



Vlaams
Parlement

ingediend op **1189** (2016-2017) – Nr. 2
23 juni 2017 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over het voorstel van decreet

van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq,
Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert

houdende wijziging van het decreet
van 3 mei 2013 betreffende de bescherming
van de verkeersinfrastructuur
in geval van bijzonder wegtransport

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1189 (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van decreet

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 22 juni 2017 het voorstel van decreet van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

1. Toelichting

Annick De Ridder zegt dat de langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's), die ook ecocombi's worden genoemd, al langer aandacht krijgen in de commissie. Ze herinnert aan de resolutie van 2007¹. Het gaat om een nieuwe manier van goederenvervoer die economisch en ecologisch rendabeler is en verkeersveiliger dan het klassieke wegtransport. Als de overheid die LZV's toelaat, kan dat samen met een multimodale aanpak om de drukte op de wegen te verminderen, ertoe bijdragen dat de files verminderen.

Zij verwijst naar succesvolle proefprojecten in het buitenland. Ook in Vlaanderen werd een proefproject gestart, in 2014 met een duurtijd van twee jaar. Na evaluatie werd het verlengd voor twee jaar. In het regeerakkoord 2014-2019 staat vermeld dat eventueel het toepassingsgebied verder uitgebreid wordt, "waarbij de regelgeving de inzet van LZV's op grotere schaal mogelijk maakt met garanties voor de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers."

Precies om die verruiming mogelijk te maken, is dit voorstel van decreet ingediend. Het heeft tot doel een tweede proefproject mogelijk te maken. Een van de uitgangspunten ervan is dat er nu zal gewerkt worden met een basisnetwerk en niet langer met een vergunning per aangevraagde reisweg. Dat netwerk wordt vrij toegankelijk voor LZV-rijders met een vergunning.

Daarbij zal grote aandacht gaan naar de verkeersveiligheid, en zal het basisnetwerk bestaan uit geschikte wegen, zoals autosnelwegen, havengebieden en industriegebieden.

Een tweede vernieuwing is dat er nu ook aantakkingstrajecten kunnen worden aangevraagd en toegestaan. Dat voorkomt problemen zoals een bedrijf dat een vergunning heeft maar niet aan het basisnetwerk is gelegen en dus aan de grens van het netwerk vrachten zou moeten overladen.

Die aantakkingstrajecten zullen op basis van een puntensysteem per besluit van de Vlaamse Regering worden geregeld. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van geschikte (fiets)infrastructuur, de lengte van het traject en de verkeersveiligheid. Als een aantakkingstraject goedgekeurd is, wordt dat ook toegankelijk voor elke vergunninghouder, ongeacht wie het traject heeft aangevraagd.

Voorts verwijst Annick De Ridder naar de artikelsgewijze toelichting in het voorstel van decreet.

Mathias De Clercq is van mening dat een tweede proefproject heel wat kansen biedt. De Vlaamse Regering zal het project wel nog nader moeten uitwerken, maar dat kan op korte termijn gebeuren, tegen het najaar. Ook Mathias De Clercq vraagt de nodige aandacht voor de verkeersveiligheid en de zwakke weggebruikers op de vergunde trajecten.

¹ Resolutie betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's (*Parl.St.* VI.Parl. 2006-07, nr. 1188/1-3).

Het tweede proefproject kan nieuwe kansen bieden voor de havengebruikers. Hij hoopt dat de minder complexe regelgeving en de meer eenvoudige vergunningsprocedures zullen leiden tot meer trajecten. Uiteindelijk moet dat dan resulteren in minder vrachtwagenritten op onze wegen. Dat noemt hij een meer duurzaam en efficiënter vervoer. Het Planbureau noteert immers een significante stijging van 44 percent van het goederentransport. Daarom ook moet de uitbreiding van het vervoer met LZV's kaderen in een meer multimodale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk.

2. Bespreking

Björn Rzoska herinnert eraan dat hij en zijn fractie al niet gewonnen waren voor het eerste proefproject en dus zeker niet voor het tweede proefproject met minder strikte voorwaarden en aantakingsmogelijkheden. De term *ecocombi* zou hij liever vervangen door monstertruck.

De maatregel staat haaks op het voornemen van minister Ben Weyts om de onderbenutting van heel wat waterwegen tegen te gaan, ook voor transport over kortere afstanden.

Joris Vandenbroucke is ook geen voorstander van het voorstel van decreet. Hij heeft er niets op tegen dat er getest wordt wat het effect is van het gebruik van dergelijke vrachtwagencombinaties. Uit de rapporten van de tussentijdse evaluaties leert hij dat het om heel beperkte, zo niet amateuristische testen gaat, waarvan de resultaten helemaal geen basis vormen om grotere proefprojecten op te zetten met minder strenge vereisten dan tevoren.

De tussentijdse evaluatie toont aan dat het brandstofverbruik bij de overschakeling naar LZV's nauwelijks vermindert. Bij een van de twee transporteurs zijn heel wat ritten geregistreerd die een pak sneller zijn dan toegestaan, en hoewel daarbij wordt opgemerkt dat het vermoedelijk foutieve gegevens zijn, is dat zeker geen garantie voor de verkeersveiligheid.

Bij eerdere besprekingen in de commissie was er vrees voor een 'reverse modal shift', waarbij trafieken weggehaald zouden worden van het spoor en de binnenvaart door de LZV's. Dat is blijkbaar een aspect dat niet is onderzocht in het eerste proefproject.

Met de heel beperkte resultaten van de tussentijdse evaluatie van het eerste proefproject, is de tijd nog niet rijp om het experiment uit te breiden en te versoepelen.

Meer in het algemeen vindt *Joris Vandenbroucke* dat de schamele milieuwinst die eventueel met LZV's kan worden bereikt, niet opweegt tegen de omvangrijke besparingen op het spoor, nochtans de ruggengraat van het transport. Het spoor zou heel wat meer vrachtwagens en goederenverkeer van de weg kunnen halen.

Annick De Ridder weerlegt de suggestie alsof de versoepeling van de LZV-reglementering een versoepeling zou zijn van de voorschriften voor de verkeersveiligheid. Zij is ervan overtuigd dat het puntensysteem voor de aantakkingstrajecten adequaat wordt uitgedokterd, zodat de verkeersveiligheid volledig gegarandeerd blijft. Die *ecocombi's* zijn bovendien veelal beter uitgerust met veiligheidsapparatuur dan gewone vrachtwagens.

Zij blijft ervan overtuigd dat het verminderen van het aantal vrachtwagenritten alleen maar voordelig kan zijn voor economie en ecologie.

3. Stemming

Het voorstel van decreet houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 2.

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever