

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN
DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - **Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject**
- **Principiële goedkeuring**

1. INHOUDELIJK

Na ettelijke praktijkstudies in de ons omringende landen is bewezen dat het inzetten van langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) een economisch rendabele, ecologische en verkeersveilige oplossing kan betekenen voor een gedeelte van het vrachtvervoer over de weg. Samen met onze multimodale inzet om de druk op het wegverkeer te verminderen, kunnen ook de LZV's een steentje bijdragen aan een toekomst met minder files.

Door de eigenheid van ons wegsysteem was Vlaanderen echter genoodzaakt om een eigen proefproject op te starten waarbij de impact van die voertuigen op de Vlaamse wegen kon worden getest.

In artikel 4, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport werd bepaald dat in het kader van een proefproject de LZV's, dus slepen "die wegens hun samenstelling wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften, bepaald in het technisch reglement, op bepaalde trajecten worden toegelaten op voorwaarde dat ze een voorafgaande schriftelijke vergunning hebben verkregen".

Die bepaling werd nader uitgewerkt in het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject.

Het proefproject startte op 1 juli 2014 en duurde twee jaar.

Om dat proefproject te monitoren en te evalueren werd een evaluatiecommissie opgericht. Die gaf op 18 mei 2016 een positief advies en keurde een verlenging van het huidige proefproject principiële goed. Bij het ministerieel besluit van 20 juni 2016 werd de proef verlengd tot en met 30 juni 2018.

Het regeerakkoord 2014-2019 vermeldt: "Het proefproject Lange en Zware Vrachtwagens wordt uitgevoerd. Na een positieve evaluatie wordt het toepassingsgebied verder uitgebreid, waarbij de regelgeving de inzet van LZV's op grotere schaal mogelijk maakt met garanties voor de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers."

In de evaluatiecommissie kwam eveneens naar voren dat de voorwaarden om een dossier goed te keuren als te strikt werden ervaren, met als gevolg dat er tot op heden slechts twee trajecten effectief in gebruik werden genomen. Er werd voorgesteld om, parallel met de eerste proef, een tweede proefproject op te starten onder minder strikte voorwaarden, maar toch met voldoende garanties voor de verkeersveiligheid. Daarvoor is een aanpassing van het decreet van 3 mei 2013 en een nieuw besluit van de Vlaamse Regering vereist.

Het voorstel van decreet houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport werd door de plenaire vergadering goedgekeurd op 5 juli 2017 en door de Vlaamse Regering bekrachtigd en afgekondigd op 7 juli 2017. Een van de basisprincipes van het nieuwe proefproject bestaat erin dat er gewerkt wordt met een basisnetwerk dat als zodanig zeker voldoende garanties biedt voor de verkeersveiligheid en dat steeds vrij toegankelijk is voor alle vergunninghouders. Het basisnetwerk zal bestaan uit geschikte wegen zoals autosnelwegen, havengebieden en industriegebieden.

Daarnaast kunnen aantakkingstrajecten aan dat basisnetwerk worden aangevraagd. Voor de beoordeling van die aantakkingstrajecten zal er worden gewerkt met een puntensysteem dat als bijlage bij dit besluit van de Vlaamse Regering wordt vastgesteld. 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.

Artikel 1

De term LZV wordt omschreven als “langere en zwaardere sleep” waarbij er wordt verwezen naar de definitie die werd ingevoegd door middel van het voorstel van decreet van 7 juli 2017.

Het LZV Portaal zal als communicatiekanaal worden gebruikt tussen de Vlaamse Overheid, de bedrijven (kandidaten en vergunninghouders) en de burger.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt de mogelijke voertuigcombinaties waarbij het de bedoeling is dat deze verder zullen worden gespecificeerd in het MB. Dit artikel bepaalt eveneens dat elk voertuig van de LZV moet voldoen aan de technische eisen van het KB van 15 maart 1968.

Daarmee sluit deze regelgeving aan bij het concept van het Europees Modulair Systeem dat beschreven wordt in artikel 4, §4 b van de Europese richtlijn 96/53 EC.

De bijkomende voorwaarden waaraan de voertuigcombinaties en de voertuigen moeten voldoen worden bepaald in het MB. Deze zijn vooral gericht op een hoge graad van verkeersveiligheid en de ecologische aspecten van de LZV en het bepalen van de maximale massa's.

Artikel 3

Dit artikel herhaalt het bestaande artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 met twee kleine wijzigingen. Enerzijds wordt er gesteld dat het vervoer met LZV niet toegelaten wordt voor het vervoer met tanks die geschikt zijn voor het vervoer van meer dan 1000 liter, met andere woorden ongeacht de hoeveelheid die effectief wordt vervoerd. Anderzijds wordt er gesteld dat het vervoer niet kan met een lading met uitstekende delen. Extra overhang vooraan of achteraan het voertuig, zoals bv toegelaten is voor autotransport, is verboden, net zoals uitstekende lading in de breedte.

Artikel 4

Dit artikel stelt dat elke bestuurder van een LZV in het bezit moet zijn van een bekwaamheidsattest. Dit attest is momenteel enkel te behalen in Nederland op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 mei 2014 betreffende de erkenning van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep in het kader van een proefproject. Op termijn zal een Vlaamse regeling uitgewerkt worden waarbij het ook mogelijk wordt het bekwaamheidsattest in Vlaanderen te behalen.

Het verval van recht van sturen mag maximum één jaar voor het besturen van een LZV opgelopen zijn. Dit is een versoepeling ten opzichte van de vorige norm van drie jaar voorafgaand aan de vergunningsaanvraag, wat slechts een momentopname was (artikel 4 van het besluit van 20 december 2013). Het voorliggende besluit koppelt de sanctie echter aan het besturen van het voertuig.

Artikel 5

Dit artikel herneemt de tekst van artikel 9 van het besluit van 20 december 2013 en stelt dat een afwijking van het geplande traject buiten het netwerk niet toegelaten is, tenzij daarvoor specifieke maatregelen worden getroffen die de verkeersveiligheid garanderen. Het grote verschil ten opzichte van het eerste proefproject is wel dat de bestuurder gebruik kan maken van het volledige basisnetwerk en alle goedgekeurde aantakkingstrajecten.

Het eerste lid, 2° geeft de politie de mogelijkheid om een LZV in voorkomend geval naar een geschikte plaats te brengen, langs wegen die niet in het netwerk zijn opgenomen, waar de combinatie het verkeer niet hindert. Dit is een mogelijkheid voor de politiediensten, geen recht van de LZV-gebruiker.

Artikel 6

Het is dus uitgesloten dat er ergens langsheen het traject tussendoor geladen of gelost wordt op openbaar domein.

Artikel 7

Het basisnetwerk is initieel beperkt tot de autosnelwegen en enkele wegen binnen de havengebieden, mogelijk aangevuld met wegen die door de minister goedgekeurd zijn. In de loop der tijd zal dit basisnetwerk uitbreiden aan de hand van goedgekeurde aantakkingstrajecten.

Daarnaast zijn er aantakkingstrajecten. Deze verbinden een bestemming of een vertrekpunt met het basisnetwerk.

Een rit met LZV tussen vertrekpunt A en bestemming B is normaliter samengesteld uit een aantakkingstraject van punt A naar het basisnetwerk, een traject langs het basisnetwerk en een aantakkingstraject vanaf het basisnetwerk naar de bestemming B. Voor de terugrit wordt B het vertrekpunt vanwaar men naar het basisnetwerk rijdt, ...

Het gebruik van een netwerk biedt de gebruikers de mogelijkheid om vrij te combineren zolang ze maar gebruik maken van wegen opgenomen in het netwerk.

Elk aantakkingstraject wordt daarom beschouwd vanaf het basisnetwerk naar de beoogde locatie en vanaf die locatie naar het basisnetwerk. Deze routes zijn niet per definitie identiek.

De delen van de trajecten die in het eerste proefproject goedgekeurd zijn, en die niet opgenomen zijn in het basisnetwerk worden ook toegevoegd als aantakkingstrajecten, voor zover ze voldoen aan de voorwaarden. Hierdoor wordt de continuïteit van de proef verzekerd.

Een overgang naar een ander gewest of land wordt bij voorkeur gedaan via het basisnetwerk. In voorkomend geval kan er ook een overgang gevraagd worden via aantakkingstraject. Het vertrekpunt of de bestemming is dan de grensovergang. De gebruiker is in die gevallen zelf verantwoordelijk om

regulier te rijden aan de andere kant van de grens, en er zich van te vergewissen dat die overgang conform de internationale regels is.

Artikel 8

De filosofie achter dit artikel is dat er geen stukken traject aan elkaar worden gebreed waardoor er een parallel netwerk zou ontstaan. Ook het “afsnijden” van stukken van het basisnetwerk wordt zo vermeden. Een bepaalde locatie kan aantakkingstrajecten hebben naar meerdere toegangspunten van basisnetwerk. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor locaties die dicht bij twee autosnelwegen liggen. Theoretisch zou elke LZV deze binnenweg tussen de autosnelwegen kunnen gebruiken zonder dat er een vracht is voor die specifieke locatie. Dat is natuurlijk niet de bedoeling van het netwerk en dergelijke ritten zijn dan ook expliciet verboden.

Artikel 9

Deze criteria zijn o.a. gebaseerd op het studiewerk dat werd verricht in het kader van het eerste proefproject. Om alle verwarring rond “dynamische zone 30” te vermijden werd dit expliciet opgenomen in het besluit. Een al dan niet dynamische zone 30 kan ingesteld worden om verschillende redenen. Een schoolomgeving is per definitie een zone 30, maar ook andere locaties die veel zachte weggebruikers (in het bijzonder kinderen) aantrekken kunnen een zone 30 zijn.

Artikel 10

In dit artikel worden de toetsingscriteria opgesomd die van toepassing zijn bij de beoordeling van een aantakkingstraject..

Een aantakkingstraject krijgt een score die de optelsom is van punten die bepaald worden op basis van de eigenschappen van de voorgestelde route. Hoe langer het traject een minder geschikte weg volgt, of hoe meer kruispunten met een potentieel conflict hoe hoger de score.

Deze pragmatische werkwijze geeft een puntentotaal dat een weging is van de geschiktheid van de volledige route. Tot en met de score van 95 punten (in enkele richting) wordt een route goed bevonden. Een route met een hogere score wordt geweigerd.

Dit puntensysteem dient niet om onderlinge verhoudingen tussen de verkeersonveiligheid van kruispunten, wegen, ... te gaan bepalen.

De punten voor de heenweg en terugweg zijn niet noodzakelijk gelijk. Opdat een aantakkingstraject kan worden goedgekeurd, is het noodzakelijk dat er een aantakking is van en naar het basisnetwerk, zo niet zou een LZV zich kunnen “klemrijden” in het netwerk.

Artikel 11

Het principe van aantakkingstrajecten is een belangrijk uitgangspunt van het proefproject.

De beoordeelde trajecten worden gepubliceerd op het LZV-portaal, waarbij zowel de goedgekeurde als de afgekeurde aantakkingstrajecten worden gepubliceerd.

Hierdoor is er transparantie wat betreft de aantakkingstrajecten. Nieuwe aanvragers kunnen zich ook baseren op reeds gepubliceerde aantakkingstrajecten, wat de kwaliteit van de aanvragen ten goede komt. Het voorkomt ook dat aanvragers tijd en energie stoppen in trajecten die al afgekeurd werden.

Aantakkingstrajecten die niet beoordeeld werden, omdat ze bv onvolledig waren of omdat de aanvrager niet tijdig bijkomende elementen aanleverde, worden niet gepubliceerd. Deze dossiers hebben geen waarde ten aanzien van nieuwe aanvragen.

Dit proces van aanvragen herhaalt zich elke 6 maand. Telkens kunnen er 30 aantakkingstrajecten goedgekeurd worden.

Artikel 12

Een goedgekeurd aantakkingstraject is toegankelijk voor elke LZV-vergunninghouder. In de loop van het proefproject zal het netwerk dus uitbreiden. Het algemeen belang primeert echter altijd zodat bij een herroeping of een wijziging niemand aanspraak kan maken op een schadeloosstelling. Deze regel bestond ook al op basis van artikel 13 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013. Dit artikel geeft de overheid de mogelijkheid om bestaande routes in te trekken, bv. als er een nieuwe zone 30 wordt ingesteld, als er een plotse toename blijkt van de verkeersonveiligheid, ...

Artikel 13

Een vergunning om te rijden met een LZV kan enkel aangevraagd worden door iemand die aan goederenvervoer voor eigen rekening of voor rekening van derden doet, of door iemand die door een vervoerder wordt aangesteld.

Artikel 14

Een vergunning voor vervoer met LZV heeft betrekking op een bedrijf en een tusservoertuig. Het tusservoertuig is de essentie van een LZV, want dit voertuig trekt en wordt getrokken. Het is ook dit voertuig dat speciaal wordt aangekocht om een LZV-combinatie te maken. Een vervoerder kan zijn LZV dus samenstellen met verschillende motorvoertuigen en getrokken materiaal uit zijn vloot waarbij er dus niet langer telkens een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.

Aangezien de vergunning aan boord van de LZV moet zijn, is dit ook het aangewezen document om de gebruiker te wijzen op de belangrijkste gebruiksvoorwaarden.

Artikel 15

Dit artikel bevat een machtiging aan de minister om desgevallend een retributie te bepalen voor het aanvragen van een aantakkingstraject of een vergunning.

Artikel 16

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is intussen in vereffening gegaan. Het VIL treedt toe.

Artikel 17

Gezien de duurtijd van het proefproject lijkt een frequentie van twaalf maanden voor de vergaderingen van de evaluatiecommissie gepast. In het begin van het project zal mogelijk een hogere frequentie gehanteerd worden. De eerste tussentijdse evaluatie vindt plaats 3 maanden na toevoeging van het eerste aantakkingstraject

Artikel 18

Deze criteria werden weerhouden na ervaring met het eerste proefproject.

Artikel 19

Het proefproject heeft dus een looptijd van zeven jaar. Deze termijn geeft ook meer zekerheid aan bedrijven die investeringen maken voor het proefproject.

Artikel 20

Het bestaande proefproject op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 blijft nog lopen tot zijn voorziene einddatum, nl. 30 juni 2018. Alle rechtsgevolgen die voortvloeien

voor de betrokken vergunninghouders blijven tot op dat ogenblik bestaan. De betrokken vergunninghouders kunnen er uiteraard voor kiezen om een nieuwe vergunningsaanvraag op basis van het voorliggende besluit in te dienen.

Artikel 21

Dit artikel spreekt voor zich.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

1. Financiële weerslag.

De kosten voor de ontwikkeling van de website van het LZV portaal zijn reeds voorzien. Er is geen extra budget noodzakelijk.

Het aantal aanvragen en de nodige tijd om dit verwerken zijn vandaag moeilijk te bepalen. De weerslag hiervan wordt geschat op de 0,1 VTE.

Het Agentschap Wegen en Verkeer voorziet geen werken of aanpassingen aan haar wegenis enkel en alleen voor LZV's. Bij aanpassingen van de wegenis wordt er steeds rekening gehouden met de noden van vrachtverkeer en uitzonderlijk vervoer. De noden voor LZV's voegen daar geen extra voorwaarden aan toe.

2. Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 11 september 2017.

Inspectie van Financiën merkt op dat het nieuwe art. 6 van het decreet bepaalt dat '...de Vlaamse Regering voor het uitreiken van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor vervoer met langere en zwaardere slepen een vergoeding kan bepalen'. Het artikel 15 van het OBVR stelt hieromtrent dat '...de minister de retributie voor het indienen, behandelen, goed- of afkeuren van een aanvraag voor aantakkingstraject of toekennen van een vergunning kan bepalen'. De tarieven kunnen dus per ministerieel besluit worden bepaald en worden nu nog niet vastgelegd in het OBVR wat in het art. 4§1 van het BVR van 20 december 2013 wel het geval was.

Artikel 4 van het BVR van 20 december 2013 heeft echter geen betrekking op retributies. Er wordt door IF verwezen naar het BVR betreffende bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer. Het uitzonderlijk vervoer is echter geen proefproject maar een constante regeling. Hierbij kunnen de tarieven bepaald konden worden aan de hand van een realistische inschatting van werklust en aantallen.. Dat is in dit proefproject echter niet het geval. Desalniettemin klopt het dat een (positieve) budgettaire weerslag mogelijk is, indien er een retributie ingesteld wordt, maar deze valt in deze fase niet te kwantificeren en is afhankelijk van de hoogte van de retributie.

Vervolgens merkt IF op dat er een evaluatiecommissie opgericht waarvan de minister o.a. nog de werking van zal bepalen. De vraag wordt gesteld of hiervoor geen werkingsbudget vereist is? (cf. punt 2.2 VR-nota 'er zijn geen kredieten voorzien'). Het OBVR heeft dan immers een potentiële budgettaire weerslag.

Net zoals in het eerste proefproject is er voor de evaluatiecommissie geen werkingsbudget vereist. Er is hier dus geen sprake van een budgettaire weerslag.

Tot slot merkt IF op dat het punt 2.1 aangeeft dat er 0,1 VTE vereist zal zijn voor het verwerken van de aanvragen maar in het punt 4 wordt gesteld dat er geen impact is op het personeelsbestand (m.a.w. werklast op te vangen binnen de beschikbare menskracht).

Er is inderdaad geen impact op het personeelsbestand. De werklast wordt opgevangen binnen de beschikbare VTE.

3. Het begrotingsakkoord werd verleend op 24 oktober 2017.

3. WEERSLAG VAN HET

VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2017/271 van 18 augustus 2017.

2 Er is geen RIA vereist aangezien er voor dit uitvoeringsbesluit weinig of geen vrije juridische beleidsruimte meer bestaat. Het idee om niet langer te werken met een vergunning aan een individuele onderneming waarin het traject wordt vastgelegd, maar met goedgekeurde aantakkingstrajecten die voor elke vergunningsaanvrager toegankelijk zijn, is vastgelegd in het decreet van 7 juli 2017 tot wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport. De meeste wijzigingen die in het voorliggende besluit worden aangebracht ten opzichte van het besluit van 20 december 2013 zijn een gevolg daarvan. De overige wijzigingen zijn het gevolg van de evaluatie van het eerste proefproject door de Evaluatiecommissie.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject;
2. de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse het advies in te winnen van de Raad van State , met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject;
- het advies van de Inspectie van Financiën van 11 september 2017;
- het begrotingsakkoord van xx oktober 2017