

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

10 januari 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke
en Jul Van Aperen –**

betreffende zwaar vervoer op de wegen

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Zwaar verkeer over de weg is in de economie zoals ze is geëvolueerd, en vandaag georganiseerd, onvermijdelijk. Het is een belangrijke economische drager (verkeersmodus) naast het spoor, de waterwegen, pijpleidingen. Dat zware verkeer brengt vele vormen van overlast met zich. De opdracht van alle overheden is de hinder zoveel mogelijk te beperken, zonder de economische functie in het gedrang te brengen. Het is een permanente, maar ook moeilijke, langetermijnopgave. Door de beperkte ruimte, de wijze waarop die ruimte vandaag is geordend, en de verschillende ruimte-‘claims’, kan die overblijvende ruimte immers niet onbeperkt in beslag worden genomen door het toenemende verkeer. Voor het dichte wegennet en de verzadiging ervan zijn enerzijds structurele maatregelen nodig, anderzijds begeleidende maatregelen (wegencategorisering, verkeershandhaving enzovoort). Op sommige plaatsen ligt de oplossing voor de hand, maar op een aantal plaatsen moeten afwegingen worden gemaakt. Zeggen dat alle zwaar verkeer sowieso uit de woonkernen moet worden gebannen, is een te eenvoudige voorstelling van zaken. Veel overlast is niet uitsluitend te herleiden tot het zware verkeer, maar vele verkeersstromen zijn gemengd, wat zich ook in de probleemstelling weerspiegelt. Het is niet het zware verkeer dat de zwartepiet toegespeeld moet krijgen. Wel moet de wijze waarop we ons verplaatsen, en met welke middelen, in vraag worden gesteld: de mobiliteit zelf, met andere woorden. Deze oefening gebeurde in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze moet nu in de realiteit worden omgezet.

Het RSV en het mobiliteitsbeleid zijn er op gericht vervoerstromen te voorkomen, en alternatieve modi te promoten. In de jaren zestig tot tachtig werden autosnelwegen aangelegd, mede met het doel de zware vervoerstromen af te zonderen, te kanaliseren. In de jaren negentig en vandaag wordt als beleidslijn aangehouden dat nieuwe wegen deze stromen niet eindeloos kunnen opvangen, maar dat het spoor, het vervoer over het water of pijpleidingen deze toename moeten opvangen. De performantie van de huidige infrastructuur kan betekenisvol worden verhoogd door het wegwerken van een aantal cruciale knopen in het gehele transportsysteem.

90% van de wegen zijn gemeentewegen. Ook de lokale besturen worden door hun inwoners aangesproken op hinder en overlast. Met de gemeentelijke mobi-

liteitsplannen wordt de lokale mobiliteitsproblematiek gestructureerd, geïntegreerd, en coherent aangepakt. Tellingen, metingen, snelheidscontroles en enquêtes dienen daarbij als basis. De besturen stoten daarbij steeds op de dualiteit dat er enerzijds doorgaand verkeer is, maar tegelijk ook lokaal zwaar verkeer. Dergelijke zaken zijn moeilijk stuurbaar.

Ook het parkeren van vrachtwagens in woonwijken lokt ergernis uit bij wijkbewoners, die zich beginnen te organiseren, die mensen aanpakken enzovoort. Gemeenten zoeken naar oplossingen via ‘park and ride’-parkings aan op- en afrittencomplexen van autosnelwegen, maar stoten enerzijds soms op moeilijkheden bij het vergunningendossier, of bij de vrachtwagenchauffeurs, die dan toch nog een tweede vervoermiddel naar huis nodig hebben.

Binnen het convenantsbeleid worden instrumenten aangereikt om de bereikbaarheid van commerciële zones te optimaliseren (modules 14 en 15).

Voor uitzonderlijk of gevaarlijk (ADR-)vervoer bestaat er vandaag een federale regelgeving die dat vervoer verplicht geselecteerde wegen te gebruiken.

De hinderproblematiek van het zware verkeer mag ons vooral niet doen vergeten dat het probleem van de eerste orde nog steeds de verkeersonveiligheid ten gevolge van zwaar verkeer is. Een zwaar voertuig is immers moeilijk handelbaar, zeker als het op snelheid is gekomen.

Ten slotte heeft het hinderprobleem een geluids-hinderaspect, en een volksgezondheids- en leefmilieuaspect. De handhaving van de normen inzake emissies van voertuigen is een federale bevoegdheid. De nieuwste generatie vrachtwagens zal ongetwijfeld weer stiller, zuiniger en schoner zijn, maar dat is Europees en federaal (door de productnormen) geregeld.

Frans PEETERS

Jos DE MEYER

Jan PEUMANS

Joris VANDENBROUCKE

Jul VAN APEREN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering:

- om van het localisatiebeleid en de bereikbaarheid van industrie-, handels- en distributiezones een bijzonder aandachtspunt te maken in het RSV II, en in dat RSV II het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijke beleid met elkaar te verbinden;
- conform het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, het beleid inzake aanmoediging van vervoer van goederen per spoor en over het water voort te zetten;
- er bij de federale regering op aan te dringen het Vlaamse eisenprogramma ‘spoor’ dringend te realiseren;
- in haar beleid aandacht te besteden aan het geluidshinderaspect, het volksgezondheids- en leefmilieuaspect;
- de aanwezige onderzoeksinstellingen, zoals het Steunpunt Verkeersveiligheid, in te schakelen voor een objectivering van en een dataverzameling in verband met de complexe relatie tussen wonen en zwaar verkeer, en daarmee het beleid wetenschappelijk te onderbouwen;
- de realisatie van de invulling van de ‘missing links’ in het wegen-, waterwegen- en spoorwegnet, zoals opgenomen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, mogelijk te maken;
- de zwarte punten met onverminderde kracht aan te pakken, zodat verkeersveiligheid, vlotte bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid verzekerd worden;
- het dynamische verkeersbeheer verder te ontwikkelen met het oog op een optimale sturing en doorstroming van het verkeer;
- conform de beleidsnota Openbare Werken, de categorisering van wegen te realiseren door het uitwerken van eenvoudige richtlijnen voor het categoriseren van wegen in gemeentelijke mobiliteitsplannen, en voor de manier waarop primaire en secundaire wegen worden aangelegd;
- er bij de federale regering op aan te dringen de autosnelwegen te gebruiken voor exceptioneel zwaar vervoer, en dat vervoer in ieder geval niet door woonkernen te sturen;
- aan de navigatiesysteemoperators te vragen dat ze juiste en accurate gegevens in hun databanken opnemen, de verantwoordelijkheden in dat verband duidelijk te leggen, en daarmee te voorkomen dat bepaalde verkeersstromen zich vastrijden op bepaalde plaatsen;
- de steden en gemeenten te ondersteunen bij hun inspanningen om een duurzaam en veilig parkeerbeleid voor vrachtwagens te ontwikkelen, onder meer door de mogelijkheden in het mobiliteitsconvenant uit te breiden, meer bepaald via een aanpassing van de modules 14 en 15 (activiteiten die de druk op het leefmilieu, uitgeoefend door verkeer en vervoer en de bijbehorende infrastructuur, verminderen);
- om blijvend een doortochtenprogramma te activeren, conform het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Frans PEETERS

Jos DE MEYER

Jan PEUMANS

Joris VANDENBROUCKE

Jul VAN APEREN