

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**
- **Definitieve goedkeuring**

1. INHOUDELIJK

1.1. Situering

Het ontwerp werd reeds principiële goedgekeurd op de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 (VR 2017 2710 DOC.1061/1BIS). De Raad van State heeft een advies 62.381/3 gegeven op 28 november 2017.

1.2. Samenvatting van het ontwerp

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 principieel 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 verkeersveiligheid, de aanwezigheid van geschikte (fiets)infrastructuur en de lengte van het traject. Als een aantakkingstraject goedgekeurd is, wordt dat ook toegankelijk voor elke vergunninghouder, ongeacht wie het traject heeft aangevraagd.

Door de aanpassing van het puntenaantal worden de wegen zonder fietspad met een lengte van 4 km of meer uitgesloten. Zo wordt een duidelijke keuze gemaakt voor verkeersveiligheid en blijft het anderzijds ook mogelijk om bedrijventerreinen in het eerste of laatste deel van een aantakkingstraject mee op te nemen.

1.3. Wijzingen naar aanleiding van het advies van de Raad van State

Er werd een artikel 1 ingevoegd waarin wordt verwezen naar de gedeeltelijke omzetting door het besluit van Benelux Beschikking M(2015)15.

Er werd in artikel 2 een definitie van het begrip netwerk ingevoegd. De Raad van State suggereerde om steeds gebruik te maken van de bewoordingen “het basisnetwerk en de aantakkingstrajecten”. Om de leesbaarheid te bevorderen werd evenwel geopteerd dit in het besluit te definiëren als het “netwerk”.

De belangrijkste inhoudelijke opmerking van de Raad van State heeft betrekking op de aan de minister verleende delegaties. De Raad is van oordeel dat de machtigingen aan de minister in te algemene bewoordingen werden beschreven.

Om hieraan tegemoet te komen wordt in artikel 3 gespecificeerd op welk vlak de minister nadere regels waaraan de voertuigen moeten voldoen kan vastleggen.

In artikel 12 wordt eveneens nader bepaald dat het herroepen of wijzigen van de goedkeuring van de aantakkingstrajecten enkel kan met het oog op de verkeersveiligheid en het beheer van de wegen.

In hoofdstuk 4 werd een vierde afdeling toegevoegd waarin de verschillende vergunningvoorwaarden, die voorheen meer verspreid in de tekst voorkwamen, samen geplaatst worden. Dit komt tegemoet aan een aantal opmerkingen van de Raad met betrekking tot de plaats van sommige bepalingen in de tekst.

Een laatste belangrijke aanpassing betreft de wijze waarop het aantal goedgekeurde aantakkingstrajecten gereduceerd wordt tot dertig wanneer er meer aanvragen worden ingediend. In de versie van het besluit die naar de Raad van State gegaan is, werd nog niet nader uiteengezet hoe deze selectie zou gebeuren.

De Raad van State merkt ter zake wel op dat het principe “eerst komt, eerst maalt” op gespannen voet staat met het gelijkheidsbeginsel en stelt voor een regeling uit te werken waarbij voor de keuze van de aantakkingstrajecten een criterium gehanteerd wordt op grond van het puntensysteem. Deze suggestie werd overgenomen in artikel 11.

Tot slot merkt de Raad van State nog op dat de goedgekeurde aantakkingstrajecten niet enkel via het LZV-portaal mogen openbaar gemaakt worden, maar eveneens moeten gepubliceerd worden in het Belgische Staatsblad. Met deze opmerking zal in de praktijk rekening worden gehouden.

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

Zie principiële goedkeuring.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Zie principiële goedkeuring.

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

Zie principiële goedkeuring.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Zie principiële goedkeuring.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring 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.

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 Raad van State 62.381/3.