

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

16 maart 2006

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems –**

**betreffende de beperking van de overlast veroorzaakt door zwaar wegvervoer in woonkernen**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn,  
Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens,  
Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens,  
Marc van den Abeelen;

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

*Plaatsvervangers:*

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren  
Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene,  
Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

*Toegevoegde leden:*

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

---

*Zie:*

**227** (2004-2005)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

*Zie ook:*

**648** (2005-2006)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

## INHOUD

|                                                                                                                          | Blz. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I. Toelichting door de hoofdindiener .....                                                                               | 4    |
| II. Bespreking .....                                                                                                     | 6    |
| Eerste bespreking eind juni 2005 .....                                                                                   | 6    |
| Tweede bespreking 8 november 2005 .....                                                                                  | 7    |
| Standpunt van de minister en reactie van de leden .....                                                                  | 7    |
| Overige replieken .....                                                                                                  | 8    |
| III. Stemming.....                                                                                                       | 9    |
| Bijlage: Standpunt van de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie,<br>Leefmilieu en Natuur ..... | 11   |

---

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems betreffende de beperking van de overlast veroorzaakt door zwaar wegvervoer in woonkernen op dinsdag 28 juni, dinsdag 18 oktober en dinsdag 8 november 2005 en dinsdag 14 maart 2006.

Tijdens de vergadering van 14 maart 2006 werd het voorstel in samenhang met een voorstel van resolutie uitgaande van de meerderheid betreffende zwaar vervoer op de wegen (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 648/1) behandeld.

## I. TOELICHTING DOOR DE HOOFD-INDIENER

De heer *Eloi Glorieux* verklaart dat er een overmaat aan zwaar vrachtverkeer in Vlaanderen is. Dat heeft alles te maken met de keuze van het beleid om van Vlaanderen één groot distributieland te maken. Vlaanderen moet de logistieke draaischijf worden voor heel Europa. Maar men vergeet wel dat er hier ook nog mensen wonen en dat er sowieso al ruimte tekort is.

Ons gewest is bovendien dicht bevolkt en de bewoning is zeer gespreid, zodat vrachtverkeer zeer dikwijls vlak door of dicht bij woonkernen passeert, met alle gevolgen van dien: hinder door lawaai, trillingen, verkeersonveiligheid. De laatste tijd staat ook de luchtvervuiling, veroorzaakt door wegverkeer, meer en meer in de kijker. Er wordt daarbij steeds meer aandacht gevraagd voor de uitstoot van kleine deeltjes (onder meer dieselroetdeeltjes) die diep doordringen in de longen en die aanleiding geven tot aandoeningen van de luchtwegen, maar ook tot hart- en vaataandoeningen.

Gezien de voorgeschiedenis van decennia wanbeleid op dit gebied, is het bijna onmogelijk om alle vormen van overlast compleet te vermijden. Vrachtverkeer is een economische noodzaak en in veel gevallen is het kwaad al lang geleden geschied en zitten we met slecht gelegen winkelcentra, KMO-zones enzovoort. Desondanks is het juist om die Vlaamse realiteit absoluut noodzakelijk om de leefbaarheid van woonkernen maximaal te beschermen, waar dit – met enige redelijkheid – nog kan.

Daarbij is het de bedoeling de trends te verleggen: voortaan wel afgewogen keuzes te maken bij de ruimtelijke ordening in het geval van nieuwe industrieter-

reinen of vestigingen en ruim voorrang te geven aan de modi water en spoor. De integratie van productieprocessen en het dichter bijeen houden van productie en consumptie zijn essentiële basisvoorwaarden. De kosten van het vervoer zullen daarbij een doorslaggevende rol spelen: een groot deel van de kosten wordt nog steeds afgewenteld op de gemeenschap en die kosten zouden moeten worden geïnternaliseerd.

Daarbij wil dit voorstel van resolutie zeker niet de vrachtwagenchauffeurs zelf viseren. Zij zijn mee slachtoffer van het systeem. Zij worden gedwongen tot snelle leveringen, kortere routes, maximale ladingen, zo lang mogelijk rijden enz.

Hetzelfde lid verklaart dat zijn resolutievoorstel bestaat uit een aantal vraagpakketten. Een eerste deel vragen is bestemd voor de provincie- en gemeentebesturen. Een tweede luik vragen is bestemd voor de federale overheid en een derde deel heeft als bestemming de Europese Commissie.

De hoofdindieners overloopt het beschikkend gedeelte van het resolutievoorstel.

Het resolutievoorstel vraagt de Vlaamse Regering om in overleg met de provincie- en gemeentebesturen:

- 1° een ruimtelijk beleid te voeren dat nodeloze vervoersstromen voorkomt;
- 2° alle maatregelen te treffen om de leefbaarheid van woonkernen te versterken door zwaar wegvervoer zoveel mogelijk te weren uit de bebouwde kom, maar daarbij een uitzondering te maken voor lokale distributie en het openbaar vervoer (dit punt is de essentie van het voorstel van resolutie);
- 3° daartoe werk te maken van een categorisering van wegen voor zwaar wegvervoer door:
  - a) in principe geen doorgaand zwaar wegvervoer toe te laten op lokale wegen;
  - b) een selectie te maken van secundaire wegen waar zwaar wegvervoer verboden wordt;
  - c) een selectie te maken van secundaire wegen waar vrachtvervoer aan bepaalde beperkingen wordt onderworpen,
  - d) op gewestelijke en provinciale schaal een routeplanning te maken voor de bestaande stromen van zwaar wegvervoer met het oog op

een optimale benutting van hoofdwegen en primaire wegen en een minimale selectie van (bestaande) secundaire wegen voor doorgaand zwaar wegvervoer, rekening houdend met poorten, belangrijke economische knooppunten en grensovergangen;

- e) op lokaal vlak een vergelijkbare routeplanning te maken, rekening houdend met de bestaande (lokale) bedrijventerreinen;
- 4° stimuli aan te bieden aan gemeenten en transport-bedrijven die een (onderlinge) overeenkomst tot stand brengen om de hinder door lokaal distributieverkeer te beperken door één of meer van de volgende instrumenten:
  - a) een vermindering van het aantal leveringen, eventueel gekoppeld aan een vergunning voor meer opslagruimte;
  - b) de toewijzing van beperkte venstertijden voor leveringen;
  - c) de toewijzing van leveringsroutes;
  - d) de vestiging van lokale overslagpunten;
  - e) de omschakeling op kleinere bestelwagens;
- 5° stimuli aan te bieden aan gemeenten die werk maken van onderzoek naar de stromen van zwaar wegvervoer op hun grondgebied (vrachtwagentellingen);
- 6° stimuli aan te bieden voor de opname van een routeplanning voor zwaar vrachtverkeer in lokale mobiliteitsplannen, mits dat gebeurt in overleg met de naburige gemeenten en mits dat voorgelegd wordt aan de provinciale auditcommissies;
- 7° investeringen in doortochtprogramma's voortaan afhankelijk te maken van het bestaan van een lokale routeplanning voor doorgaand zwaar verkeer;
- 8° voor de locatie van nieuwe bedrijventerreinen of voor de vestiging van distributiecentra die zwaar vrachtverkeer kunnen genereren, een mobiliteits-effectenrapport (MOBER) met een beschrijving van de verwachte stromen en routes van zwaar vrachtverkeer verplicht te stellen;
- 9° een gecoördineerd beleid te ontwikkelen om het lang parkeren van vrachtwagens in woonkernen

en woonbuurten (bijvoorbeeld in het weekend of 's nachts) zoveel mogelijk tegen te gaan, bijvoorbeeld door – indien nodig en gewenst – specifieke zones daarvoor buiten de bebouwde kom).

In een tweede reeks vragen vraagt dit resolutievoorstel de Vlaamse Regering om in overleg met de federale overheid te zorgen voor een aantal zaken:

- 1° te zorgen voor een aangepaste en uniforme bewegwijzering of GPS-systemen voor zwaar vrachtvervoer, om te vermijden dat zware vrachtwagens nodeloos door woonkernen rijden en om het gebruik van alternatieve routes (waarbij minder hinder veroorzaakt wordt) te bevorderen;
- 2° de wegencategorisering zoals uitgewerkt in het kader van het federaal verkeersveiligheidsbeleid, zoveel mogelijk af te stemmen op de wegenhiërarchie als vastgelegd in het RSV, maar daarbij ook expliciet aandacht te besteden aan de onverenigbaarheid van functies, zoals de functie zwaar wegverkeer en de verblijfsfunctie (woonzones, schoolomgevingen enzovoort);
- 3° aanvragen van gemeentebesturen bij de federale overheid in het kader van de federale voogdij op de aanvullende reglementen, om vrachtverkeer (uitgezonderd plaatselijk verkeer) te weren uit de bebouwde kom, binnen dit kader en in onderling overleg te behandelen;
- 4° waar nodig, snelheidslimieten voor vrachtwagens boven een bepaalde tonnenmaat te bepalen op primaire of secundaire wegen;
- 5° werk te maken van een doorgedreven handhavingsbeleid, met voorrang voor:
  - a) snelheidscontroles;
  - b) tonnenmaten;
  - c) tijdscontroles;
  - d) routecontroles, bijvoorbeeld via vrachtbrieven, on-boardrouteplanners of zwarte dozen;
- 6° het inhaalverbod voor vrachtwagens zoveel mogelijk te veralgemenen op hoofdwegen en op primaire wegen en een absoluut inhaalverbod in te stellen op secundaire wegen;
- 7° gezamenlijk werk te maken van een strikt toezicht op de belading van vrachtwagens, dat wil zeggen

het tegengaan van ‘overbelading’ wegens veiligheidsrisico’s en slijtage van het wegdek;

8° eveneens een gezamenlijke procedure en routeplanning op te stellen voor vormen van uitzonderlijk vervoer.

Een derde reeks vragen is bestemd voor de Europese Commissie: de problematiek van zwaar vrachtvervoer over de weg en doorgaand zwaar vrachtvervoer door woon- en leefkernen duidelijk aan de orde te stellen met als doel:

- 1° dat zo veel mogelijk maatregelen worden uitgewerkt voor alle lidstaten ter bescherming van bewoners, van zwakke en andere weggebruikers;
- 2° de discussie te openen over wegvervoer over lange afstanden in het algemeen en de keuze voor de vrachtwagen in plaats van het spoor of het binnenschip in het bijzonder.

## II. BESPREKING

### *Eerste bespreking eind juni 2005*

De heer *Pieter Huybrechts* verklaart dat Vlaanderen één groot distributieland is en dat het juist is dat zwaar vrachtverkeer nogal eens door de dorpskernen raast, wat niet aangenaam is voor de buurtbewoners. Hij vermeldt dat de gemeente Arendonk een verbod op doorgaand vrachtvervoer vraagt maar de verkeersborden die dat verbod moeten implementeren kunnen pas geplaatst worden als de signalisatie op de autoweg (E 34) in orde is. Deze ingreep vergt echter een beslissing van de minister.

De verkeersleefbaarheid van dorpen verhogen door zwaar vrachtvervoer te weren uit de bebouwde kom vindt hetzelfde lid een goede zaak maar er moet wel een alternatief geboden worden.

Als het Vlaams Belang echter een analyse maakt van de voorstellen van Groen! die een aantal beperkingen opleggen, besluit de heer *Pieter Huybrechts* dat vrachtvervoer de facto onmogelijk wordt in Vlaanderen. Nieuwe ringwegen zijn uit den boze, vrachtwagens mogen niet meer rijden op secundaire wegen..., kortom, de vrachtwagen wordt geweerd en de dupe daarvan is de vrachtwagenchauffeur. De vrachtwagensector mag de boeken toedoen; het Vlaams

Belang is gekant tegen dit voorstel van resolutie en pleit voor een realistisch voorstel om de overlast van zwaar wegvervoer te beperken.

Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat de VLD-fractie vastgesteld heeft dat dit voorstel van resolutie enkel focust op de nadelen en overlast die aan het vrachtvervoer verbonden zijn: lawaaihinder, trillingen, verkeersonveiligheid, luchtvervuiling enz. Er wordt op geen enkele wijze gesproken over de verdiensten van deze sector. Zo neemt het wegvervoer vandaag voor meer dan 72% van het totale goederenvolume voor zijn rekening en mag het zonder overdrijven als de motor van de economie beschouwd worden. Er zijn 8972 ondernemingen actief in het beroepsgoederenverkeer over de weg, waarvan meer dan 70% in Vlaanderen gevestigd zijn. Verder verschaft deze sector werk aan 59.000 arbeiders en 24.000 bedienden. Dit zijn enkele cijfers om aan te tonen dat deze sector economisch zeer belangrijk is.

De VLD pleit voor een evenwichtig resolutievoorstel waarbij niet enkel gefocust wordt op het opleggen van maximumsnelheden van 80 km per uur. Een evenwichtig resolutievoorstel moet het niet hebben over een verplicht mobiliteitseffectenrapport (MOBER) als voorwaarde voor de locatie van nieuwe bedrijventerreinen en legt niet alleen stimuli op voor gemeenten en bedrijven die het aantal leveringen verminderen maar koppelt dit aan vergunningen voor meer opslagruimtes. De VLD is ook gekant tegen een resolutievoorstel dat pleit voor een verregaand rijverbod voor vrachtvervoer op lokale en bepaalde secundaire wegen.

De VLD pleit dus voor een evenwichtig resolutievoorstel waar aandacht gaat naar bepaalde mobiliteitsproblemen (ontlasting van bepaalde woonwijken) maar dat minder verregaand is dan het voorliggende resolutievoorstel van Groen! De VLD zal derhalve dit voorstel niet goedkeuren.

De heer *Bart Martens* is van oordeel dat in dit resolutievoorstel een aantal waardevolle voorstellen zitten maar het lid zou graag deze voorstellen toetsen op hun consequentie. Een aantal zaken zitten reeds vervat in de beleidsnota Mobiliteit: onder meer het instrument van het mobiliteitseffectenrapport (MOBER). Het idee van de zgn. mobiliteitsscan werd niet opgenomen (om aan transportpreventie te doen). De heer *Bart Martens* dringt aan dat deze commissie het standpunt zou vragen van beide ministers (Van Brempt en Peeters) over dit voorliggende voorstel van

resolutie. Hij zou daarna graag op basis van de visie van de regering, het debat voeren over dit voorstel van resolutie en eventuele alternatieven.

De heer *Jan Peumans* is van oordeel dat het een verdienstelijk voorstel van resolutie is. Hij stelt zich wel vragen bij de zinsnede “in principe geen doorgaand zwaar wegvervoer toe te laten op lokale wegen (eerste streep, 3°, a)). Hij stelt zich vragen bij de toepassing daarvan in de realiteit. Het gaat zover dat zelfs uitzonderlijk zwaar vervoer niet via de autowegen maar via de gewone wegen moet geleid worden. Dat heeft hij moeten vaststellen uit een antwoord van de minister op een schriftelijke vraag. Ter zake verwijst hij naar ervaringen in zijn eigen gemeente Riemst. Bovendien vergt de ‘just in time’-mentaliteit tegenwoordig dat alle levensmiddelen in lokale gemeenten in de dorpswinkel worden aangeboden.

Met betrekking tot de eerste streep, 9°, van het resolutievoorstel, met name “een gecoördineerd beleid te ontwikkelen om het langparkeren van vrachtwagens in woonkernen en woonbuurten (bijvoorbeeld in het weekend of ’s nachts) zoveel mogelijk tegen te gaan, bijvoorbeeld door – indien nodig en gewenst – te zorgen voor specifieke zones daarvoor buiten de bebouwde kom”, merkt de heer Peumans op dat hierover een duidelijke wetgeving bestaat die stelt dat er binnen de bebouwde kom niet langer dan acht uur mag geparkeerd worden. De realiteit is echter totaal anders: vele chauffeurs nemen hun vrachtwagen mee om beroepsredenen en krijgen thuis hun instructies. Hij heeft een poging ondernomen om de wetgeving toe te passen maar die is faliekant afgelopen.

Wat het mobiliteitseffectenrapport betreft, zijn er weinig voorbeelden in de praktijk. Hetzelfde lid dringt aan dat al deze voorstellen die vervat staan in dit resolutievoorstel getoetst worden aan de realiteit. Zo wenst de heer Peumans onder meer de consequenties te kennen van het “bepalen van snelheidslimieten voor vrachtwagens boven een bepaalde tonnenmaat op primaire of secundaire wegen”.

De heer *Frans Peeters* verklaart dat de uitgangspunten van dit voorstel van resolutie goed zijn maar dat er duidelijk discussie is over de uitvoering van dit resolutievoorstel. Hij vindt het een goed voorstel om de geformuleerde voorstellen te toetsen en de visie van de betrokken kabinetten en ministers hieromtrent te vragen.

De heer *Eloi Glorieux* is het eens met deze werkwijze. Hij roept de collega's op om alternatieve voorstellen

te formuleren die de filosofie van dit voorstel van resolutie kunnen onderschrijven.

### *Tweede bespreking 8 november 2005*

#### *Standpunt van de minister en reactie van de leden*

Zoals gevraagd door de commissie, bezorgde de minister op 24 oktober 2005 zijn standpunt aan de leden van de commissie. Het standpunt werd schriftelijk bezorgd en is opgenomen in bijlage.

De heer *Eloi Glorieux* wenst punctueel te reageren op het (schriftelijk) standpunt van de minister. Wat de samenwerking met provincie- en gemeentebesturen betreft, is hij van oordeel dat in weerwil van wat de minister zegt, met name dat in het huidige beleid het transport via het water sterk aangemoedigd wordt, er toch nog nood is aan bijkomende initiatieven op dit vlak om het zwaar wegverkeer te verminderen. Hij is van oordeel dat in het RSV onvoldoende instrumenten voorzien zijn.

De heer Glorieux is het ermee eens dat het weren van zwaar vervoer uit de bebouwde kom een bevoegdheid van de lokale overheid is maar hij roept de Vlaamse overheid juist op om in overleg met de lokale overheden verantwoordelijkheid op te nemen. Wil de Vlaamse overheid de doelstelling om zwaar wegvervoer te weren uit dorpskernen, ondersteunen? Uiteraard moeten uitzonderingen mogelijk zijn maar de cruciale vraag is of de minister akkoord is met de doelstelling om het zwaar wegverkeer uit dorpskernen te bannen. Het resolutievoorstel viseert de verkeersstromen die perfect via alternatieven kunnen omgeleid worden. De leefbaarheid moet primeren boven strikt economische criteria die door het ‘just in time’-principe worden opgelegd.

Op het standpunt van de minister dat het overleg over het al dan niet toelaten van zwaar vervoer op secundaire en lokale wegen besproken dient te worden in het kader van de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan, repliceert de heer Glorieux dat dit inderdaad het ideale instrument is maar hij stelt vast dat in vele mobiliteitsplannen daarvoor weinig aandacht is. Hij vindt het dan ook zinvol om dit uitdrukkelijk als een aanbeveling aan gemeentelijke instanties te bezorgen. Het ‘just in time’-principe mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en de veiligheid van lokale leefgemeenschappen.

Op de opmerking van de minister dat meer opslagruimte overigens niet altijd past binnen de hedendaagse economische realiteit en dat het ‘just in time’-principe er juist is gekomen om de kost van opslag (die voor de betrokken bedrijven een verloren kost was) weg te werken, repliceert het lid dat de minister met deze visie zich aansluit bij de nieuw gehanteerde logica van de ‘rondrijdende stocks’. Het voorstel van resolutie vertrekt echter vanuit een ander standpunt.

In verband met de eerste streep, 5°, van het voorstel van resolutie, met name stimuli aan te bieden aan gemeenten die de stromen van zwaar wegvervoer op hun grondgebied (vrachtwagentellingen) onderzoeken, is de heer Glorieux het niet eens met de stelling van de minister dat in het kader van de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan dat gevraagde instrument (vrachtwagentellingen) al bestaat. Gemeenten moeten expliciet hiertoe aangemoedigd worden.

In verband met de eerste streep, 6° en 7°: “stimuli aan te bieden voor het opnemen van een routeplanning voor zwaar vrachtverkeer in lokale mobiliteitsplannen, mits dat gebeurt in overleg met de naburige gemeenten en mits dat voorgelegd wordt aan de provinciale auditcommissies, en investeringen in doorlichtprogramma’s voortaan afhankelijk te maken van het bestaan van een lokale routeplanning voor doorgaand zwaar verkeer”, repliceert de minister dat dit organiseren in functie van een routeplanning voor zwaar vervoer niet wenselijk is, al kan wel onderzocht worden hoe daar rekening mee gehouden kan worden. De heer Glorieux vraagt een lokale routeplanning als bijkomend veiligheids criterium. Het is niet zijn bedoeling om deze verkeersstromen nog naar kleinere kernen om te leiden. Het lid is van oordeel dat de minister in zijn stellingname een karikatuur maakt van het voorstel van resolutie.

In verband met het opstellen van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER), stelt de minister dat in veel gevallen, in het kader van het verkrijgen van de nodige vergunningen, al een MOBER wordt opgesteld. De heer Glorieux beaamt dat inderdaad meer wordt gebruik gemaakt van dat nieuwe instrument maar hij dringt aan dat dit naar de toekomst toe een verplichting zou worden, nu is het louter vrijblijvend.

Met betrekking tot het langparkeren van vrachtwagens, stelt de minister dat het ter beschikking stellen van een terrein buiten de dorpskern zeer moeilijk ligt. Dit impliceert immers dat er een omheind en bewaakt

terrein moet zijn voor deze vrachtwagens. De heer Glorieux is van oordeel dat parkeren moet bekeken worden als een economische kost vergelijkbaar met stockeren van vracht in magazijnen. Met het ‘just in time’-principe wil men echter die kost omzeilen door rondrijdende opslagplaatsen te creëren. Langparkeren op openbaar domein in dorpskernen, is het afwentelen van economische kosten op de gemeenschap.

Met betrekking tot het invoeren van snelheidslimieten voor vrachtwagens boven een bepaalde tonnenmaat op primaire of secundaire wegen, stelt de minister dat dit punt van het resolutievoorstel gevat is in federale wetgeving en Europese richtlijnen. Vrachtwagens buiten autosnelwegen en wegen met het statuut van autoweg (waar de meeste primaire wegen onder vallen) mogen nu al maar max. 60 km/u. Op autosnelwegen zijn zij beperkt tot 90 km/u. De heer Glorieux stelt vast dat zowel federaal minister van Mobiliteit Landuyt als Vlaams minister van Mobiliteit Van Brempt uitpakken met een programma “80 is prachtig”. Het lid is van oordeel dat dit een goede zaak is.

De heer Glorieux klaagt het zeer beperkte Vlaams handhavingsbeleid op het vlak van controle van de tonnenmaat aan. Het is belangrijk dat er een afstemming is tussen de federale politiecontroles en het Vlaamse handhavingsbeleid.

Met betrekking tot het punt dat zo veel mogelijk maatregelen moeten worden uitgewerkt voor alle lidstaten ter bescherming van de bewoners, van de zwakke en de andere weggebruikers en de opmerking van de minister dat dit moeilijk kan worden veralgemeend voor heel Europa, stelt de heer Glorieux dat woonkernen overal even kwetsbaar zijn. Hij pleit in dit verband voor Europese doelstellingen die gelden voor alle woonkernen. De praktische uitwerking kan verschillen van land tot land.

#### *Overige replieken*

De heer *Pieter Huybrechts* verklaart dat hij het eens is met de visie van de minister zoals verwoord in de nota die aan de commissie werd bezorgd. Zijn fractie kant zich tegen dit voorstel van resolutie dat bol staat van verbodsbepalingen en niet ten goede zal komen aan het milieu, en zal dit bijgevolg ook niet goedkeuren.

De heer *Jan Peumans* vraagt verduidelijking over de tweede streep, 6°, waar sprake is van het inhaalverbod voor vrachtwagens zoveel mogelijk te veralgemenen

op hoofdwegen en op primaire wegen en een absoluut inhaalverbod in te voeren op secundaire wegen, en waar de minister stelt dat dit in Vlaanderen vandaag al maximaal wordt doorgevoerd. Op autowegen met slechts 2 keer 2 rijvakken geldt tijdens de spitsuren al een dergelijk inhaalverbod. Hij wenst te vernemen of dit geldt voor alle autosnelwegen, of is dit enkel voor deze waar dit met een bord staat aangeduid? Hij is van oordeel dat dit laatste het geval is en dat de tekst in die zin dient verduidelijkt te worden.

Over de opmerking van de minister dat het weren van zwaar vervoer uit de bebouwde kom een bevoegdheid van de lokale overheid is, stelt de heer Peumans dat dit juist is, maar hij stelt wel vast dat het zogenaamd bijzonder vervoer zonder enig overleg met de gemeenten over gemeentewegen geleid wordt! Hij heeft de minister daaromtrent een schriftelijke vraag gesteld. Die antwoordde dat op autowegen de aslast niet meer dan 40 ton mocht zijn en dat men dan maar over de gemeentewegen rijdt. In dat verband verwijst de heer Peumans naar een firma uit Noord-Limburg die zonder enig overleg over de gemeentewegen reed, zich niet storende aan de signalisatie. Het weren van zwaar vervoer is dus in die optiek niet alleen een bevoegdheid van de gemeenten.

De heer *Frans Peeters* is van oordeel dat dit een goed bedoeld voorstel van resolutie is om het zwaar vervoer te weren uit de woonkernen. Niemand kan daar tegen zijn, maar zijn fractie is van oordeel dat het voorliggende voorstel van resolutie te theoretisch is en te betuttelend overkomt en iets te weinig pragmatisch. Hij kondigt aan dat de meerderheid een alternatief voorstel van resolutie over hetzelfde onderwerp zal indienen dat haalbaar is in de praktijk. Hij stelt voor dat de behandeling van het voorstel van resolutie van Groen! even wordt stopgezet totdat een voorstel van resolutie van de meerderheid ingediend en rondgedeeld wordt.

De heer *Eloi Glorieux* kan zich akkoord verklaren met deze werkwijze.

### III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems betreffende de beperking van de overlast veroorzaakt door zwaar wegvervoer in woonkernen wordt verworpen met 12 stemmen.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN



**BIJLAGE: Standpunt van de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur**

Resolutievoorstel van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems betreffende de beperking van overlast veroorzaakt door zwaar wegvervoer in woonkernen.

---

*Hierbij een puntsgewijze reactie op de punten uit het resolutievoorstel:*

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering om:

- in overleg met de provincie- en de gemeentebesturen:
  - 1° een ruimtelijk beleid te voeren dat nodeloze vervoersstromen voorkomt en duidelijk voorrang geeft aan vervoer over het water, via pijpleidingen en per spoor, onder meer bij de locatie van bedrijventerreinen en de vestiging van distributiecentra;

**Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn op het voeren van een dergelijk beleid gericht. Zo komen de verschillende bovenstaande netwerken aan bod in de beschrijving van de gewenste structuur en de daarbij horende ontwikkelingsperspectieven. Wat het locatiebeleid betreft, zijn de gewenste ruimtelijke structuur en de transportnetwerken van de verschillende modi op elkaar afgestemd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.**

**Daarnaast wordt in het huidige beleid het transport via het water sterk aangemoedigd, dit onder meer via de privaat-publieke samenwerking bij de aanleg van nieuwe laad- en loskades, de sterk verlaagde vaarrechten en de verruimde bedieningstijden van sluizen op de waterlopen. Verder worden ook de inspanningen ten gunste van de zachte weggebruiker gehandhaafd en is er tijdens de opmaak van de begroting ook geld vrijgemaakt voor de doorstroming van het openbaar vervoer.**

- 2° alle maatregelen te treffen om de leefbaarheid van de woonkernen te versterken door zwaar wegvervoer zoveel mogelijk te weren uit de bebouwde kom, maar daarbij een uitzondering te maken voor lokale distributie en het openbaar vervoer;

**Het weren van zwaar vervoer uit de bebouwde kom is een bevoegdheid van de lokale overheid. In eerste instantie dient te worden afgelijnd wat er met ‘zwaar vervoer’ wordt bedoeld. In wat volgt beschouwen we zwaar vervoer als voertuigen boven 12,5 ton.**

**Het eventueel weren van dit zwaar vervoer in de bebouwde kom dient te worden gezien in het kader van het volledig mobiliteitsbeleid in een gemeente. Dit komt aan bod bij de besprekingen in het kader van de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het volledig weren van dit zwaar vervoer in een bebouwde kom niet steeds wenselijk is. Zo dient er voor dit vervoer binnen een redelijke afstand een alternatief te zijn of mag de bereikbaarheid van bepaalde economische activiteiten binnen de bebouwde kom niet in het gedrang komen. Deze overwegingen spelen ongetwijfeld een rol bij het plannen van een beleid inzake zwaar vervoer binnen een gemeente.**

**Gemeenten kunnen voor het weren van zwaar vervoer aanvullende verkeersreglementen opstellen, die vervolgens de vastgestelde goedkeuringsprocedure dienen te doorlopen. Enkel indien de weg door het gewest wordt beheerd, keurt de minister van Openbare Werken het betreffende reglement uiteindelijk goed (via delegatie aan de directeur generaal van AWW). Voor gemeentewegen keurt de gemeenteraad het aanvullend reglement goed. In beide gevallen is er een federale adviesplicht.**

- 3° daartoe werk te maken van een categorisering van wegen voor zwaar wegvervoer door:
- a) in principe geen doorgaand zwaar wegvervoer toe te laten op lokale wegen;
  - b) een selectie te maken van secundaire wegen waar zwaar wegvervoer verboden wordt;
  - c) een selectie te maken van secundaire wegen waar vrachtvervoer aan bepaalde beperkingen wordt onderworpen, zoals tonnenmaatbeperking, lengte, breedte of hoogte van de voertuigen met inbegrip van de lading, soort van de lading (gevaarlijke stoffen), maximale aslast;
  - d) op gewestelijke en provinciale schaal een routeplanning te maken voor de bestaande stromen van zwaar wegvervoer met het oog op een optimale benutting van hoofdwegen en primaire wegen en een minimale selectie van (bestaande) secundaire wegen voor doorgaand zwaar wegvervoer, rekening houdend met poorten, belangrijke economische knooppunten en grensovergangen;
  - e) op lokaal vlak een vergelijkbare routeplanning te maken, rekening houdend met de bestaande (lokale) bedrijventerreinen en de noodzakelijke aanleveringsroutes voor distributieverkeer;

**Het overleg over het al dan niet toelaten van zwaar vervoer op secundaire en lokale wegen dient besproken te worden in het kader van de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Deze problematiek vormt daar vrijwel altijd een onderdeel van en wordt door gemeenten trouwens ook vaak erkend als een probleem.**

**Voor uitzonderlijk of gevaarlijk (ADR-) vervoer bestaat er vandaag overigens al regelgeving die het verbiedt om niet-geselecteerde wegen te gebruiken. Deze regelgeving is federaal en impliceert dat er voor deze categorie van voertuigen al een routeplanning geldt. Daarnaast dient te worden benadrukt dat het Vlaamse Gewest enkel op gewestwegen bevoegd is, en het daarbuiten aan de lokale overheid is om al dan niet verboden in te stellen (zie ook verduidelijking onder punt 2). Om een en ander op elkaar af te stemmen, wordt verwezen naar de opstelling van het mobiliteitsplan, waar de lokale overheid, provincie en gewest samen rond de tafel zitten om een coherent beleid terzake uit te tekenen. Bij deze discussie dienen ook de mogelijke praktische gevolgen van dergelijke regelgeving te worden bekeken.**

- 4° stimuli aan te bieden aan gemeenten en transportbedrijven die een (onderlinge) overeenkomst tot stand brengen om de hinder door lokaal distributieverkeer te beperken door een of meer van de volgende instrumenten:

- a) een vermindering van het aantal leveringen, eventueel gekoppeld aan een vergunning voor meer opslagruimte;
- b) de toewijzing van beperkte venstertijden voor leveringen;
- c) de toewijzing van leveringsroutes;
- d) de vestiging van lokale overslagpunten;
- e) de overschakeling op kleinere bestelwagens;

**Met betrekking tot deze vraag is er een duidelijke koppeling tussen het te voeren mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid. De ontwikkeling van het beleid op deze vlakken is in belangrijke mate een gemeentelijke bevoegdheid.**

Voor wat het mobiliteitsbeleid betreft, worden er binnen het convenantenbeleid instrumenten aangereikt om deze maatregelen, indien gewenst, te stimuleren. Zo kunnen deze maatregelen aan bod komen bij de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan, de module 14 (bereikbaarheid van commerciële zones) en de module 15 (subsidiering flankerende maatregelen). In het kader van deze modules stelt het gewest middelen ter beschikking om bovengenoemde maatregelen te onderzoeken en eventueel te implementeren.

Meer opslagruimte past overigens niet altijd binnen de hedendaagse economische realiteit. Het ‘just in time’-principe is er juist gekomen om de kost van opslag (die voor de betrokken bedrijven een verloren kost was) weg te werken.

Ook de overschakeling op kleinere bestelwagens is niet evident en wellicht ook kostelijker. Je kan je ook afvragen of deze maatregel het milieu zelfs niet benadeelt. Een vrachtwagen vervangen door drie bestelwagens heeft immers gevolgen op emissie. Men kan er van uitgaan dat één grote vrachtwagen minder uitstoot genereert dan drie kleine bestelwagens (de bestelwagens zijn overigens ook niet beperkt in snelheid).

- 5° stimuli aan te bieden aan gemeenten die de stromen van zwaar wegvervoer op hun grondgebied (vrachtwagentellingen) onderzoeken;

**In het kader van de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan kan dit worden onderzocht. Het gewest subsidieert de opstelling van dit plan (en ook andere onderzoeken in dit kader) al voor 50%. Het gevraagde instrument bestaat dus al.**

- 6° stimuli aan te bieden voor het opnemen van een routeplanning voor zwaar vrachtverkeer in lokale mobiliteitsplannen, mits dat gebeurt in overleg met de naburige gemeenten en mits dat voorgelegd wordt aan de provinciale auditcommissies;

**Zie 5°**

- 7° investeringen in doortochtprogramma's voortaan afhankelijk te maken van het bestaan van een lokale routeplanning voor doorgaand zwaar verkeer;

**Deze vraag beantwoordt niet aan de doelstelling van de herinrichting van doortochten. De herinrichting van een doortocht heeft tot doel de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in een gemeente sterk te verbeteren. Doortochten worden geprogrammeerd in functie van de aanwezige scholen (met hun scholieren), winkelfunctie, aanwezige openbare functies, ruimteverhouding tussen weg en ruimte voor zachte weggebruiker... Al deze factoren samen bepalen hoe een doortocht scoort in de behoefteanalyse en wanneer hij wordt aangepakt. Dit plannen in functie van een routeplanning voor zwaar vervoer is niet wenselijk, al kan wel onderzocht worden hoe daar rekening mee gehouden kan worden.**

**Bovendien is een doortocht in de meerderheid van de gevallen een gewestweg en is het juist de bedoeling om het verkeer veilig doorheen een bewoonde kern te loodsen. Het is dan ook vreemd om juist hier zwaar verkeer – als het er dan toch moet zijn – te weren. Dat zou betekenen dat we dit verkeer dan afwentelen op kleinere lokale wegen, wat onaanvaardbaar is.**

**Overigens betreft ook dit punt een lokale bevoegdheid, die aan bod dient te komen bij de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en de afstemming tussen beide.**

- 8° voor de locatie van nieuwe bedrijventerreinen of voor de vestiging van distributiecentra die zwaar vrachtverkeer kunnen genereren, een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) met een beschrijving van de verwachte stromen en routes van zwaar vrachtverkeer verplicht te stellen;

**De opstelling van een MOBER is op zich een goede zaak, maar dan binnen de aanvraag voor een stedenbouwkundige of bouwvergunning. Hier dient vermeld dat het huidige ruimtelijk beleid overigens al rekening houdt met de mogelijke gevolgen van de inplanting van nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten. In veel gevallen wordt, in het kader van het verkrijgen van de nodige vergunningen, al een MOBER opgesteld.**

- 9° een gecoördineerd beleid te ontwikkelen om het langparkeren van vrachtwagens in woonkernen en woonbuurten (bijvoorbeeld in het weekend of 's nachts) zoveel mogelijk tegen te gaan, bijvoorbeeld door – indien nodig en gewenst – te zorgen voor specifieke zones daarvoor buiten de bebouwde kom;

**Het ter beschikking stellen van een terrein buiten de dorpskern ligt zeer moeilijk. Dit impliceert immers dat er een omheind en bewaakt terrein moet zijn voor deze vrachtwagens. Een chauffeur kan vaak zijn vrachtwagen met (soms kostbare) lading niet onbewaakt achterlaten. Talloze besprekingen in gemeentelijke begeleidingscommissies (bij de opstelling van het mobiliteitsplan) zijn hier al aan gewijd, maar de vraag komt altijd neer op wie de rekening gaat betalen voor een beveiligd terrein buiten de dorpskom. Parkeren op de bedrijventerreinen van herkomst is vaak ook geen optie; dit zou betekenen dat chauffeurs alleen al daarvoor in veel gevallen een extra voertuig zullen moeten aankopen.**

- in overleg en samenwerking met de federale overheid:

- 1° te zorgen voor een aangepaste en uniforme bewegwijzering of GPS-systemen voor zwaar vrachtvervoer, om te vermijden dat zware vrachtwagens nodeloos door woonkernen rijden en om het gebruik van alternatieve routes (waarbij minder hinder veroorzaakt wordt) te bevorderen;

**Het zorgen voor een uniforme bewegwijzering is een van de doelstellingen van de Administratie Wegen en Verkeer. Hiertoe werd een strategie uitgetekend, die bij het plaatsen of vervangen van wegwijzers consequent wordt gehanteerd.**

**Daarnaast wordt het aanbieden van een GPS-systeem niet als taak van de overheid beschouwd. De taak van de overheid beperkt zich hier tot het ter beschikking stellen van de juiste informatie met betrekking tot de vervoersnetwerken.**

**Bovendien gaat het hier deels over federale materie en zou de overheid, indien bovenstaand resolutievoorstel wordt doorgevoerd, ingrijpen op het vrij GPS-gebruik. Dit is niet eenvoudig te realiseren, vermits het betekent dat de ontwikkelaars van GPS in een wettelijk kader moeten worden gevat. Dit maakt de ontwikkeling van een dergelijk systeem minder interessant.**

- 2° de wegencategorisering die uitgewerkt is in het kader van het federale verkeersveiligheidsbeleid, zoveel mogelijk af te stemmen op de wegenhiërarchie zoals die vastgelegd is in het RSV, maar daarbij ook expliciet aandacht te besteden aan de onverenigbaarheid van functies, zoals de functie zwaar wegverkeer en de verblijfsfunctie (woonzones, schoolomgevingen, enzovoort);

**Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn in deze al op elkaar afgestemd. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vertrekt daarbij juist onder meer van een scheiding van onverenigbare functies en tekent de netwerken tussen deze functies op Vlaams niveau uit. De structuur- en mobiliteitsplannen op de andere subsidiaire niveaus vullen dit kader verder in.**

- 3° aanvragen van gemeentebesturen bij de federale overheid in het kader van de federale voogdij op de aanvullende reglementen, om vrachtverkeer (uitgezonderd plaatselijk verkeer) te weren uit de bebouwde kom, binnen dit kader en in onderling overleg te behandelen;

**Dit gebeurt al, hoewel de Vlaamse Regering dit volgens het regeerakkoord wenst te regionaliseren.**

- 4° waar nodig, snelheidslimieten voor vrachtwagens boven een bepaalde tonnenmaat te bepalen op primaire of secundaire wegen;

**Dit punt van het resolutievoorstel is gevat in federale wetgeving en Europese richtlijnen. Vrachtwagens buiten autosnelwegen en wegen met het statuut van autoweg (waar de meeste primaire wegen onder vallen) mogen nu al maar max. 60 km/u. Op autosnelwegen zijn zij beperkt tot 90 km/u.**

- 5° te werken aan een doorgedreven handhavingsbeleid, met voorrang voor:

- a) snelheidscontroles;
- b) tonnenmaten;
- c) tijdscontroles;
- d) routecontroles, bijvoorbeeld via vrachtbrieven, on-boardrouteplanners of zwartedozen;

**Dit handhavingsbeleid bestaat al, maar is vandaag grotendeels federale bevoegdheid. Op te merken valt dat enkel de belading door het Vlaams Gewest kan worden gecontroleerd. De overige controles kunnen, volgens de huidige wetgeving enkel gebeuren door bevoegde personen (politie).**

- 6° het inhaalverbod voor vrachtwagens zoveel mogelijk te veralgemenen op hoofdwegen en op primaire wegen en een absoluut inhaalverbod in te voeren op secundaire wegen;

**Dit wordt in Vlaanderen vandaag al maximaal doorgevoerd. Op autowegen met slechts 2 keer 2 rijvakken geldt tijdens de spitsuren al een dergelijk inhaalverbod.**

**Het absoluut inhaalverbod op secundaire wegen is niet wenselijk omwille van een aantal praktische bezwaren met betrekking tot doorstroming in inhaalmogelijkheden.**

- 7° gezamenlijk strikt toe te zien op de belading van vrachtwagens, dat wil zeggen ‘overbelading’ tegengaan wegens veiligheidsrisico’s en om de slijtage van het wegdek te beperken, maar ook een transportbeleid voeren met stimuli voor een betere afstemming van vraag en aanbod op elkaar om de beladingsgraad van de vrachtwagens te optimaliseren en een ‘onderbelading’ tegen te gaan (gemiddeld een derde van de vrachtwagens rijdt leeg rond);

**Het aslastendecreet komt aan deze vraag tegemoet. De wegeninspecteurs voeren dagelijks controles uit verspreid over het hele Vlaamse land. Daarnaast voert ook de politie dergelijke controles uit.**

**Bestrafen op onderlading is niet realistisch, vermits de meeste vrachtwagens een hele route volgen, volbeladen vertrekken en systematisch lossen onderweg. Op het einde van de route kan de vrachtwagen dus niet meer volgeladen zijn.**

- 8° eveneens een gezamenlijke procedure en routeplanning op te stellen voor vormen van uitzonderlijk vervoer (waarbij de Dienst Uitzonderlijk Vervoer nauw samenwerkt met de diverse wegbeheerders);
- ten aanzien van de Europese Commissie de problematiek van zwaar vrachtvervoer over de weg en doorgaand zwaar vrachtvervoer door woon en leefkernen duidelijk aan de orde te stellen met als doel:

**Voor het uitzonderlijk vervoer geldt al een zeer strikte regelgeving, die dit vervoer in klassen indeelt. Volgens de klasse mogen deze voertuigen bepaalde wegen wel en andere niet nemen.**

**Dit ligt vast in een kaart met de routes uitzonderlijk vervoer op. Voor elk van deze transporten dient overigens een vergunning te worden aangevraagd.**

- 1° dat zo veel mogelijk maatregelen worden uitgewerkt voor alle lidstaten ter bescherming van de bewoners, van de zwakke en de andere weggebruikers;

**Dit kan moeilijk worden veralgemeend voor heel Europa. De ruimtelijke ordening en de verkeers- of transportnetwerken in Vlaanderen zijn niet te vergelijken met de Franse of Duitse situatie. Het opleggen van maatregelen vanuit het Europese niveau lijkt niet gewenst. Iedere lidstaat moet dit op zijn eigen manier kunnen invullen.**

- 2° de discussie te openen over wegvervoer over lange afstanden in het algemeen en de keuze voor de vrachtwagen in plaats van het spoor of het binnenschip in het bijzonder;
- in het kader van overleg en communicatie, deze problematiek zo snel mogelijk te bespreken met de vertegenwoordigers van organisaties en federaties van het vrachtvervoer.

**Ook hier is binnen het mobiliteitsbeleid van het Gewest al aandacht voor. Zo doet het mobiliteitsplan Vlaanderen hier duidelijke uitspraken over. Dit is verder gezet in het regeerakkoord en in de beleidsnota van de minister van Openbare Werken, waar multimodaal goederenvervoer en modal shift naar spoor en water belangrijke uitgangspunten zijn.**