



Vlaams
Parlement

ingediend op **162** (2018-2019) – Nr. 1
9 december 2019 (2019-2020)

Verslag van het verzoekschrift

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lode Ceyssens en Mercedes Van Volcem

over een verbod van landbouwvoertuigen
op drukke gewestwegen

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Imade Annouri, An Moerenhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Inhoud van het verzoekschrift	4
2. Bespreking	4
2.1. Vergadering van 24 oktober 2019.....	4
2.2. Vergadering van 5 december 2019	4
3. Conclusie.....	4
Bijlage: Standpunt van de minister	5

Op 2 april 2019 werd een verzoekschrift ingediend over een verbod van landbouwvoertuigen op drukke gewestwegen (verzoekschrift nr. 22 (2018-2019)).

Dit verzoekschrift werd ontvankelijk verklaard op 3 april 2019 en voor verdere behandeling verwezen naar de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak het verzoekschrift een eerste maal op 24 oktober 2019, en besliste Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, om uitleg te vragen over dit verzoekschrift.

De minister bezorgde bij brief van 18 november 2019 een antwoord op het verzoekschrift (zie bijlage). Op 5 december kwam de commissie tot een besluit.

1. Inhoud van het verzoekschrift

De verzoeker vraagt een verbod van landbouwvoertuigen op drukke gewestwegen tijdens de piekuren op werkdagen. Landbouwvoertuigen die aan een snelheid van 25 km/u of 45km/u rijden, zorgen voor veel verkeershinder op gewestwegen waar de toegestane snelheid 70 km/u bedraagt. Men kan deze voertuigen vaak niet inhalen door het tegenliggend verkeer. Landbouwvoertuigen verbieden op drukke gewestwegen zou leiden tot minder vertraging en minder gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

De verzoeker is er zich bewust van dat deze maatregel ook negatieve gevolgen kan hebben: drukkere binnenwegen, die misschien niet geschikt zijn voor zware en grote landbouwvoertuigen. Daarom vraagt hij dit voorstel voor te leggen aan bevoegden.

2. Bespreking

2.1. Vergadering van 24 oktober 2019

De commissie stemt unaniem in met het voorstel van commissievoorzitter *Bart Claes* om hierover meer informatie te vragen aan de minister.

2.2. Vergadering van 5 december 2019

Bart Claes, voorzitter, verwijst naar de brief van de minister. Hij vraagt of de leden van de commissie het eens zijn om het antwoord van de minister als conclusie aan de betrokkene te bezorgen. De leden zijn het hiermee unaniem eens.

3. Conclusie

De leden gaan niet verder in op het verzoekschrift. Zij verwijzen naar het standpunt van de minister.

Bart CLAES,
voorzitter

Lode CEYSSENS
Mercedes VAN VOLCEM,
verslaggevers

BIJLAGE:

Standpunt van Lydia Peeters,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20
1000 BRUSSEL
T 02 553 63 00
kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

De heer Bart Claes
Voorzitter van de commissie Mobiliteit en
Openbare Werken
Vlaams Parlement
1000 BRUSSEL

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Michaël Van Tilborg michael.vantilborg@vlaanderen.be		telefoonnummer 02 552 63 92	datum 2019/11/18

Betreft: verzoekschrift nr. 22

Geachte heer Claes

U bezorgde mij een verzoekschrift voor het verbod van landbouwvoertuigen op (drukke) gewestwegen tijdens piekuren op werkdagen omdat landbouwvoertuigen als hinderlijk worden ervaren op deze wegen omwille van hun lagere snelheid en grotere afmetingen (tot 3m breed, onder voorwaarden mogen ze 25m lang zijn...).

Ik legde dit voor aan mijn administratie en ontving heel wat bedenkingen en bezorgdheden.

De groep "landbouwvoertuigen" is zeer divers: landbouwtrekkers met een aanhangwagen, landbouwtrekkers met getrokken of gedragen machine, zelfrijdende machines, ... De voertuigen kennen diverse maximumsnelheden (zie o.a. het verschil binnen categorie T van de landbouwtrekkers op wielen, art.1.§1.5. KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen). Zo zijn er al landbouwtrekkers op de markt die voor snelheden hoger dan 40 km/u gehomologeerd zijn (bv Fendt Vario 1050).

De technische eigenschappen van landbouwvoertuigen zijn in een permanente evolutie. Het topsegment van de landbouwvoertuigen leunt qua vermogen, snelheid, comfort, ... steeds dichterbij reguliere vrachtwagens. Het is dan ook

logisch dat de gebruikers van die voertuigen die mogelijkheden willen benutten. Vaak gecombineerd met de extra voordelen die landbouwvoertuigen hebben.

Zuiver legistiek is het niet eenvoudig om dit verbod te gaan omschrijven rekening houdend met alle verschillende types landbouwvoertuigen die er bestaan, maar die er vaak uitwendig hetzelfde uitzien. Het verbod moet immers op een begrijpelijke manier naleefbaar zijn door de betrokken bestuurders en gebeurlijke overtredingen moeten gemakkelijk vaststelbaar zijn, wil elke naleving geen dode letter blijven. Bovendien is een specifiek (verbodsbord) voor tractoren (nog) niet gekend in het huidige verkeersreglement. Reeds bestaande verbodsborden toepassen op landbouwvoertuigen, is voor de wegbeheerder vaak onmogelijk en niet gewenst omdat dan ook categorieën zullen worden meegenomen in dit verbod die niet hiervoor zijn bedoeld.

Beide aspecten, met name het invoeren in de wegcode van een gebeurlijke algemene regel enerzijds of het invoeren van een specifiek verbodsbord voor tractoren anderzijds, zijn bovendien een uitsluitende federale bevoegdheid.

Daarnaast zijn er ook een aantal bezorgdheden op vlak van verkeersveiligheid. Het niet altijd duidelijk welk de omvang is van de verkeersveiligheidsprobleem van landbouwvoertuigen op de gewestwegen en welk verkeersveiligheidsprobleem met deze maatregel zou worden opgelost. We hebben een zicht op het aantal ongevallen met landbouwtractoren, maar niet onmiddellijk op het aantal ongevallen die het gevolg zijn van het inhalen van een landbouwvoertuig. Wellicht is het probleem van het verschil in snelheid tussen landbouwvoertuigen en ander gemotoriseerd wegverkeer, ook groter buiten de spitsuren wanneer het ander verkeer sneller rijdt.

Bij het invoeren van deze maatregel bestaat bovendien het gevaar dat het landbouwverkeer zich tijdens de spits verplaatst naar het onderliggend wegennet waardoor de verkeersveiligheid op deze wegen verlaagt. Deze wegen worden immers nog meer gebruikt door fietsers en voetgangers, kinderen op hun fiets of te voet naar school... De gevolgen voor de zwakke weggebruikers op het onderliggende wegennet kunnen bijgevolg des te groter zijn bij aanrijding met dergelijke zware voertuigen. Dus kunnen we ons globaal de vraag stellen of het wenselijk is om dit landbouwverkeer tijdens de spits te verplaatsen naar het onderliggende wegennet.

In het verzoekschrift wordt verwezen naar het inhaalverbod voor vrachtwagens. Een verbod op landbouwvoertuigen zou gelijkaardig zijn als een inhaalverbod. Met een inhaalverbod wordt echter niet de toegang voor vrachtwagens ontzegd tot bepaalde delen van het wegennet. Met een verbod op landbouwvoertuigen zou dit wel het geval zijn, waardoor de vergelijking niet echt opgaat. Het inhaalverbod voor vrachtwagens geldt bovendien enkel op sommige autosnelwegen.

Tot slot ook nog een praktische bedenking. De werkbaarheid van een verbod tijdens de spits is vaak niet evident. Bv in oogstperiodes die omwille van het weer zo kort mogelijk moeten gehouden worden, is het niet evident te gaan stellen dat, gedurende 4 uur per dag, sommige verplaatsingen niet mogelijk zijn, of enkel met een grote omweg, wat de verkeersveiligheid dus niet noodzakelijk ten goede zal komen.

Gelet op bovenstaande bedenkingen ben ik geen voorstander van een verbod op landbouwvoertuigen op gewestwegen tijdens de spitsuren. Het lijkt me echter wel zeker en vast nuttig om de dialoog met de landbouwsector aan te gaan, gebaseerd op reële cijfers (bv ongevallen, gemiddelde snelheid, eigenschappen van de voertuigen, ...). Het "spitsverbod" onmiddellijk op de agenda plaatsen lijkt mij dan weer te voortvarend.

Met de meeste hoogachting,



Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken