

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1402
van **STIJN DE ROO**
datum: 9 juni 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Administratieve vereenvoudiging Mobiliteit en Openbare Werken - Vergemakkelijken van de toegang tot gemeentelijke wegen voor vrachtwagens

In het advies inzake voorstellen tot administratieve vereenvoudiging van de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO (HRZKMO) van december 2021 staan een aantal zeer specifieke voorstellen die moeten leiden tot eenvoudigere procedures en het verminderen van administratieve lasten.

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken gaat het onder andere over het voorstel 'Vergemakkelijken van de toegang tot gemeentelijke wegen voor vrachtwagens':

"Veel steden en gemeenten hebben specifieke regels met betrekking tot de toegang tot hun wegennet, met name in het kader van leveringen. Er bestaan talrijke verschillen (EURO-normen, maximale toegelaten massa, tijdvenster voor laden en lossen, ...) tussen de toegangsvoorwaarden voor de betrokken zones, die door elk van deze steden en gemeenten afzonderlijk worden bepaald. Nu moet de vervoerder zelf zoeken waar hij mag rijden en leveren. Het zou dan ook erg nuttig zijn indien men zou beschikken over een website die al deze regels centraliseert, zodat de vervoerder geen eindeloos opzoekwerk moet doen. Overigens moeten er dringend harmoniserende maatregelen worden genomen om een algemeen kader te definiëren dat de vervoerders toelaat hun leveringen in stedelijke omgeving beter te organiseren."

1. Is de minister het eens met de probleemstelling zoals die in het advies wordt opgenomen? Zo niet of niet volledig, waarom niet?
2. Is de minister van plan actie te ondernemen om aan de bekommernis tegemoet te komen? Zo ja, welke stappen zijn nodig voor een oplossing? Welke actie(s) zal de minister ondernemen? Wat is de timing voor elk van deze acties? Zo niet, waarom niet?
3. Op welke manier zal de minister communiceren met de doelgroep waarop de administratieve vereenvoudiging van toepassing is?

ANTWOORD

op vraag nr. 1402 van 9 juni 2022

van **STIJN DE ROO**

1-2. Ik ben het eens met de probleemstelling dat vervoerders hinder ondervinden door de beperkingen die door lokale besturen afzonderlijk worden ingevoerd.

Dit wordt ook bevestigd door de resultaten van de enquête in het kader van de actie 'leesbaarheid van de stad' – een actie van het VBO ondersteund door de Vlaamse Overheid vanuit de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek. In deze actie werkte een thesisstudente van de VUB samen met MOW en VBO een enquête uit waarin we zowel bij de centrumsteden als bij bedrijven (via VBO) peilden naar de bereikbaarheid van de stad. Deze enquête werd ongelukkig vlak voor de corona gelanceerd, waardoor de reacties langs bedrijfskant onvoldoende groot waren om uitspraken over te doen. De enquête van de steden leverden wel relevante informatie aan. Hierbij waren er twee grote conclusies: enerzijds zouden de steden beleid rond goederenvervoer beter moeten integreren in de mobiliteitsvisie, anderzijds bleek communicatie van de bestaande regels een probleem.

Steden en gemeenten werken vandaag zelf vrachtroutes uit (plaatsen toegangsverbodsborden, al dan niet met uitzonderingen en/of tijdsvensters, etc.). Een bovenlokale aanpak op dit vlak is aangewezen in functie van onder meer:

- afstemming tussen naburige gemeenten
- meer uniformiteit in signalisatie voor een betere herkenbaarheid voor weggebruikers
- continuïteit in routes – ononderbroken ook over gemeentegrenzen heen.

Met de oprichting van de vervoerregio's hebben de Vlaamse steden en gemeenten een overlegplatform bij uitstek om bovenlokale mobiliteitsuitdagingen gezamenlijk aan te pakken. De vervoerregio's maken momenteel werk van het uittekenen van het vrachtroutenetwerk. Hierdoor kunnen kwetsbare gebieden zoals kernen op een gecoördineerde manier gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer. Er is dus al mogelijkheid tot harmonisatie van regels van onderuit. De belangenorganisaties van de logistieke sector en werkgevers- en zelfstandigenorganisaties worden hier vaak nauw betrokken als gesprekspartner.

Het vrachtroutenetwerk zal deel uitmaken van de regionale mobiliteitsplannen die de vervoerregio's opmaken. Bij de opmaak van de 15 regionale mobiliteitsplannen zullen ook andere maatregelen voor goederenvervoer/logistiek die op regionale schaal implementeerbaar zijn en al dan niet regio-specifiek zijn, meegenomen kunnen worden. De afronding van deze regionale mobiliteitsplannen wordt in de eerste helft van '23 verwacht.

Verder zetten we in het Mobilidata programma in op de use case "geadviseerde route". In deze use case streven we ernaar om de beschikbare aanbevolen/te vermijden routes in de navigatiediensten op te nemen. Zo zal de maatschappelijk meest gewenste route als eerste worden aanbevolen aan de eindgebruiker. Op die manier kunnen ook lokale overheden ervoor zorgen dat navigatieapparaten en -apps rekening houden met de gemelde voorkeursroute en/of dat bepaalde zones zoals schoolzones en woonwijken worden vermeden. Momenteel buigen we ons over de

invulling van deze use case. De use case zou volgens de planning nog in Q1 2023 moeten worden gerealiseerd.

3. Voor de communicatie richten we ons rechtstreeks tot de belangenorganisaties van de logistieke sector en werkgevers- en zelfstandigenorganisaties (zie antwoord op de vorige vraag).