

Advies

Voorontwerp 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 proefproject

Brussel, 20 september 2013

Adviesvraag: Voorontwerp 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 proefproject

Adviesvrager: Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits

Ontvangst adviesvraag: 22 juli 2013

Adviestermijn: geen

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 20 september 2013

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Advies	4
2.1. Algemeen	4
2.2. Creatie van draagvlak	5
2.3. Opleiding LZV-chauffeurs	5
2.4. Reverse modal shift	6
2.5. Betrokkenheid van de lokale wegbeheerder	6
2.6. Effectbeoordeling van het proefproject.....	7
2.7. De handhaving	7
2.8. Verkeersveiligheid	8

1. Inleiding

De Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken vroeg op 22 juli 2013 de MORA om advies over het Voorontwerp 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 proefproject. De minister bepaalde geen adviestermijn.

De Mobiliteitsraad formuleerde op 30 maart 2009, 24 juni 2011 en 24 juli 2012 reeds adviezen over het opzetten van een proefproject met LZV's. In de adviezen van 2009 en 2011 gaf de MORA aan niet principieel gekant te zijn tegen een beperkt proefproject met LZV's indien een aantal randvoorwaarden zouden worden ingevuld. In het advies van 24 juli 2012 over het Voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (het Voorontwerp voorziet o.m. een algemeen juridisch kader voor een proefproject met LZV's) stelde de MORA vast dat op basis van het voorgelegde ontwerpdecreet geen aftoetsing kon gemaakt worden van de uitgangspunten zoals geformuleerd in de adviezen van 2009 en 2011 en dat zou gewacht worden op de betreffende uitvoeringsbesluiten om zich meer ten gronde uit te spreken.

Het voorgelegde Voorontwerp van besluit laat dergelijke evaluatie toe. Onderhavig advies evalueert het Voorontwerp van besluit op basis van de principes en uitgangspunten die de MORA formuleerde in zijn adviezen van 2009 en 2011.

De Mobiliteitsraad stelt vast dat de meeste bepalingen van het Voorontwerp sporen met de uitgangspunten van de eerdere adviezen. Tegelijk heeft de Raad nog een aantal bekommernissen die hij met dit advies wil meegeven en doet hij bijkomende suggesties.

2. Advies

2.1. Algemeen

De MORA sprak zich in zijn voorgaande adviezen principieel uit voor een beperkt proefproject met LZV's onder welbepaalde voorwaarden. De Raad stelt vast dat het voorgelegde Voorontwerp van besluit grotendeels spoort met de adviezen van de MORA:

- Het Voorontwerp voorziet een duidelijke timing (2 jaar + mogelijkheid tot verlenging met 2 jaar).
- Het gaat om een beperkte proef (10 trajecten).
- Er is een kader voor (onafhankelijke) evaluatie voorzien.
- Het Voorontwerp voorziet een bepaling om reverse modal shift te vermijden.

- Er zijn maatregelen (minimale vereisten, toetsingscriteria, evaluatieparameters) ingebouwd met het oog op de (verkeers)veiligheid.
- Het georganiseerde middenveld is betrokken in het proefproject (o.m. door opname in de voorziene evaluatiecommissie).

2.2. Creatie van draagvlak

De zorg voor een breed maatschappelijk draagvlak, gebaseerd op een betrokkenheid van zowel het georganiseerde als niet georganiseerde middenveld, was voor de MORA één van de prioriteiten in de eerdere adviezen.

De Raad stelt vast dat de basiselementen voor de betrokkenheid van het georganiseerde middenveld in het Voorontwerp zijn opgenomen. Onder meer richt het Voorontwerp een evaluatiecommissie op die is samengesteld uit vertegenwoordigers van administratie, steunpunten, politie, het georganiseerde middenveld, enz.,

De Raad is tegelijk van oordeel dat nog onvoldoende aandacht wordt besteed aan de betrokkenheid van en de communicatie ten aanzien van het niet-georganiseerde middenveld.

De MORA ziet kansen om los van het Voorontwerp werk te maken van een verruiming van het maatschappelijk draagvlak, vooral ook ten aanzien van de burgers. Volgens de Raad kunnen volgende acties hiertoe bijdragen:

- Het opzetten van een doelgerichte informatiecampagne.
- Een interactieve mogelijkheid voorzien voor de lokale inwoners/omwonenden en de "gewone" weggebruiker om concrete vragen voor te leggen en/of problemen te melden zodat een klankbord kan ontstaan. Dergelijk klankbord is complementair met de bij dit decreet opgerichte evaluatiecommissie.

De Raad ziet ook een mogelijkheid voor meer transparantie m.b.t. de beoordeling van de proeftrajecten, onder meer door in de communicatie aan te geven hoe de evaluatie van het proefproject zal gebeuren.

2.3. Opleiding LZV-chauffeurs

In de adviezen van 2009 en 2011 legde de MORA er de nadruk op dat het rijden met LZV's specifieke (extra) vaardigheden en competenties van de chauffeurs vergt. Daarom was de Raad van oordeel dat het afleveren van vergunningen voor LZV's moet gekoppeld worden aan een specifieke voorafgaandelijke opleiding en dat tegelijk het proefproject inzicht moet verschaffen in deze specifieke competenties.

De MORA stelt vast dat in het Voorontwerp (in Artikel 4) de vereiste van een bekwaamheidsattest voor de chauffeurs van een LZV is opgenomen.

De Raad stelt voor dat bij de toekenning van de projecten duidelijk wordt gewezen op de specifieke eigenschappen van een LZV en de daaraan gekoppelde specifieke opleidingsvereisten.

In het licht van een zo groot mogelijke verkeersveiligheid en in het verlengde van deze specifieke opleidingsvereisten, blijft het uiteraard wenselijk dat de chauffeurs (verder) worden aangemoedigd om ook de andere reeds bestaande opleidingen die een grotere verkeersveiligheid beogen, te (blijven) volgen en dat de werkgevers dit zouden ondersteunen.

Het opleidingsaspect wordt best expliciet opgevolgd tijdens het proefproject en dient een aandachtspunt te zijn bij de evaluatie van het project.

2.4. Reverse modal shift

In zijn adviezen van 2009 en 2011 benadrukte de MORA dat het proefproject met LZV's geenszins mag leiden tot een reverse modal shift. Daarom achtte de Raad het aangewezen dat voor het proefproject uitsluitend goederenstromen worden geselecteerd die momenteel reeds over de weg verlopen.

De MORA stelt vast dat het Voorontwerp deze visie volgt door in Art. 3, 5° expliciet op te nemen dat het verkeer met LZV's niet wordt toegelaten voor goederenstromen die op het ogenblik van de vergunningsaanvraag via het spoor of de binnenvaart verlopen.

De MORA is van oordeel dat de voorwaarde zoals geformuleerd in Art 3, 5° van het uitvoeringsbesluit, garanties biedt voor het vermijden van een omgekeerde modal shift tijdens het proefproject en formuleert bijgevolg geen bijkomende bemerkingen.

2.5. Betrokkenheid van de lokale wegbeheerder

Voor de MORA is een goede communicatie en overleg tussen de verschillende beleidsniveaus (gemeenten, gewest) over onderdelen van trajecten die beginnen of eindigen op het domein van de lokale wegbeheerders (onderliggend wegennet) onontbeerlijk. In het advies van 2009 stelt de MORA voor om communicatie- en overlegmomenten te voorzien met die gemeenten wiens grondgebied door een LZV-traject worden gevat.

Het Voorontwerp gaat hier niet expliciet op in, maar voorziet in Art. 15 de opname van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) in de evaluatiecommissie.

Voor de trajectonderdelen waarbij de lokale besturen tevens wegbeheerder zijn, vraagt de MORA om de lokale wegbeheerder zo snel mogelijk te betrekken, zonder de globale procedure te verzwaren.

2.6. Effectbeoordeling van het proefproject

In zijn advies van 2009 stelt de MORA dat een proefproject de mogelijkheid moet bieden om de effecten van LZV's op mobiliteit, verkeersveiligheid, de infrastructuur en het milieu in kaart te brengen.

Het Voorontwerp voorziet een periodieke evaluatie van het project (6-maandelijks) en legt een minimum van 4 clusters van evaluatieparameters vast¹.

De MORA gaat ervan uit dat de evaluatie van het proefproject een afdoende beoordeling van de effecten van het proefproject op milieu en mobiliteit mogelijk moet maken.

De Raad stelt bijkomend voor om in het kader van de evaluatie ook volgende elementen mee te nemen:

- De sociaal-economische kosten en baten gedurende de proef
- Het voorzien van een vergelijkingsbasis (indien mogelijk via een nulmeting) zodat de effecten van het proefproject kunnen afgezet worden tegen de situatie vóór het proefproject.

De MORA vraagt ook een zo groot mogelijke transparantie over de methodologie en modaliteiten van de beoordeling van de proeftrajecten.

2.7. De handhaving

Bij de uitwerking van een kader voor een proefproject LZV's is het handhavingsaspect een belangrijk element. De MORA stelde in zijn advies van 2009 dat er een systeem van handhaving en controle moet uitgewerkt worden om te garanderen dat aan de technische- en veiligheidsvereisten wordt voldaan. Concreet stelde de MORA voor om bij een overtreding veroorzaakt door een LZV, deze onmiddellijk uit het proefproject te halen.

De MORA stelt vast dat het aspect van de handhaving geregeld wordt in het Decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport van april 2013, meer bepaald in hoofdstuk 3 "Strafbepalingen en toezicht". Daarnaast voorziet het Koninklijk Besluit betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten van 19 maart 2012 (Art.3 §2) dat in geval van een verkeersongeval in het kader van een proefproject of van het niet naleven van de bepalingen van het besluit, de Minister of een gemachtigde ambtenaar de vergunning kan intrekken.

De Raad is van oordeel dat op basis van de huidige regelgeving, de handhaving in het kader van een proefproject met LZV's, is afgedekt.

Wel pleit de MORA voor een gerichte communicatie m.b.t. de handhavingsaspecten ten aanzien van de vergunninghouders.

¹ Ongevallenstatistieken, de lading, de beladingsgraad, het aantal gereden kilometers, het aantal ritten, het brandstofverbruik, de relatie tussen de modi en de vervoerde goederen in functie van de aard en de omvang ervan, het vertrekpunt en de bestemming, het aantal overtredingen.

2.8. Verkeersveiligheid

In zijn advies van 2009 benadrukt de MORA het belang van de verkeersveiligheid bij het opzetten van een proefproject met LZV's.

De Raad stelt vast dat in het Voorontwerp bepalingen zijn opgenomen om de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te garanderen. Onder meer somt het Voorontwerp minimale vereisten op voor de bedieningstrajecten naar, vanaf of tussen de hoofdtrajecten.

Aangezien verkeersveiligheid voor de MORA steeds een prioritaire bekommernis is, herhaalt de Raad dat zowel binnen als buiten het kader van een proefproject met LZV's moet gestreefd worden naar veilige oversteekplaatsen en haltes van het openbaar vervoer.