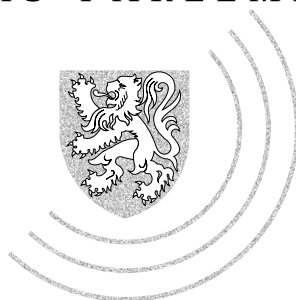


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

18 april 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van mevrouw Annick De Ridder en de heren Joris Vandenbroucke,
Bart Martens, Jos De Meyer, Frans Peeters en Jan Peumans –

betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Vlaanderen is een logistieke draaischijf in West-Europa. De groei van het wegtransport en de toenemende druk op het Vlaamse wegennet zijn een uitdaging voor de toekomst.

Het maatschappelijk draagvlak voor maatregelen die de emissie van onder meer CO₂ willen terugdringen, neemt alsmaar toe. Ook de Vlaamse overheid moet haar schouders daar voluit onder zetten en alle valabele suggesties in overweging nemen.

Veel Europese landen, waaronder Nederland, introduceren de zogenaamde supertrucks of LZV's: langere, zwaardere vrachtwagens. Hun maximale lengte van 25,25 meter is langer dan de maximumlengte van een gewone vrachtwagen. Deze langere en zwaardere vrachtwagens hebben een dubbel voordeel. Enerzijds vervoeren ze per rit een grotere lading, wat een daling van het aantal vrachtwagens op de weg tot gevolg heeft. In de praktijk kunnen twee LZV-combinaties drie gewone vrachtwagensamenstellingen vervangen. Bij eenzelfde hoeveelheid vervoerde goederen daalt het aantal afgelegde trajecten met 32 procent.

Anderzijds dragen LZV's bij tot een beter leefmilieu. Het brandstofverbruik en de emissie van CO₂, fijn stof en NOx van één supertruck liggen beduidend lager dan bij het gebruik van twee afzonderlijke gewone trucks, voor het vervoer van eenzelfde hoeveelheid goederen. In Nederland noemt men deze vrachtwagens dan ook toepasselijk 'ecocombi's'. De totale cijfers in Nederland spreken voor zich:

- een verhoging van de efficiëntie met 33% voor het aantal tonkm per liter brandstof;
- 3 tot 5,7% minder CO₂-emissie;
- 1,2 tot 2,3% minder uitstoot van fijn stof;
- 1,9 tot 3,7% minder emissie van NOx;
- 0,7 tot 1,4% minder verkeer.

Er moet wel op worden toegezien dat de milieuwinst niet wordt weggecompenseerd doordat het marktaandeel van spoor en binnenvaart onder druk komt te staan door de inzet van LZV's.

Op het vlak van de verkeersveiligheid zijn er een aantal aandachtspunten: de typologie van de wegen waarop gereden wordt, de specifieke eisen die aan de chauffeurs gesteld worden, de weginrichting op kruispunten en de zichtbaarheid van verkeersborden voor andere weggebruikers. Wanneer daar rekening mee wordt gehouden, leert de Nederlandse ervaring dat er geen extra risico's zijn voor de verkeersveiligheid. Uiteraard mogen LZV's enkel op vooraf vastgelegde trajecten worden ingezet.

De indieners stellen voor om ook in Vlaanderen via een proefproject te onderzoeken of door het inzetten van LZV's een bijdrage kan worden geleverd tot een verbetering van de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak. Daarbij moeten de strengste eisen gelden op het vlak van de verkeersveiligheid en moeten complementariteit en een multimodale aanpak van de goederenstromen centraal staan.

Annick DE RIDDER
Joris VANDENBROUCKE
Bart MARTENS
Jos DE MEYER
Frans PEETERS
Jan PEUMANS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° de positieve ervaringen in Nederland;
- 2° het draagvlak in Vlaanderen om inspanningen te leveren die het milieu sparen;
- 3° EU-richtlijn 96/53, die in de mogelijkheid voorziet om als lidstaat af te wijken van de normale richtlijnen voor maten en gewichten voor vrachtvervoer over de weg;
- 4° de vraag van de transportsector naar LZV's;

– vraagt de Vlaamse Regering de nodige stappen te ondernemen om een proefproject voor ecocombi's op te zetten, met het oog op een verbetering van de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak, zonder dat aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart wordt geraakt.

Annick DE RIDDER
Joris VANDENBROUCKE
Bart MARTENS
Jos DE MEYER
Frans PEETERS
Jan PEUMANS
