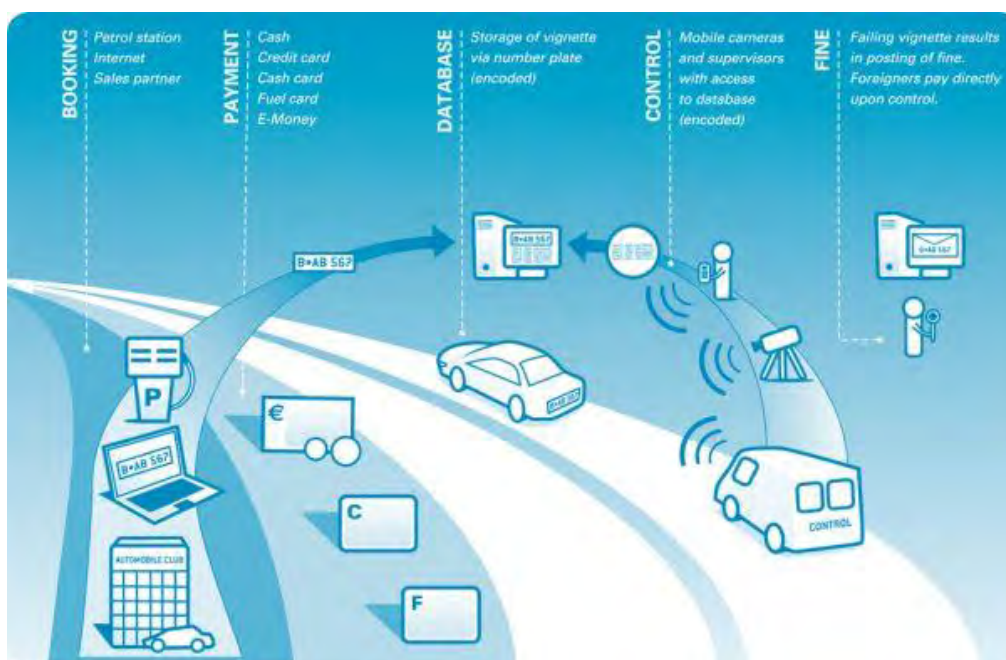
Na het tekenen van een international verdrag in 1994 werd in januari 1996 het Eurovignet in Nederland ingevoerd. Het Eurovignet is geldig in alle deelnemende landen (Nederland, Luxemburg en Denemarken). Dit betekent dat er maar één geldig vignet nodig is, zelfs als er door verschillende Eurovignetlanden gereisd wordt. Tot april 2016 was het Eurovignet ook geldig in België.⁸

⁸ AGES n.d.

Hoe het werkt

Op 1 oktober 2008 werd het Eurovignet omgedoopt tot 'e-Vignette' en vanaf die datum worden alle gegevens elektronisch opgeslagen. Het is dus niet nodig dat gebruikers papieren documenten bij zich dragen. De onderstaande figuur laat zien hoe het Eurovignet werkt.⁹

Figuur 5: Werking van het e-Vignette



(source: AGES)

⁹ AGES n.d.

Tarieven

De prijs van het vignet hangt af van de milieuklasse van het voertuig en het aantal assen. De opbrengst wordt gelijkmatig verdeeld over de deelnemende landen. Een overzicht van de tarieven wordt gegeven in de onderstaande tabel (fig. 6).¹⁰

Figuur 6: Tabel met Eurovignet-tarieven 2016

EUROVIGNETTE - TARIFFS IN EURO					
From 01/01/2016 until 31/12/2016					
ANNUAL TARIFF			WEEKLY TARIFF		
EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES	EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES
Euro 0	960,00	1.550,00	Euro 0	26,00	41,00
Euro 1	850,00	1.400,00	Euro 1	23,00	37,00
Euro 2	750,00	1.250,00	Euro 2	20,00	33,00
Euro 3	750,00	1.250,00	Euro 3	20,00	33,00
Euro 4	750,00	1.250,00	Euro 4	20,00	33,00
Euro 5	750,00	1.250,00	Euro 5	20,00	33,00
Euro 6	750,00	1.250,00	Euro 6	20,00	33,00
MONTHLY TARIFF			DAILY TARIFF		
EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES	EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES
Euro 0	96,00	155,00	Euro 0	8,00	8,00
Euro 1	85,00	140,00	Euro 1	8,00	8,00
Euro 2	75,00	125,00	Euro 2	8,00	8,00
Euro 3	75,00	125,00	Euro 3	8,00	8,00
Euro 4	75,00	125,00	Euro 4	8,00	8,00
Euro 5	75,00	125,00	Euro 5	8,00	8,00
Euro 6	75,00	125,00	Euro 6	8,00	8,00

(source: AGES)

c. Tolsysteem in België

Op 1 april 2016 werd er in België een nieuw tolsysteem met de naam Viapass ingevoerd voor nationale en internationale vrachtwagens met een gewicht van 3,5 ton of meer. Dit betekent dat België, een voormalig Eurovignet land, niet langer het op tijd gebaseerde Eurovignet voor weggebruik accepteert. Het nieuwe, op afstand gebaseerde tolsysteem is volledig elektronisch en geldt op hetzelfde wegennetwerk als destijds het Eurovignet (Vlaanderen, Wallonië en Brussel).

Doel van het nieuwe tolsysteem

HVG's en ander wegverkeer veroorzaken veel slijtage en schade aan de weginfrastructuur. Er wordt ook schade toegebracht aan het milieu, zoals geluidshinder en luchtvervuiling. Om het aantal routes dat door HVG's worden gebruikt te minimaliseren en optimaliseren, sloten de drie Belgische regio's Vlaanderen, Wallonië en Brussel op 21 januari 2011 een Politiek Akkoord met als doel hun wegenbelastingstelsel te hervormen. Door middel van een tolsysteem gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers, kunnen infrastructuurkosten en kosten voor luchtvervuiling op een eerlijke manier in rekening gebracht worden. Voor België zal het Viapass project een blijvende overgang naar een eerlijk en duurzamer wegenbelastingstelsel betekenen.¹¹

¹⁰ AGES n.d.

¹¹ Viapass 2016.

Fundamentele veranderingen

Het op satelliettechnologie gebaseerde Belgische tolsysteem Viapass vervangt het Eurovignet. Het nieuwe systeem is gebaseerd op het aantal kilometers dat op tolwegen gereden wordt. Dit in tegenstelling tot het oude systeem, dat gebaseerd was op de tijd doorgebracht op Belgische wegen.

Vrachtwagens met een GVW van 3,5 ton of meer moeten volgens het Viapass systeem uitgerust zijn met een On-Board Unit (OBU). Aangezien het een volledig elektronisch systeem betreft, moet deze altijd ingeschakeld zijn tijdens het rijden op Belgische wegen. Dit maakt de procedure een stuk ingewikkelder dan die ten tijde van het Eurovignet. De wegen waarop de tolheffing van toepassing is zijn dezelfde als voorheen, echter zijn de tarieven wel toegenomen.¹²

Tarieven

Parameters

De tarieven van de tolwegen zijn vastgesteld door de regeringen van de regio's en zijn gebaseerd op drie parameters:

Het *Gross Vehicle Weight* (bruto voertuiggewicht) – Indien het trekkende voertuig een GVW heeft van meer dan 3,5 ton moet de *Gross Combination Weight Rating* (bruto gewichtsverdeling; GCWR) aangegeven worden.

De Euro-emissionorm – Dit is de uitstootnorm die de mate van vervuiling van de vrachtwagen categoriseert ((EURO 0-2; 3; 4; 5-6).

Het type tolweg – Alle wegen in België zijn tolwegen. Voor de meeste geldt een O-tarief. Voor andere geldt een betaaltarief.

Concrete tarieven

De tarieven verschillen per regio. Op elke overtreding van het systeem staat een boete van €1000,-.

¹² Viapass 2016.

Vlaanderen en Wallonië

In Vlaanderen en Wallonië is het tarief gebaseerd op het gewicht van het voertuig (3.5-12t, 12-32t, > 32t) en de Euro-emissienorm. Het duurste tarief (voor EURO 0-2) is €0,20/km. In Wallonië is het kilometertarief gebaseerd op de TVA (21%); de andere twee regio's passen geen TVA toe.

Figuur 7: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in **Vlaanderen** (excl.BTW) (alle tolroutes)

Tarieven in €/km

	3.5 – 12 ton	12-32 ton	>32 ton
Euro 0	0.146	0.196	0.2
Euro 1	0.146	0.196	0.2
Euro 2	0.146	0.196	0.2
Euro 3	0.126	0.176	0.18
Euro 4	0.095	0.145	0.149
Euro 5	0.074	0.124	0.128
Euro 6	0.074	0.124	0.128

(Viapass 2016)

Figuur 8: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in **Wallonië** (excl.BTW) (alle tolroutes)

Tarieven in €/km

	3.5 – 12 ton	12-32 ton	>32 ton
Euro 0	0.146	0.196	0.2
Euro 1	0.146	0.196	0.2
Euro 2	0.146	0.196	0.2
Euro 3	0.126	0.176	0.18
Euro 4	0.095	0.145	0.149
Euro 5	0.074	0.124	0.128
Euro 6	0.074	0.124	0.128

(Viapass 2016)

Brussel

In Brussel verschilt het tarief per gereide zone (snelweg of stadsweg).

Figuur 9: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in **Brussel** (Snelwegen)

Tarieven in €/km

	3.5 – 12 tons	12-32 tons	>32 tons
Euro 0	0.146	0.196	0.2
Euro 1	0.146	0.196	0.2
Euro 2	0.146	0.196	0.2
Euro 3	0.126	0.176	0.18
Euro 4	0.095	0.145	0.149
Euro 5	0.074	0.124	0.128
Euro 6	0.074	0.124	0.128

(Viapass 2016)

Figuur 10: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in **Brussel** (Stedelijk gebied)

Tarieven in €/km

	3.5 – 12 tons	12-32 tons	>32 tons
Euro 0	0.188	0.263	0.292
Euro 1	0.188	0.263	0.292
Euro 2	0.188	0.263	0.292
Euro 3	0.163	0.238	0.267
Euro 4	0.132	0.207	0.236
Euro 5	0.109	0.184	0.213
Euro 6	0.099	0.174	0.203

(Viapass 2016)

On-Board Unit (OBU)

Een vrachtwagen zwaarder dan 3,5 ton GVW moet uitgerust zijn met een On-Board Unit (OBU) die altijd ingeschakeld moet zijn tijdens het rijden door België. Een OBU is een apparaat dat de gereden kilometers op de tolwegen registreert. De OBU zendt het totale aantal kilometers naar de tolpoorten, die vervolgens de rekening doorsturen naar de gebruikers. Het gebruik van de On-Board Unit wordt bewaakt en fraude of niet-gebruik zal worden beboet.¹³

De OBU kan besteld worden bij speciale servicepunten. Op het moment zijn er twee van dit soort servicepunten die de OBU's leveren: Satellic en Axxes. Het gebruik van de OBU is gratis. Voor een toestel dat geleverd wordt door Satellic dient een borg van €135 betaald te worden. Deze zal worden terugbetaald mits het toestel weer onbeschadigd geretourneerd wordt.¹⁴

Geldende routes

Het nieuwe tolsysteem geldt op alle wegen in België waar ook het Eurovignet gold. Satellic, de exploitant belast met het project, heeft bevestigd dat het systeem een dekking heeft van meer dan 7000 km van het Belgische wegennetwerk (totale lengte: 154.000 km).¹⁵

Registreren

Voor bedrijven die maar af en toe gebruik maken van het Belgische wegennet

Voordat vrachtwagenchauffeurs het gebied binnenrijden waar het nieuwe tolsysteem van toepassing is, moeten ze stoppen bij één van de distributiepunten op de parkeerterreinen en servicestations in België, Luxemburg, Nederland of Duitsland. Vervolgens moet er een gebruikersaccount aangemaakt worden bij het Satellic Road User Portal en het voertuig waarvoor tol betaald moet worden, dient geregistreerd te worden.

Voor bedrijven die regelmatig gebruik maken van het Belgische wegennet

In dit geval kunnen bedrijven kiezen voor de postpaid optie. Postpaid kan aangevraagd worden via het Satellic portaal. Hier kan ook de OBU besteld worden, die vervolgens zo snel mogelijk aan huis of op kantoor geleverd zal worden¹⁶.

¹³ Viapass 2016.

¹⁴ Viapass 2016.

¹⁵ Viapass 2016.

¹⁶ Viapass 2016.

Vrijstelling

Slechts een beperkt aantal categorieën is vrijgesteld van kilometerheffing: legervoertuigen, brandweervoertuigen, voertuigen voor burgerbescherming, ambulances en tractoren die uitsluitend gebruikt worden voor land-, tuin-, bosbouw en veeteelt. Sommige andere voertuigen vallen ook buiten de kilometerheffing, zoals machinevoertuigen die geen goederen transporteren en oldtimers met een O-nummerplaat. Een compleet overzicht van voertuigen die vrijgesteld zijn van de heffing, wordt gegeven in de bijlagen (bijlage 2).

Conclusie

Terwijl Luxemburg en Nederland hetzelfde tolsysteem voeren, hanteren Duitsland en België twee heel verschillende systemen. De onderstaande tabel geeft een korte samenvatting van de belangrijkste verschillen tussen de drie systemen.

Figuur 11: overzicht van de tolsystemen in Duitsland, Nederland, Luxemburg en België

Tolsysteem	land(en)	GVW	Gebaseerd op	Tarieven
Toll Collect	Duitsland	12t +	Afstand	€0.125-0.214 per km
Eurovignette	Nederland, Luxemburg, e.a.	12t +	Tijd	€4.25-8.00 per dag
Viapass	België	3.5t +	Afstand	€0.074-0.292 per km

De tabel laat een belangrijk verschil zien: terwijl het Duitse tolsysteem en de Eurovignet-landen tol heffen voor vrachtwagens met een GVW van 12 ton en meer, past het nieuwe Belgische systeem ook tolheffing toe op lichtere vrachtwagens met een GVW van 3,5 of meer.

Zowel het Duitse als Belgische tolsysteem zijn gebaseerd op afstand. Als men de tarieven vergelijkt, blijkt dat het Belgische Viapass-systeem een grotere verscheidenheid aan tarieven hanteert dan het Duitse Toll Collect-systeem. Het gemiddelde tarief dat gehanteerd wordt door het Duitse systeem is lager dan dat van het Belgische systeem. Een vergelijking maken tussen de tarieven van het Eurovignet-systeem en die van het Viapass-systeem is aanzienlijk lastiger. Afhankelijk van de afgelegde afstand kunnen de kosten die het Viapass-systeem hanteert hoger, lager of gelijk zijn aan het dagtarief dat het Eurovignette-systeem hanteert. Vrachtwagens die voorheen echter alleen een Eurovignet hoefden te kopen om in één dag door Nederland, België en Luxemburg te reizen, zijn nu verplicht zowel een kilometerheffing te betalen volgens het Viapass-systeem, als het Eurovignet te voeren.

Hoofdstuk 2 – Veranderingen in kosten en routes

Wat is er veranderd voor logistieke en expeditiebedrijven die door België rijden?

In hoeverre zijn de routes veranderd?

Als reactie op de veranderingen in het Belgische tolsysteem kan het zijn dat sommige bedrijven de routes waarop hun vrachtwagens rijden hebben veranderd. Op deze manier hopen zij ofwel te profiteren van het nieuwe Belgische tolsysteem, of het te mijden door routes te rijden door landen met een ander tolsysteem.

Hoe zagen de routes eruit voor de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem?

Deze vraag werd beantwoord in de interviews met logistieke en expeditiebedrijven uit met name Nederland, Duitsland en de Belgische grensgebieden. Hun werd gevraagd de routes door België die ze gebruikten vóór de invoering van het nieuwe tolsysteem, in kaart te brengen. De meest bereiden routes door België vóór de introductie van het nieuwe tolsysteem op 1 april 2016, volgens de geïnterviewde bedrijven, worden weergegeven in de onderstaande illustratie (fig. 12)

Figuur 12: Vrachtwagenroutes door België van Nederlandse en Duitse bedrijven van voor 01.04.2016



(bron: eigen illustratie via Google Maps)

Hoe zien de routes er nu uit?

Het lijkt erop dat de bedrijven vrij weinig verandering in hun routes aangebracht hebben sinds de invoering van het nieuwe tolsysteem. De enige verandering is dat bedrijven soms Brussel proberen te vermijden omdat de tolheffing in de hoofdstad de hoogste van het land is (fig. 2). De redenen dat de bedrijven hun routes niet veranderd hebben, zijn als volgt:

Aan de ene kant bespaart het gebruik van alternatieve routes niet heel veel geld. Aan de andere kant echter, kost het nemen van alternatieve routes de vrachtwagenchauffeurs wel veel meer tijd. Als gevolg hiervan zullen de arbeidskosten stijgen en het geld dat bespaard wordt op de tarieven zal uitgegeven worden aan extra mankracht. Eflexlogistics zegt hierover: “De toltarieven in België zijn hoog, maar niet hoog genoeg om het rijden van een langere afstand de moeite waard te maken.”¹⁷

Ook leveren de alternatieve routes minder winst op, aangezien levertijd, benzinekosten en de waardevermindering van voertuigen toenemen.

Figure 13: Vrachtwagenroutes door België van Nederlandse en Duitse bedrijven van na 01.04.2016*



(bron: eigen illustratie Google Maps)

*de rode route geeft het gebied (Brussel) weer dat vrachtwagens proberen te vermijden als de toltarieven hoog zijn.

** de virtuele kaart is toegankelijk via deze link:

https://drive.google.com/open?id=1GBiJtOdnQn5JhrqJq1_djKNHV7Q&usp=sharing

¹⁷ Eflexlogistics 2016.

Al met al lijkt de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem weinig impact te hebben op de vrachtwagenroutes van Nederlandse en Duitse bedrijven in de Belgische grensgebieden. Wat wel opgemerkt kan worden is dat vrachtwagenchauffeurs door hun werkgevers gevraagd wordt Brussel te vermijden aangezien de tolheffing daar het hoogste van het land is.

In hoeverre zijn de toltarieven veranderd?

Zoals reeds genoemd zijn de vrachtwagenroutes door België weinig veranderd. Dit betekent echter niet dat de kosten hetzelfde gebleven zijn. Over de gewijzigde kosten melden de geïnterviewde logistieke en expeditiebedrijven de volgende veranderingen:

Vóór de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem hadden vrachtwagenchauffeurs voor zowel Nederland als België alleen een Eurovignet nodig. De kosten hiervoor bedroegen € 8,- per dag, onafhankelijk van de gereden afstand. Nu België niet langer participeert in het Eurovignet-systeem, betalen vrachtwagenchauffeurs naast het Belgische toltarief nog steeds € 8,- per dag voor het doorkruisen van Nederland.

Onderstaande figuur (fig. 14) laat de verandering zien in de kosten gemaakt door elf van de geïnterviewde bedrijven voor een enkele reis dwars door België. Voorheen hoefden ze maar € 8,- te betalen voor het Eurovignet, terwijl dezelfde reis nu € 32,- kost. Dit betekent een stijging van € 24,-, oftewel 290%.

Tot slot kan geconcludeerd worden dat, sinds de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem, de kosten voor bedrijven die met vrachtwagens door België rijden gestegen zijn. Vroeger was het Eurovignet, dat € 8,- per dag kost, voldoende voor een rit door Nederland en België. Tegenwoordig moeten vrachtwagens naast de € 8,- voor het Eurovignet, ook de Belgische tol betalen. Dit betekent een gemiddelde kostenstijging van 290%.

Figuur 14: Vergelijking van de kosten van ritten naar en door België van vóór en na de invoering van het nieuwe tolsysteem.

	Kosten voor (in €)	Kosten na (in €)	Verandering in kosten (in €)	Verandering in kosten (in %)
1	8	25	+17	+213%
2	8	35	+27	+338%
3	8	35	+27	+338%
4	8	50	+42	+525%
5	8	25	+13	+163%
6	8	12	+4	+ 50%
7	8	35	+27	+338%
8	8	35	+27	+338%
9	8	38	+30	+375%
10	8	30	+22	+275%
11	8	30	+22	+275%
12	8	28	+20	+250%
Gemiddeld	8	32.5	+24.2	+290%

(bron: eigen illustratie)

Hoofdstuk 3 – Meningen over het nieuwe Belgische tolsysteem

Wat is de mening van professionals die met HVG's door België rijden en gebruik maken van het nieuwe tolsysteem?

Veertien logistieke en expeditiebedrijven in Nederland en Duitsland werden gevraagd antwoord te geven op bovenstaande vraag. De meningen over het Belgische tolsysteem wijken niet veel van elkaar af en zijn over het algemeen eerder negatief dan positief. Hieronder wordt nader ingegaan op de meningen over: #1 of het nieuwe tolsysteem een goed of slecht idee is, #2 de lange- en kortetermijnverwachtingen ten aanzien van het nieuwe tolsysteem, #3 positieve veranderingen dankzij het nieuwe systeem, #4 bezorgdheid over het nieuwe tolsysteem, #5 negatieve veranderingen en problemen veroorzaakt door het nieuwe systeem en #6 wijzigingen die de bedrijven zouden willen aanbrengen in het nieuwe tolsysteem.

Allereerst, toen hen gevraagd werd of ze vonden dat het Belgische tolsysteem een goed of slecht idee was, antwoordde het merendeel dat ze het een goed idee vonden voor het vullen van de Belgische schatkist. Voor de logistieke en expeditiebedrijven zelf is het echter minder goed, aangezien hun winstmarges sinds de invoering van het nieuwe systeem gedaald zijn.

Ten tweede gaven de geïnterviewden aan dat ze hoopten op positieve korte- en langetermijneffecten van het nieuwe, duurdere tolsysteem. Ze hoopten dat op korte termijn het onderhoud van de Belgische snelwegen en service stations zou verbeteren. Tevens gingen ze er vanuit dat op de lange termijn een verbetering van het Belgische snelwegennetwerk en de infrastructuur zou optreden.

Ten derde bleek dat de geïnterviewden nog geen positieve veranderingen hadden waargenomen na de invoering van het nieuwe systeem. Het merendeel was het er over eens dat er sinds de invoering van het Belgische tolsysteem wat betreft de situatie op de snelwegen en de infrastructuur nog weinig veranderd was. Volgens hen zou de opbrengst vooral de Belgische economie ten goede komen.

Daarnaast uitten sommige bedrijven de vrees dat het nieuwe tolsysteem op de lange termijn hogere kosten voor de consument met zich mee zou kunnen brengen, aangezien bedrijven gedwongen worden de extra kosten door te berekenen aan de klant. Dit is echter niet voor elk bedrijf het geval. Sommige klanten weigeren de hogere kosten te betalen. De logistieke bedrijven dienen dan zelf te bepalen of ze met deze klanten in zee willen, zelfs als deze niet bereid zijn de hogere kosten te betalen. Zo niet, dan lopen ze het risico deze klanten aan hun concurrenten te verliezen. Sommige logistieke bedrijven verhogen hun prijzen niet omdat ze van mening zijn dat ze de lagere winstmarges kunnen compenseren met een uitgebreidere klantenkring.

Naast de extra kosten, blijkt er voor deze bedrijven sprake van nog meer negatieve veranderingen en problemen als gevolg van het nieuwe tolsysteem. Ten eerste is er door sommige bedrijven in het weekend voor de invoering van het nieuwe tolsysteem in België, een niet-tijdige levering van de tolkastjes gemeld. Afgezien daarvan ondervonden de meeste bedrijven geen problemen met de levering en installatie. Echter werd wel een aantal tolkastjes geleverd waarvan de juiste

kentekenpapieren ontbraken waardoor ze niet aan de juiste vrachtwagens toegewezen konden worden. Dit betekende dat sommige vrachtwagens niet uit konden rijden omdat de bedrijven geen hoge boetes wilden riskeren.

Bovendien gaven sommige bedrijven aan meer tijd kwijt te zijn aan de invoering van het nieuwe tolsysteem vanwege de auditprocedure en het doorberekenen van de extra kosten aan de klanten. Andere bedrijven gaven echter aan dat dit voor hen niet het geval was.

Ondanks dat sommige geïnterviewden geen problemen zeiden te hebben met het nieuwe systeem, gaven anderen aan wel een aantal dingen te willen veranderen. Sommige bedrijven zouden zelfs het Belgische tolsysteem in zijn geheel af willen schaffen om extra kosten te vermijden, maar hier zou de Belgische regering uiteraard geen baat bij hebben.

Een meer realistische wens komt van bedrijven die alle tolsystemen in Europa samen zouden willen voegen tot één groot systeem, waarbij voor elk bedrijf dezelfde voorwaarden zouden gelden. Met een dergelijk uniform systeem zouden de voorwaarden voor iedereen helder zijn en zou voor elk land hetzelfde tolkastje gebruikt kunnen worden.

Tevens is het zo dat bedrijven nog steeds het Eurovignet aanschaffen omdat ze dit nodig hebben voor Nederland en Luxemburg. Sommige bedrijven klaagden over het feit dat het Eurovignet nog altijd hetzelfde kost als toen België nog tot de Eurovignet-landen behoorde. De geïnterviewden waren het er over eens dat het redelijk zou zijn de prijs van het Eurovignet te verlagen nu België zijn eigen tolsysteem heeft.

Tot slot blijkt dat de geïnterviewden niet erg blij zijn met het nieuwe Belgische tolsysteem maar het ook niet per definitie afwijzen. Het algemene oordeel over het systeem is tamelijk neutraal, met sporadisch wat klachten over de organisatie van de invoering. Uiteraard is niemand blij met het feit dat de toltarieven in België omhoog zijn gegaan. En ondanks dat dit niet altijd gemakkelijk was, hebben sommige bedrijven om deze reden zelfs de prijzen voor hun klanten moeten verhogen. Velen zijn sceptisch over de manier waarop België de extra inkomsten verkregen uit de toegenomen tarieven in gaat zetten. Men hoopt dat het geld geïnvesteerd wordt in de verbetering van de infrastructuur en service stations, alsmede in het onderhoud van snelwegen. Sommigen geloven echter dat het geld vooral gezien wordt als extra inkomsten voor de regering. Nu België niet langer een Eurovignet land is, zou de prijs van het vignet redelijkerwijs omlaag moeten. Bovendien is gebleken dat als men het voor het zeggen zouden hebben, men zou kiezen voor één tolsysteem voor heel Europa om zo het proces voor vrachtwagenchauffeurs en hun werkgevers te vereenvoudigen.

Conclusie

Op bepaalde wegen in Duitsland, Nederland, Luxemburg en België wordt tol geheven. Duitsland hanteert zijn eigen op afstand gebaseerde systeem voor binnen- en buitenlandse HVG's. Nederland en Luxemburg zijn Eurovignet landen. Dit gold ook voor België vóór de invoering van een nieuw tolsysteem op 1 april 2016. België schafte het op tijd gebaseerde Eurovignet af om over te stappen of een op afstand gebaseerd tolsysteem.

De invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem blijkt weinig impact te hebben gehad op de vrachtwagenroutes van Nederlandse en Duitse bedrijven in de Belgische grensgebieden. Wat wel opgemerkt kan worden is dat vrachtwagenchauffeurs door hun werkgevers gevraagd wordt Brussel te vermijden, aangezien de tolheffing daar het hoogste van het land is.

Alhoewel hun routes nauwelijks veranderd zijn, zijn sinds de invoering van het nieuwe Belgische tolsysteem de kosten voor bedrijven die met vrachtwagens door België rijden wel gestegen. Vroeger was het Eurovignet, dat € 8,- per dag kost, voldoende voor een rit door Nederland en België. Tegenwoordig moeten vrachtwagens naast de € 8,- voor het Eurovignet, ook de Belgische tol betalen. Dit betekent een gemiddelde kostenstijging van 290%.

De geïnterviewde bedrijven blijken niet erg blij te zijn met het nieuwe Belgische tolsysteem. Het algemene oordeel over het systeem is tamelijk neutraal met sporadisch wat klachten over de organisatie van de invoering. Uiteraard is niemand blij met het feit dat de toltarieven in België omhoog zijn gegaan. En ondanks dat dit niet altijd gemakkelijk was, hebben sommige bedrijven om deze reden zelfs de prijzen voor hun klanten moeten verhogen. Velen zijn sceptisch over de manier waarop de België de extra inkomsten verkregen uit de toegenomen tarieven in gaat zetten. Men hoopt dat het geld geïnvesteerd wordt in de verbetering van de infrastructuur en het onderhoud van snelwegen en service stations. Sommigen geloven echter dat het geld vooral gezien wordt als extra inkomsten voor de regering. Nu België niet langer een Eurovignet land is, zou de prijs van het vignet redelijkerwijs omlaag moeten. Bovendien is gebleken dat als mensen het voor het zeggen zouden hebben, ze zouden kiezen voor één tolsysteem voor heel Europa om zo het proces voor vrachtwagenchauffeurs en hun werkgevers te vereenvoudigen.

a. Bronnen

Websites

AGES. N.d. e-vignette – a simple operation. AGES. (AGES n.d.)

<http://www.ages.de/en/e-vignette-toll-system-functionality.html>

(geraadpleegd op 25 augustus 2016)

AGES. N.d. Eurovignette Table of Tariffs. AGES. (AGES n.d.)

<http://www.ages.de/en/eurovignette-tariffs.html>

(geraadpleegd op 25 augustus 2016)

Bast. N.d. Die Mauttabelle. Mauttabelle. (Bast n.d.)

<http://www.mauttabelle.de/maut.html>

(geraadpleegd op 25 augustus 2016)

Government of the Netherlands. N.d. Heavy goods vehicle tax (Government of the (Eurovignette). Car and motorcycle taxes. Netherlands 2016)

<https://www.government.nl/topics/car-and-motorcycle-taxes/contents/heavy-goods-vehicle-tax-eurovignette>.

(geraadpleegd op 8 september 2016)

Roadtraffic Technology. 2016. (Roadtraffic LKW-MAUT Electronic Toll Collection System for Germany. Technology 2016)

Roadtraffic Technology.

<http://www.roadtraffic-technology.com/projects/lkw-maut/>

(geraadpleegd op 8 september 2016)

Toll Collect. 2016. All about the toll. Toll Collect. (Toll Collect 2016)

<https://www.toll-collect.de>

(geraadpleegd 25 augustus 2016)

Transport & Mobility Leuven. 2015. Inschatting van de impact van de (Transport & kilometerheffing voor vrachtovervoer op de voedingsindustrie. Mobility Leuven Transport & Mobility Leuven. 2015)

<http://www.tmleuven.be/project/fevia/Finaal%20rapport%20impact%20kmheffing.pdf>

(geraadpleegd op 28 augustus 2016)

Viapass. 2016. Viapass Kilometer Charge for lorries of +3.5 tons (Viapass 2016) as of April 1st 2016.

<http://www.viapass.be/en/>

(geraadpleegd 25 augustus 2016)

VID. 2016. Meer vrachtverkeer op Nederlandse snelwegen door (VID 2016)
Belgische tolheffing. VerkeersinformatieDienst.
<http://vid.nl/Nieuws/article/VID.2016.131.01>
(geraadpleegd 15 september 2016)

Volvo Trucks. 2016. Newsmedia. (Volvo Trucks2016)
http://www.volvotrucks.com/dealers-vc/en-gb/MCTB/newsmedia/Pages/volvo_news.aspx?pubid=11634
(geraadpleegd 4 september 2016)

Interviews. Niet gepubliceerd.

Martin Wismans B.V.. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 19.08.2016.	(Wismans 2016)
Eflexlogistics B.V. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.8.2016.	(Eflexlogistics 2016)
Elkar BV. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 24.7.2016.	(Elkar 2016)
Spedition Ziegler GmbH. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Spedition Ziegler 2016)
Matthiesen & Warnt GmbH & Co. KG. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Mattheisen Warnt 2016)
Hans Sturm Internationale Spedition. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Hans Sturm 2016)
Gebrüder Sauels GmbH Co. KG. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 1.08.2016.	(Gebrüder Sauels 2016)
Dsts Jürgen Senz GmbH. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Dsts Jürgen Senz 2016)
IV Niederrheinlogistik GmbH. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Niederrheinlogistik 2016)
Grueters Logistik GmbH. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Grueters Logistik 2016)
Beurskens Allround Cargo B.V. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	(Beurskens Allround Cargo 2016)
Jac de Kievit en Zn B.V. 2016. Interview door Kimberly Hoffmann. 27.08.2016.	(Jac de Kievit en Zn 2016)

KLG Europe Venlo B.V. 2016.

(KLG Europe 2016)

Interview door Kimberly Hoffmann. 24.07.2016.

Cabooter Holding B.V. 2016.

(Cabooter 2016)

Interview door Kimberly Hoffmann. 24.07.2016.

Finsterwalder Transport & Logistiek. 2016.

(Finsterwalder 2016)

Interview door Kimberly Hoffmann. 24.7.2016.

b. List van tabellen en figuren

Figuur 1: Toll Collect GmbH Logo	p.8
Figuur 2: Aandeel infrastructuurkosten in toltarief: onderverdeling	p.9
Figuur 3: Emissieklasse volgens de Duitse wegverkeerswet betreffende de tol op rijkswegen (BFStrMG)	p.9
Figuur 4: Toltarieven per kilometer (in Euro)	p.10
Figuur 5: Werking van het e-vignet	p.11
Figuur 6: Tabel met Eurovignet-tarieven 2016	p.12
Figuur 7: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in Vlaanderen (excl.BTW) (alle tol routes)	p.14
Figuur 8: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in Wallonië (excl.BTW) (alle tol routes)	p.14
Figuur 9: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in Brussel (snelwegen)	p.14
Figuur 10: e-toll voor HGV's zwaarder dan 3.5 ton in Brussel (stedelijk gebied)	p.14
Figuur 11: Overzicht van de tolsystemen in Duitsland, Nederland, Luxemburg en België	p.16
Figuur 12: Vrachtwagenroutes door België van Nederlandse en Duitse bedrijven van voor 01.04.20016	p.17
Figuur 13: Vrachtwagenroutes door België van Nederlandse en Duitse bedrijven van na 01.04.20016	p.18
Figuur 14: Vergelijking van de kosten van ritten naar en door België van voor en na de invoering van het nieuwe tolsysteem	p.19

c. Lijst van bijlagen

Bijlage 1 – Duitse tolwegennetwerk	p.28
Bijlage 2 – Voertuigen vrijgesteld van tolplicht op Belgische wegen	p.29
Bijlage 3 – Interview met Martin Wismans B.V.	p.30
Bijlage 4 – Interview met Eflexlogistics	p.32
Bijlage 5 – Interview met Elkar	p.34
Bijlage 6 – Interview met Spedition Ziegler	p.36
Bijlage 7 – Interview met Matthiesen Warnt	p.38
Bijlage 8 – Interview met Hans Sturm Internationale Spedition	p.40
Bijlage 9 – Interview met Gebrüder Sauels	p.42
Bijlage 10 – Interview met Dsts Jürgen Senz GmbH	p.44
Bijlage 11 – Interview met IV Niederrheinlogistik	p.46
Bijlage 12 – Interview met Grüters Logistik GmbH	p.48
Bijlage 13 – Interview met Beurskens Allround Cargo B.V.	p.50
Bijlage 14 – Interview met Jac de Kievit en Zn B.V.	p.52
Bijlage 15 – Interview met KLG Europe	p.54
Bijlage 16 – Interview met Cabooter	p.56
Bijlage 17 – Interview met Finsterwalder Transport & Logistiek	p.58

Bijlage 1 – Duitse tolwegennetwerk

THE TOLL ROAD NETWORK
AS OF 01 JULY 2015



Bijlage 2 - Voertuigen vrijgesteld van toelichting op Belgische wegen

Voertuigen niet onderworpen aan de Kilometerheffing

CATEGORIE	DIV-CODE OF BUITEN-LANDSE VOERTUIG	OMSCHRIJVING	BESLISSING	MOTIVATIE
Ambulance	SC	Ziekenwagen	Niet onderworpen	Personenvervoer
Botsabsorbeerder	CV	Botsabsorbeerder	Onderworpen tenzij MTM - tara < 500 kg (MTM en tara zijn op het identificatieverslag terug te vinden)	De vrachtwagen heeft een capaciteit om goederen te vervoeren. Trekkers met een botsabsorbeerder (code TR + botsabsorbeerder) zijn niet onderworpen
Betompompen zonder mixer	CV (kostenvercode F5)	Betompompen zonder mixer	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Bulldozer	MT	Bulldozer	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Dumper	MT - LC	Dumper	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Graafmachine	MT	Graafmachine	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Hummer, Dodge, Pick-up, ...	CV	Als vrachtwagen geregistreerd, categorie M2	Onderworpen	MTM is groter dan 3,5+ ton
Kermis- en circuswoonwagens	TR	Kermis- en circusrekkers met een woonwagen	Niet onderworpen	Kermis- en circusrekkers met een woonwagen, en door een logo als zodanig herkenbaar
Landbouwmaterieel (maairoeser...)	LA	Landbouwvoertuig	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Mobiele kraan	KG	Kraanwagens	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Mobiele kraan	CV	Kraanvrachtwagen	Onderworpen behoudens wijziging aan de DIN. Niet onderworpen indien MTM - tara < 500 kg	Categorie M3, code CV (vrachtwagen)
Mobilhome	SA	Kampeervagnen	Niet onderworpen	Personenvervoer
Oldtimer	Plaat 'O' of buitenlands voertuig	Vrachtwagen old-timer (25+ jaar)	Niet onderworpen	De 'O'-plaat is niet nodig voor een buitenlandse oldtimer maar het voertuig moet aan dezelfde voorwaarden voldoen (KB van 17 juni 2013) en mag geen goederen vervoeren
Opleidingsvoertuig	CV - TR	Opleidingsvrachtwagen	Niet onderworpen	De vermelding 'opleiding' wordt met 'rijnschool' gelijkgesteld. De vrachtwagen is ingeschreven door een rijnschool of een school
Opleidingsvoertuig	TL	Opleidingstractor	Niet onderworpen	De dubbele besturing in een opleidingstractor kan niet, het wordt dus niet als voorwaarde opgelegd
Stroolwagen	CV	Stroolwagen	Onderworpen	Het gebruik van het vervoerde goed (hier: het strooien) komt niet in aanmerking
Takelwagens	DT	Takelwagens met arm of met laadplatform	Onderworpen	Takelwagens zijn onderworpen
Takelwagens	DT	Takelwagens die een vrachtwagen takelt	Onderworpen (getakelde vrachtwagen)	De takelwagens is onderworpen maar de getakelde vrachtwagen niet
Tractor	TL	Landbouwtractor niet voor landbouw gebruikt (onderhoud van de wegkanten met maai-er bij voorbeeld)	Niet onderworpen	De tractor is alleenrijdend en uitgerust om de wegekanten te onderhouden. Het trekt nooit een aanhangwagen. Dan wordt het beschouwd als een werktuigmachine
Tractor	TL	Tractor met woonwagen	Niet onderworpen	Noch de tractor, noch de woonwagen, zijn bedoeld of gebruikt om goederen te vervoeren
Verreiker / Hoogwerker	CV met kostenvercode F9	Verreiker	Niet onderworpen	De verreiker is niet onderworpen indien hij geen goederen kan vervoeren
Verreiker / Hoogwerker	CV zonder kostenvercode F9	Verreiker	Niet onderworpen indien MTM - tara < 500 kg	De verreiker is niet onderworpen indien hij geen goederen kan vervoeren
Voertuigen met proefrijplaat ZZ	CV zonder kostenvercode F9	Voertuigen met proefrijplaat ZZ of gelijkwaardige buitenlandse plaat	Niet onderworpen	Naleving van de voorwaarden van KB van 8 januari 1996
Vrachtwagen	CV	Bouwmateriaalvervoer	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren. Bouwmateriaal = goederen
Vrachtwagen	CV	Vervoer van een werktuigmachine	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren. Werktuigmachine = goederen
Vrachtwagen	CV	Uitnoot met laadbak (bosbouwwerken)	Onderworpen	Een Uitnoot heeft niet de aard van een bosbouwvoertuig. Het is een terreinvrachtwagen voor elk gebruik
Vrachtwagen	Buitenlands voertuig	Uitnoot als 'landbouwvoertuig' ingeschreven	Onderworpen	Een Uitnoot heeft niet de aard van een landbouwvoertuig. Het is een terreinvrachtwagen voor elk gebruik
Vrachtwagen	CV	Vrachtwagen uitgerust en aangepast tot mobiele werkplaats	Onderworpen tenzij MTM - tara < 500 kg	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren
Vrachtwagen	CV	Vrachtwagen gebruikt voor de kalibratie van de rollenbank	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren
Vrachtwagen	CV	Generator	Onderworpen behoudens wijziging aan de DIN. Niet onderworpen indien MTM - tara < 500 kg	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren. Generator = goederen
Vrachtwagen	CV	Paardenvoervoer	Onderworpen	Paarden zijn goederen (in de brede zin van het woord), zoals elk dier. Ook dieren voor recreatieoelenden. Het feit dat de vrachtwagen al dan niet een oldtimer of een ander voertuig is irrelevant
Vrachtwagen	CL	Traps landbouwvrachtwagen met verspreidingsbak voor maaiskuiver	Onderworpen	Geen landbouwvoertuig
Vrachtwagen	CV	Vrachtwagen gebruikt om weginfrastructuur en uitrusting te herstellen	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren

Versie 1.4 van 10/06/2016. Ingeval van onzekerheid of tegenstrijdigheid, primeert het decreet of de ordonantie altijd.

Bijlage 3 – Interview met Martin Wismans BV

1. Transportieren Sie durch Belgien?
Ja
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien?
Täglich
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Frankreich, Spanien und Belgien
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Gleich, keine Veränderungen
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Gleich, keine Veränderungen. Routen:
Aachen – Hensies
Aachen – La Gruerie
Maastricht/Visé – Hensies
Maastricht/Visé – Luxemburg
Postel - Tourcoing
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Belgische Mautkosten € 0,128 pro „Belgische“ Kilometer. Transitkosten daher variabel zwischen € 22 und € 28

8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Zeitpunkt der Einführung schlecht, besser wäre zum 01.01.2017
Wir haben mit vielen Kunden Preisvereinbarungen für das ganze Jahr. Des Weiteren drücken die Mautkosten auf den Preisen.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Viel zusätzliche Arbeit. Kunden müssen informiert werden, neue Preisvereinbarungen mit Kunden machen, EDV muss gepflegt werden mit neue Preisvereinbarungen. Manche Kunden zahlen eine Pauschale für Mautanteil, andere zahlen die tatsächliche Kilometer x € 0,128.
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Nicht mehr für Belgien, weil dafür die Maut eingeführt wurde, aber wir kaufen für NL und LUX weiterhin eine (tägliche) Eurovignette
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Ja
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Nein
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja, für die Kunden an denen wir die Maut weiterbelasten
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Schlechte Entscheidung
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Wegen Ratenerhöhungen stehen Preise (und damit Export und Import) unter Druck
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Abschaffen!

Bijlage 4 – Interview met Eflexlogistics B.V.

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich ca. 10 LKW**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Antwerpen
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Genauso wie vorher
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Die gleichen Routen wie vorher, Belgien hat die Mautkosten genau so gewählt das sie noch hoch sind, aber dennoch zu niedrig, dass es sich lohnen würde Umwege zu fahren und dass sich diese Mehrkosten nutzen würden.
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekoset? (Nur im Bezug auf die Maut) **€ 35**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Es ist verrückt, die Eurovignette war doch ein gutes System.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Keine
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja für andere Länder
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein

12. Hatten Sie Probleme mit der **Installation** von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Nein**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht? **Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja, aber die Leerfahrten wie z.B. Rückwege werden uns ja nicht bezahlt, nur zum Teil. Diese sind jetzt durch die Maut noch teurer für uns.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Schlecht, weil wir Europa sind und jetzt macht jeder sein eigenes Ding.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Jedes Land wird sein eigenes Mautsystem entwickeln
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Ich würde mir ein einheitliches Mautsystem für Europa wünschen und das jetzige abschaffen.

Bijlage 5 – Interview met Elkar B.V.

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich mit 20 Lkw**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren? **Nach England, Frankreich**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien? **Nein kein Einfluss**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Nein**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:

Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)

Von Postel bis Frankreich wie sie nach Calais fahren € 26,77, bei nördlichen Unternehmen kann man versuchen über Rotterdam zu verschiffen, in südlichen Regionen in England lohnt sich das nicht. Plus die € 8 die man sowieso braucht für die niederländische Vignette.

Kosten vorher nur für die Eurovignette € 8 am Tag, egal wo man fährt.
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?

Es ist nur Kostenerhöhend und es ist nicht deutlich wo das Geld bleibt. Scheinbar nur in den Taschen der Regierung. Was damit gemacht wird ist dem Befragten unklar.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?

Auf Logistik keinen Einfluss, man muss Ware nach wie vor transportieren, es ist einfach Kosten erhöhend. Andere Route sind zeitlich viel mehr Aufwand und somit steigen auch die Personalkosten so sehr, dass es sich nicht lohnt.

10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja, Risiko für Bußgeldstrafen zu hoch
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Ja, wurde aber im eigenen Unternehmen über ein Wochenende in allen Fahrzeugen angebracht durch einen Mechaniker. Unternehmen war auch gut vorbereitet. Anbringung in jedem Lkw, denn jeder Lkw muss bereit sein in Belgien auszuliefern oder nach England zu fahren.
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Keine Probleme
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Unternehmen hat 115 Lkw. Hohe Anschaffungskosten 115Lkw *€ 135= € 15.525.
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Teilweise, bei neuen Kunden auf jedenfall, oder wenn neue Preise verhandelt werden.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Eine schlechte Entscheidung, weil jedes Land seine eigenen Vorschriften und Geräte hat. Außerdem sind die Auswirkungen auf die verschiedenen Geräte untereinander nicht bekannt.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Dass die Kosten Stück für Stück auf die Kunden verteilt werden über die Zeit. Auf einmal ist dies nicht möglich, weil die Konkurrenz es auch nicht macht und somit die Kunden verloren gehen würden.
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Ein Gemeinsames Mautsystem für Europa

Bijlage 6 – Interview met Spedition Ziegler GmbH

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Nur nach England
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Nein genauso wie vorher
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Nein genauso wie vorher, über Brüssel danach Calais und dann nach Dover
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Zusätzlich € 50 zu vorher. Vorher nur die Vignette.
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Ist halt wie in den anderen Ländern. Ist einfach in jedem Land mittlerweile ein eigenes System.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Gar keinen
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja für die anderen Länder
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein, alles geht automatisch

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Nein gab gar keine Probleme
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja, die Kosten werden komplett auf die Kunden umgerechnet.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Eine gute Idee, wie auch in den anderen Ländern.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Bessere Straßen und verbesserte Wirtschaft
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Gar nichts.

Bijlage 7 – Interview met Matthiesen & Warnt GmbH & Co. KG

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Hauptsächlich durch Frankreich vom Rheinruhrgebiet überall zum Festland in Frankreich.
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Genauso wie vorher
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Die gleichen Routen wie vorher. Wir transportieren ja nur nach Frankreich und der Weg über Luxemburg ist einfach viel zu lang.
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Zurzeit ca. 25 Euro vorher halt nur die Vignette
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Es ist halt Pflicht und muss akzeptiert werden damit wir unsere Kunden bedienen können.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Nur Mehrkosten
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Klar, für die anderen Länder ist es ja trotzdem Pflicht
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Nein, es ist ja ähnlich wie die Systeme von den anderen Ländern mit einer Mautbox
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja auf jedenfall, irgendwer muss ja für die Kosten letztendlich aufkommen. Und die Unternehmen an die wir liefern erhöhen natürlich dann die Kosten für ihre Produkte auch und somit sind die Endverbraucher nachher die, die auch für die Kosten aufkommen müssen.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Für Belgien auf jedenfall gut. Denn die Straßen sind in Belgien so schlecht und die Raststätten und Sanitären Anlagen sollte man meiden, wenn es möglich ist und erst wieder in Frankreich anhalten. Da kommen einem teilweise Ratten entgegen.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Wünschenswert wären neue Autobahnen oder Raststätten. Aber ich glaube, dass das Geld nur in die Kassen des Landes fließen und sich nichts an der Infrastruktur in dem Land ändern wird.
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Nichts, aber das Geld soll auch wirklich in die Straßen und Raststätten fließen. Dann lohnt es sich auch das Geld zu bezahlen.

Bijlage 8 – Interview met Hans Sturm Internationale Spedition

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Zwei Mal die Woche**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Direkt nach Belgien hinein. Meistens Antwerpen oder Brüssel direkt und drum herum.
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Genauso
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Wir fahren die gleichen Routen wie vorher. Wir fahren immer über Antwerpen und benutzen den Grenzübergang von Holland nach Belgien. Manchmal fahren wir auch runter bis nach Brüssel. Aber hauptsächlich Antwerpen selber.
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
12 Euro und ein paar Zerquetschte
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Ist schlecht, kostet nur sehr viel und das Geld sieht man nie wieder. Aber man fährt halt dahin, wo der Kunde möchte.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Keine
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja für Holland

11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Die Installation selber war kein Problem. Aber die Boxen kamen erst 2 Tage vor Beginn der Maut und am Tag an dem sie gestartet ist, hatten ein paar LKW immer noch keine Boxen und konnten somit nicht den geplanten Weg nach Belgien fahren. Das war sehr schlecht!**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Nein, das funktioniert leider nicht. Ich sag das mal ganz salopp. Es gibt immer Geier an der nächsten Ecke die die Kunden dann bedienen und denken sie schaffen es dann über die Menge die Kosten wieder rauszuholen. An die dürfen wir unsere Kunden nicht verlieren.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Für Belgien aufjedenfall gut, denn die haben ja richtig schlechte Straßen und das schon seit 20 Jahren. Das schadet nicht nur den LKW sondern auch den PKW's
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind? **Ich denke das ist eine Möglichkeit von Belgien die Wirtschaft über Wasser zu halten. Das Land ist ja schon lange pleite und die Einnahmequelle wird bestimmt nicht in den Straßenbau fließen, sondern wird dazu dienen die Schulden des Landes abzubezahlen.**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Abschaffen, oder ein gemeinsames System für Europa, aber da wird Frankreich und Deutschland auch nicht mitmachen, jeder will sein eigenes Ding machen und seine eigenes Geld verdienen. Aber man hat ja mittlerweile so viele verschiedene Mautboxen im LKW hängen.

Bijlage 9 – Interview met Gebrüder Sauels GmbH & Co. KG

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **1 Mal die Woche**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
West Belgien, Grenzübergang Aachen wird benutzt
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Genauso
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Genauso wie vorher
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
7% mehr pro Fracht
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Kann ich verstehen, es gibt ja auch eine deutsche Maut.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Preise pro Fracht sind teurer
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja für die Niederlande muss man ja
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)

Nein

13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?

Erhöht

14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?

Ja zum Teil, da wo man es kann. Nicht alle Kunden lassen eine Erhöhung zu. Dann überlegen wir uns, ob wir diese Kunden unterstützen. Wir entscheiden das individuell.

15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?

Gut, aufgrund von Verbesserungen für das Land.

16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?

Veränderungen wie in Deutschland, Investitionen in die Renten und Wirtschaft. Aber ich glaube nicht daran, dass sich was an den Straßen verbessern wird, das ist ja auch nicht in Deutschland passiert.

17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?

Das man auch ohne Boxen fahren kann in anderen Ländern, wie auch in Deutschland.

Bijlage 10 – Interview met Dsts Jürgen Senz GmbH

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Jeden Tag**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Von Düsseldorf nach Beveren bei Antwerpen, oder Antwerpen selber oder nach Zeebrügge selber und wieder zurück nach Düsseldorf
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Unverändert
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Wir haben nicht drauf reagiert und fahren die gleichen Strecken wie vorher. Immer der direkte Weg.**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Keine Auskunft aber die Eurovignette hat vorher im Jahr 1250 Euro gekostet und die wird auch weiter als Jahresticket gekauft
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für Alle
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Auf die Logistik selber hat sie keine
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja

11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Ja viel mehr Zeit. Für die Rechnungsprüfung und die Weiterbelastung an unsere Spediteure und noch viel mehr.
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Nein gar nicht, es fallen höchstens mal welche aus die ausgetauscht werden müssen.
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Soweit es ging. Nicht alle Spediteure lassen das zu.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Absolut eine schlechte. Für Alle bedeutet die Maut ein größerer Aufwand. Bei einem Ausfall einer Box kann der LKW nicht durch Belgien fahren oder muss eben an der Grenze warten und das Problem beheben lassen. Das führt dann zu großen Ausfällen der Fahrer und der LKW
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Haben wir uns noch keine Gedanken drüber gmacht. Abgesehen von besseren Straßen.
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Gute Frage. Abschaffen. Bei einem Bestehen gibt es meiner Meinung nach kein Optimierungsbedarf mehr.

Bijlage 11 – Interview met IV Niederrheinlogistik GmbH

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Wöchentlich ca. 1-2 Ladungen**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Nach Oostende und Meulebeke
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Genauso
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Nein wir nutzen die gleichen wie vorher.
Zur Route: Start in Viersen, über Holland und in Belgien über E17
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut) **€ 35 ca.**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Dass das Problem ist, dass die Kunden nicht bereit sind die Mehrkosten zu bezahlen und die Logistik und Speditionsunternehmen auf den Kosten sitzen bleiben und somit geringere Margen haben.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Weniger Gewinn
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja, für die anderen Länder natürlich
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein alles automatisch

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Zu Beginn hatten einige Fahrer Probleme mit der Bedienung, aber das hat sich jetzt gelegt.
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Wir haben es bei allen versucht, aber nur ca. 75% sind dazu bereit auch die Kosten zu tragen. Der Rest hat sich geweigert.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Auf jedenfall eine Gute aus der Sicht von Belgien, weil sie damit viel Geld verdienen.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind? **Hoffentlich bessere Autobahnen**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Gar nichts eigentlich. Jedes Land sollte sein Mautsystem haben, aber es wäre schöner nicht so viele Mautgeräte aus verschiedenen Ländern im LKW zu haben. Außerdem wäre ein einheitliches System in Europa von Vorteil.

Bijlage 12 – Interview met Grueters Logistiek GmbH

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Insgesamt 80 Fahrzeuge. 5-15 Transporte pro Tag**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Alle Postleitzahlen in Belgien in Frankreich. Transit.
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Kommt auf den Kunden an. Von manchen Kunden kommen weniger Aufträge als vorher.
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Die gleichen Routen. Wir haben noch nicht getestet ob es sich lohnt Umwege zu fahren. Das Einzige worauf wir achten ist Brüssel zu umfahren. Da sind sowohl die Kosten, als auch der Verkehr hoch. Darüber sind auch alle Fahrer informiert und angehalten Brüssel zu umfahren, wenn es möglich ist.
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Im Schnitt € 30 - € 40
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Ärgerlich, dass es für jedes europäische Land unterschiedliche Mauten und Boxen gibt.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Keinen
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja, für Luxemburg und NL

11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?'
1-1,5 Stunden pro Monat. Anfangs war es viel länger, jetzt brauchen wir nur Zeit für die Auswertung, aber es gab ja auch vorher die Deutsche Maut die ausgewertet werden musste.
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Problemlos, wir haben Boxen durch die man auch durch Frankreich fahren kann und die dort die Maut auch brech**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Alle die belgischen Touren betreffen haben wir erhöht. Es wird hier auch immer der Rückweg mit berechnet (Sprit- und Mautkosten)
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Aufjedenfall für uns Spediteure sehr schlecht.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Keine Änderungen am Straßenbau. Die Kosten landen auf dem Produkt und somit bei dem Endverbraucher. Steuern sollten ja auch in den Straßenbau fließen, werden aber dazu nicht genutzt und zusätzlich eine Maut eingeführt.
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Ein vereinheitlichtes System in Europa. Dann sind die Preise auch nachvollziehbar für alle Spediteure und für alle die gleichen Bedingungen.

Bijlage 13 – Interview met Beurskens Allround Cargo B.V.

(Speditiebedrijven, kennen de routes niet)

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien?
Täglich ca. 20 Sendungen direkt nach Belgien hinein und 60 bis 70 Sendungen durch Belgien hindurch in andere Länder
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Frankreich, Italien, Spanien, Portugal und England
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Etwas weniger wir versuchen bei Sendungen nach Italien zum Beispiel durch Deutschland und Schweiz zu fahren. Das dauert dann länger, ist aber eine Route die sich lohnt zu fahren.
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? Wir geben das an die Unternehmen weiter, kann mir aber vorstellen andere
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
ca. 35-40 Euro für ein komplett Lkw hängt aber von der Strecke ab
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Eigentlich sollte man das nicht machen aber alle Länder haben es, Holland macht das bestimmt auch bald. Wir sind das einzige Land was keine eigene Maut hat.

9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Alles wird teurer und die Maut kann man nicht immer auf den Kunden berechnen. Der bezahlt eh schon viel und wir können nicht jedes Jahr die Preise ändern. Provit für uns Spediteure und Transporteure wird immer geringer.
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja müssen die Transporteur Unternehmen machen, sie müssen ja auch noch durch andere Länder durch
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut? **Nein**
für uns als Spediteur Unternehmen nicht
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Nein, weil das machen auch die Transportunternehmen
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Haben wir versucht, aber nicht jeder Kunde akzeptiert das, die kleinen ja damit wir auch Profit machen, aber die großen Firmen wie zum Beispiel Bayer akzeptieren das nicht, deshalb können wir auf sie die Mehrkosten nicht umrechnen. Dass bedeutet für uns ein viel geringeren Profit. Wir wollen unsere Großkunden halten, aber wenn sie nicht die mehr Kosten akzeptieren wird es teurer für uns, sonst gehen sie zur Konkurrenz.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Schlecht, weil die Fahrer versuchen andere Routen zu nehmen um die Mehrkosten zu senken, das bedeutet aber das die LKW's länger fahren und somit mehr die Umweltverschmutzen als vorher. Außerdem werden die Straßen, wo vorher keine LKW gefahren sind viel voller.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Dass die Transport und Speditionsunternehmen weniger verdienen können, weil sie alle mitmachen müssen bei der Maut, ob sie das wollen oder nicht.
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Entweder alle Mautsysteme abschaffen oder ein einheitliches Mautsystem. Wir sind schließlich in Europa, da sollte man doch ein gemeinsames System wählen und nicht jeder sein eigenes.

Bijlage 14 – Interview met Jac de Kievit en Zn B.V.

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Ein mal in zwei Monaten**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Leuk in Brüssel, ans Meer, Antwerpen
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Gleich
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?
Nein für diese Anzahl an Transporten ist das nicht nötig
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Kann ich Ihnen nicht genau sagen. Ich glaube bis zu 30 Euro.
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Gut für Belgien aber nicht gut für uns, weil es teurer wird. Aber wenn die Wege besser werden ist es okay, weil die Wege im Moment sehr schlecht sind.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Keine
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette? **Ja**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut? **Ja, aber das ist vielleicht eine Stunde pro halbes Jahr**

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Nein war gar kein Problem
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja auf die Kunden wird das komplett umgerechnet, deshalb haben wir keine Mehrkosten
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Keine Meinung dazu, habe mich nicht damit beschäftigt, weil wir so selten durch Belgien fahren
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Hoffentlich bessere Straßen
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Nichts das ist so in Ordnung, weil wir nicht viel durch Belgien transportieren und deshalb die Kosten ganz gut auf unsere Kunden umrechnen können.

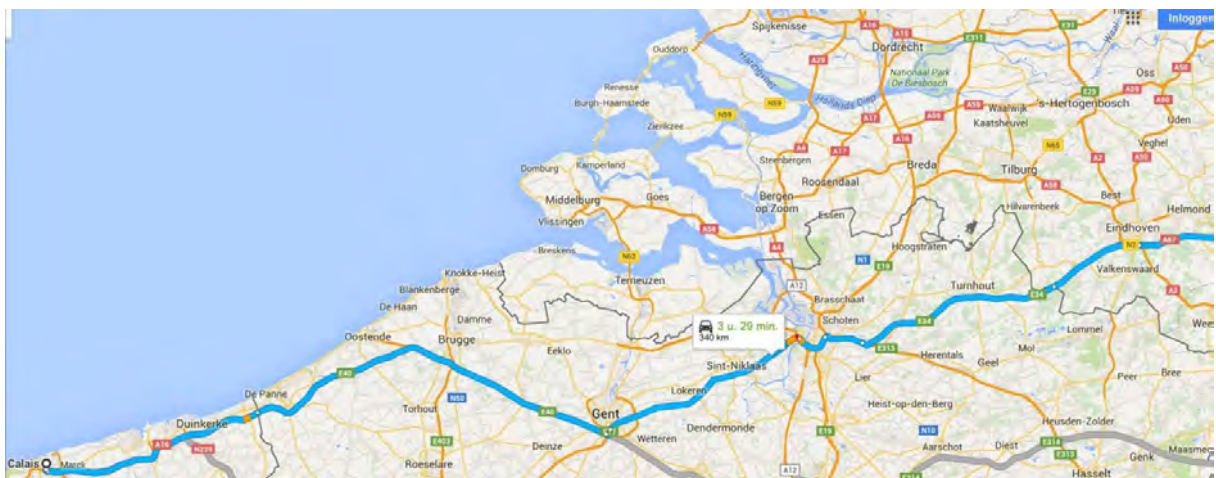
Bijlage 15 – Interview met KLG Europe Venlo B.V.

1. Do you transport to/through Belgium?
Yes
2. How often do you transport to or through Belgium?
Daily base
3. Where exactly do you transport to when transporting to/through Belgium?
Throughout Belgium, local distribution. Also transit traffic to UK.
4. Since the new Belgian toll system was introduced, do you drive less/more to/through Belgium?
More or less the same.
5. Did you take different routes before the new toll system was introduced? (now longer/avoid motorways/avoid Belgium)
-> compare old + new routes on a map
No, we use the same routes. We have revised our transport rates to compensate for the cost impact.
6. If yes: For the most important places:
 - a. Which route do you take now?
Which route did you take before the new toll system?
 - b. How long is the new route in terms of kilometres? How long was the old one? (one-way route)
 - c. How much time does it take now? How much time did it take before? (one-way route)?
 - d. How much does a one-way route cost? How much did it cost before? (toll only)
 - e. What are the total costs for a one-way route? What were they before?
7. If no: How much does a one-way route cost? How much did it cost before? (toll only)
Before, only the cost of a Eurovignette. Now, besides the Eurovignette (for NL) Transit to UK. Costs are around € 30.
8. What do you think about the new toll system in Belgium?
Again it affects the costs for the logistics sector. In my opinion, one uniform European solution would be better. Also, we don't believe that all the revenue will be re-invested in the infrastructure.
9. How has it affected your logistics?
The costs are higher. It's always difficult to sell a cost increase to your customer.
10. Do you still buy the Eurovignette?
Yes, for Dutch motorways.

11. Do you spend more/less time on organizational formalities for the Belgian toll?
The main impact was before the introduction. This was to get all rates raised. Now it only affects checking the invoices of our subcontractors (KLG Europe Venlo doesn't have its own fleet).
12. Did you have problems installing the OBU box? (If yes: be specific)
No, as KLG Europe we don't have our own fleet. Subcontractors had problems, but we don't know all details.
13. Has the new Belgian toll system increased/reduced the costs for your company?
Increased.
14. Have you increased/reduced the rates for your customers since the introduction of the new Belgian toll system?
Yes, we increased the rates on the introduction date of the Belgian toll.
15. Do you think that the new toll system was a good or bad decision made by Belgium?
Bad, as mentioned earlier in the case of tolls. One method would have been better.
16. What do you think are the long and short term effects of the new system?
Fewer goods will be imported by Antwerp in both the long and short term.
17. What would you like to change about the new Belgian toll system if you could?
To reduce daily experience with the OBU and invoices to assess operational changes.

Fast alle Autobahnen in Belgien.

Aber die Transit LKWs nach Groß Britannien werden meistens die folgende Straße nutzen (in Blau).



Bijlage 16 – Interview met Cabooter Holding B.V.

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Jeden Tag**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
In die Niederlande und nach Deutschland
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien? **Gleich wie vor der Einführung**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Nein, keine andere Route**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
Abhängig davon, wie viele KM durch Belgien gefahren werden
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Schlecht
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Transport wird teurer
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut? **Nein**
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Nein**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Erhöht

14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja, bei manchen Kunden
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?
Schlecht
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?
Fast kein Unternehmer gewöhnt sich daran
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?
Ab sofort rückgängig machen

Bijlage 17 – Interview met Finsterwalder Transport & Logistiek

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien?
Täglich mit mehreren LKW Transit oder Zustellungen oft mit Sattelzug (wichtig wegen den Kosten)
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?
Frankreich, Italien, Roosendaal in Südwest Holland
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?
Nein genauso wie vorher, man muss ja den Kundenwünschen nachgehen
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Nein die gleichen, weil Personalkosten höher sind, mehr Sprit, höhere Abnutzung, schnellste Strecken damit die Lkw produktiver sind**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
 - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?
Welche Route haben Sie vorher genommen?
 - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
 - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
 - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
 - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut) Abhängig von der Strecke natürlich. für Transit so um € 20 - 21 inkl. Provisi für Vorfinanzierung von der Maut. Wir haben aber eine Firma die das für uns zusammen mach, sodass wir eine Rechnung bekommen. Pro Land unterschiedliche Prozentzahlen für die Provisi. Für Belgien sind es dann Insgesamt zwischen 20 und 35 Euro pro Strecke. Im Monat kostet das für uns zwischen € 5000 bis € 10000 Euro. Je nachdem wie viel wir Fahren. Es kommt aber auch auf das Gewicht, Länger und den Euromotor des LKW's an. Vorher hatten wir nur die Kosten für die Eurovignette. Die kommen aber ja jetzt auch noch dazu. Wir kaufen aber das Jahresticket für € 1250 Euro im Jahr, das ist billiger als das Tagesticket.

8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?
Vielen Dank. Ist aber halt vorgeschrieben und man muss sich daran halten und das bezahlen. Aber mittlerweile ist es halt implementiert.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?
Nur die Kostenerhöhung
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?
Ja, siehe Frage 7
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?
Nein, geht alles automatisch. Alles wird auf die Kennzeichen berechnet, natürlich muss das verarbeitet werden und auch die Rechnungen gezahlt werden, aber das ist nur ein bisschen Zeit.
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)
Ja, es war ein sehr großer Aufwand. Das Einbauen war nicht schwer. Man steckt es nur in den Zigarettenanzünder, das ist auch vorher schon programmiert auf das Kennzeichen mit der passenden Boxnummer. Aber die Ausgabe war sehr kurzfristig. Man hat aber gehofft, dass es sich weiter verschiebt mit dem Beginn der Maut. Wir haben uns damals entschieden die Boxen kommen zu lassen, es war aber schwierig für Belgien alle auf einmal auszuliefern. Uns wurden die Boxen geliefert ohne die Liste, durch die man die Boxen den Kennzeichen zuordnen konnte. In der letzten Woche vom März haben wir die Liste zu den Boxen bekommen und mussten in unserem Fall noch 52 Boxen in den Autos installieren. Am Wochenende vor dem 1. April gab es eine Fehlermeldung an allen Geräten, weil der Gerätevertreiber erneut eine Lieferung senden wollte. Somit hat in der ersten Woche das System nicht funktioniert und somit ist auch der Stau an den Grenzen entstanden.
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?
Ja, wir bringen die meisten Kosten den Kunden in Rechnung. Das Problem war, dass am 1. April die Kosten noch gar nicht bekannt waren und diese den Kunden noch nicht in Rechnung gebracht werden konnten.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war? Für Belgien bestimmt gut, weil es eine große Einnahmequelle ist. Für uns natürlich schlecht, weil sich die Kosten erhöht haben und diese nicht alle gedeckt sind.

16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?

Wir hoffen natürlich, dass die Straßen verbessert werden und es weniger Stau gibt. Denn über diese Strecke Brüssel oder Antwerpen gibt es zurzeit viel Stau. Vielleicht können die jetzt mehr Autobahnen bauen.

17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?

Einfach stornieren. Eurovignettenkosten anpassen, weil warum sollen wir denn den belgischen Anteil der Eurovignettenkosten weiterzahlen, wenn diese gar nicht mehr mit inbegriffen ist?



Gemeente Maastricht

EUREGIO



Zuyd
Hogeschool



Maastricht University



provincie limburg

gesubsidieerd door de Provincie Limburg



ITEM is een initiatief van Universiteit Maastricht (UM), het Nederlands Expertise en Innovatiecentrum Maatschappelijke Effecten Demografische krimp (NEIMED), Zuyd Hogeschool, de Gemeente Maastricht, de Euregio Maas-Rijn (EMR) en de Provincie Limburg (NL).

Institute for Transnational and Euregional
cross border cooperation and Mobility / ITEM

Postadres:

Postbus 616, 6200 MD Maastricht

Bezoekersadres:

Bouillonstraat 1-3, 6211 LH Maastricht

Avenue Céramique 50, 6221 KV Maastricht

T: 0031 (0) 43 388 32 33

E: item@maastrichtuniversity.nl

www.twitter.com/ITEM_UM



www.maastrichtuniversity.nl/item