

SC GOED/D-04/02

Sterk door overleg



SERV Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Aanbeveling

*van de sectorale commissie goederenvervoer
over het Mobiliteitsplan Vlaanderen: beleidsvoornemens*

Inhoud

Inhoud	2
1. Inleiding/achtergrond.....	3
2. Krachtlijnen van de aanbeveling	4
3. Aanbeveling.....	6
3.1. Algemene beoordeling van het mobiliteitsplan.....	6
3.2. Nood aan een specifiek ‘logistiek’ actieprogramma	8
3.3. Blijvende aandacht voor infrastructuur	13
3.4. Een voorspelbaar en weloverwogen prijsbeleid voor zowel het vrachtvervoer als het personenvervoer	18
3.5. Verkeersveiligheid in het vrachtvervoer prioritair. Pleidooi voor de realisatie van een onafhankelijk instituut voor ongevallenanalyse.....	21
3.6. Bijzondere aandacht voor de stedelijke distributie.....	23
3.7. Aangepaste routes voor het uitzonderlijk vervoer	25
3.8. Eindelijk werk maken van een grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer.....	27

1. Inleiding/achtergrond

In juni 2001 werd door de Vlaamse administratie het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen gepresenteerd. De SERV heeft op 13 maart 2002 op eigen initiatief een aanbeveling uitgebracht. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen had nog niet het karakter van een echt beleidsplan. De aanbeveling van de SERV bevatte dan ook een aantal eerste overwegingen en voorstellen met de bedoeling om een constructieve bijdrage te leveren voor de opmaak van het eigenlijke beleidsplan. Als annex aan deze aanbeveling werd tevens een eerste reactie van de sectorale commissie goederenvervoer gevoegd.

Op 17 oktober 2003 werd door de Vlaamse regering het aangepaste "Mobiliteitsplan Vlaanderen: beleidsvoornemens" principieel goedgekeurd. Met dit plan wordt een richtinggevend kader beoogd voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Vlaanderen voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012). De SERV heeft eind 2003 over het Mobiliteitsplan een advies uitgebracht.

Aangezien het goederenvervoer een belangrijke factor is binnen het algemene mobiliteitsgebeuren en aangezien goederenvervoer door zijn specifieke karakter een eerder specifieke benadering en aanpak vergt, acht de sectorale commissie goederenvervoer het aangewezen om in het verlengde van het SERV-advies een aanbeveling te formuleren die zich hoofdzakelijk toespitst op het goederenvervoer. Tevens hoopt de commissie met deze aanbeveling een aantal acute bekommernissen op de politieke agenda te kunnen plaatsen.

Eerst worden een aantal algemene bedenkingen over het mobiliteitsplan in relatie tot het goederenvervoer gegeven. Op basis van deze algemene bedenkingen worden een 'beperkt' aantal concrete aanbevelingen geformuleerd over thema's die volgens de commissie geenszins in een geïntegreerd en multidimensioneel mobiliteitsbeleid mogen ontbreken, maar die in het gepresenteerde mobiliteitsplan niet of in mindere mate aan bod komen.

2. Krachtlijnen van de aanbeveling

Het “Mobiliteitsplan Vlaanderen : beleidsvoornemens” is een stap in de goede richting om te komen tot een geïntegreerd een duurzaam mobiliteitsbeleid. Toch is van een duidelijke, afgeleide en doelgerichte visie op mobiliteitsbeleid voor het goederenvervoer en de integratie in de logistieke ketting nauwelijks sprake. Nochtans is het sociaal-economisch belang van transport en logistiek in Vlaanderen erg groot. De sectorale commissie Goederenvervoer formuleert in deze aanbeveling een aantal bekommernissen, aandachtspunten en concrete voorstellen :

Er moet een afzonderlijk “lange termijn programma” voor goederenvervoer en logistiek opgesteld worden. Op basis van dergelijk programma moet een concreet “korte termijn actieprogramma” worden uitgewerkt. Het actieprogramma moet een mix van concrete uitvoeringsgerichte beleidsvoorstellen bevatten en moet daarbij oog hebben voor innovatieve concepten. Het moet de taak zijn van de Mobiliteitsraad (MORA) om dergelijk logistiek actieprogramma te begeleiden en aan te sturen en om nieuwe innovatieve initiatieven op het vlak van transport en logistiek te ontwikkelen.

Er wordt gepleit voor een weloverwogen realisatie (op basis van een duidelijke economische en maatschappelijke effectenanalyse) van enkele strategische infrastructurele missing links die absoluut noodzakelijk zijn voor een duurzame verbetering van de mobiliteit en het goederenvervoer. De Vlaamse regering moet zich engageren om deze missing links effectief binnen een vastgestelde termijn te realiseren.

De commissie vindt dat de invoering van een kilometerheffing op zich een transparantere en duurzamere regeling is dan een jaarlijks te betalen niet-variabele “belasting” en kan daarom het principe op zich ondersteunen. Maar de kilometerheffing moet voldoen aan een aantal stringente voorwaarden.

Op het vlak van verkeersveiligheid wordt gepleit voor de oprichting van een onafhankelijk adviserend instituut voor ongevallenanalyse dat belast is met het onderzoek naar de oorzaken van ongevallen of incidenten in de transportsector.

Er moet een overkoepelend, bovengemeentelijk beleidskader voor stedelijke distributie worden ontwikkeld, waarbij gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke afstemming van de venstertijden voor het leveren en/of afhalen van goederen in de steden en gemeenten.

De overheid moet ervoor zorgen dat uitzonderlijke transporten op een behoorlijke wijze kunnen gebeuren en dat de infrastructuur die hiervoor gebruikt moet worden voldoet aan de vereisten van deze transporten.

Er moet eindelijk een duidelijke stap voorwaarts gezet worden om te komen tot een grotere flexibilisering van de logistieke concepten in het goederenvervoer. Hierbij moet nagedacht worden over concepten van flexibilisering over alle sectoren heen. Want flexibilisering is geen zaak van de transportsector alleen. De commissie stelt voor om op korte termijn een kennisplatform op te richten, samen met vertegenwoordigers van de diverse stakeholders. Dit platform moet alle aspecten van een grotere flexibilisering nauwgezet in kaart brengen en op basis daarvan concrete beleidsvoorstellen formuleren.

3. Aanbeveling

3.1. Algemene beoordeling van het mobiliteitsplan

Het ontwerp Mobiliteitsplan van 2001 werd vanuit de sectorale commissie negatief beoordeeld omdat té weinig aandacht werd besteed aan de relatie tussen mobiliteit en goederenvervoer (evenals aan de impact van de havens op het mobiliteitsgebeuren en vice versa). Dit werd als onaanvaardbaar beschouwd.

het “ontwerp mobiliteitsplan” ging voorbij aan het feit dat de ontwikkelingen op het vlak van goederenvervoer passen binnen een ruim, internationaal concept van logistieke diensten en vervoerstromen. De evoluties op dat vlak en de positionering die Vlaanderen daarin nastreeft zijn echter van doorslaggevend belang. Dat blijft in het ontwerpplan volledig buiten beeld.

Belangrijkste opmerkingen waren:

- Het mobiliteitsplan Vlaanderen moet op het vlak van verkeersveiligheid ook prioritaire aandacht besteden aan de verkeersveiligheid van het goederenvervoer over de weg. De Sociale partners moeten zoveel mogelijk betrokken worden bij het overleg en de voorbereiding van het verkeersveiligheidsbeleid.
- Het mobiliteitsbeleid moet ook inspelen op de problematiek en de potentialiteiten van flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer. Dit aspect is in het mobiliteitsplan totaal onderbelicht.
- Een duidelijk éénvormig beleid t.a.v. de belangrijke problematiek van stadsdistributie ontbreekt in het plan.
- Op het vlak van prijsbeleid kon de commissie niet akkoord gaan met een te exclusieve¹ financiering van infrastructuurprojecten door het vrachtverkeer via de oplegging van tolgelden (bijv. de Oosterweelverbinding). De vrachtwagens betalen reeds het Eurovignet om op de Belgische wegen te mogen rijden, een extra en dus dubbele belasting om op bepaalde delen van die zelfde Belgische wegen te mogen rijden is dan ook uit den boze. Er moest zo snel mogelijk een grondig debat worden aangevat over de inzet, de afweging en de mogelijkheden van prijsinstrumenten (zoals bijv. kilometerheffing).

¹ Wanneer vrachtwagens verplicht worden om via de Oosterweelverbinding met tolregime te rijden.

Huidig plan

Het huidige Mobiliteitsplan beantwoordt in hoofdorde aan de vereisten van een echt beleidsdocument. Het plan heeft een duidelijke structuur, bevat een mix van samenhangende maatregelenpakketten en heeft vooral ook aandacht voor een geïntegreerde aanpak met andere beleidsniveaus. Dat er ook gewerkt wordt aan een accurate monitoring van het beleid kan eveneens als een positieve evolutie worden beschouwd. Het plan is daarnaast duidelijk gestructureerd en heeft in tegenstelling tot het ontwerp mobiliteitsplan wél aandacht voor een systematische doorvertaling naar het beleid via een logische operationele beleidsprocedure.

Maar: een aantal essentiële elementen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van een werkelijk geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid, blijven nog te onduidelijk, te vaag of onderbelicht.

Zo krijgt de problematiek van het goederenvervoer in het voorliggende plan meer aandacht en worden er een aantal specifiek naar het goederenvervoer gerichte maatregelen voorgesteld, zowel op het vlak van infrastructuur, veiligheid en management. Maar wat in het huidige mobiliteitsplan voorligt aan initiatieven ten aanzien van het logistieke gebeuren is voor de sectorale commissie Goederenvervoer echter nog steeds onvoldoende om te kunnen spreken van een duurzaam en geïntegreerd multimodaal beleid voor goederenvervoer.

Sommige transportvraagstukken zoals bijv. de belangrijke problematiek van de stedelijke distributie, de voorziening van wacht- en rustplaatsen voor vrachtwagenbestuurders of de alternatieve transportsystemen, krijgen nog steeds te weinig aandacht en zijn in veel gevallen alleen aan de orde op studieniveau. Bovendien wordt in het plan weinig rekening gehouden met de evolutie van het vervoer (en dit geldt ook voor het personenverkeer) in de ons omringende landen en de landen die van onze infrastructuur gebruik maken.

De verruiming van de EU zal ongetwijfeld een enorme impact hebben op de logistieke aanpak en op de transportsector. Transport, distributie en logistiek maken momenteel een fase van snelle en ingrijpende veranderingen door (internationalisering, schaalvergroting, outsourcing, ICT-toepassingen, enz.). Deze trends zullen ongetwijfeld ook ruimtelijke gevolgen hebben alsook gevolgen voor de mobiliteit, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid. Vlaanderen is nog steeds een belangrijke transport- en distributieregio. Maar zal dit zo blijven? Hoe zal Vlaanderen moeten en kunnen anticiperen om zijn positie als logistieke draaischijf te bekrachtigen? Het mobiliteitsplan gaat hieraan volledig voorbij, terwijl het voor onze logistieke sector juist van levensbelang is optimaal te kunnen anticiperen op de gevolgen van de verruimde EU en alle nieuwe trends en logistieke ontwikkelingen die zich momenteel aandienen.

Het Mobiliteitsplan spreekt zich principiële uit voor de invoering van gebruiksheffingen voor zowel het vrachtvervoer als het personenvervoer. Maar over de concrete doorvertaling van deze denkpijsten naar het beleid toe is er nog geen enkele duidelijkheid. De uitwerking van deze nochtans ingrijpende maatregelen in het plan is zeer summier, vaag en ambivalent. De grote vraag is wat de werkelijke draagwijdte is van deze voorgestelde maatregelen.

Optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur is absoluut noodzakelijk, maar parallel hiermee moet de uitbouw en de optimalisering van nieuwe noodzakelijke infrastructuur zeker ook zijn plaats krijgen binnen het mobiliteitsbeleid. Een aantal essentiële infrastructurale missing links ontbreken in het plan (zie punt 3.3).

3.2. Nood aan een specifiek 'logistiek' actieprogramma

3.2.1 Wat zegt het mobiliteitsplan?

Het voorgelegde mobiliteitsplan Vlaanderen streeft naar een geïntegreerde, multimodale aanpak, over sectoren en beleidsdomeinen heen. Hierdoor komt het goederenvervoer in algemene zin ruimer aan bod: aspecten die voordien niet aan de orde waren worden nu aangeraakt. Zo wordt er ingegaan op de problematiek van de stadsdistributie (evenwel louter op onderzoeksniveau), worden er uitspraken gedaan over flexibilisering in het goederenvervoer (waarbij meermaals wordt gerefereerd naar de aanbeveling van de sectorale commissie terzake), krijgt de verkeersveiligheid in het goederenvervoer via diverse initiatieven (o.a. een actieprogramma voor een verbeterde veiligheid van het wagenpark) alsook de behoefte aan wacht- en rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs (zij het ook slechts als onderzoeksproject) enige aandacht, enz... Daarenboven worden een aantal noodzakelijke en voor het goederenvervoer uiterst belangrijke infrastructurale missing links opgenomen als strategische en uit te voeren projecten.

3.2.2 Bemerkingen

Maar van een duidelijke, afgelijnde en doelgerichte visie op mobiliteitsbeleid voor het goederenvervoer en de integratie in de logistieke ketting is nauwelijks sprake in het mobiliteitsplan.

Dat Vlaanderen momenteel nog tot de Europese logistieke topregio's behoort wordt geïllustreerd in diverse onderzoeken. Vlaanderen heeft nog steeds een aantal uitstekende troeven als logistieke draaischijf en als vestigingsregio voor logistieke centra en vervoers- en distributie-activiteiten. Het sociaal en economisch belang van transport en logistiek voor onze regio staat buiten kijf.

In 2002 telt de transportsector (en de vervoersondersteunende activiteiten) in België 180.624 werknemers². Dit is 5,85% van de totale tewerkstelling. Het aandeel van de transportsector in de totale tewerkstelling is van de hoogste in Europa. Het wegvervoer was in termen van directe tewerkstelling in 2000 goed voor 76.626 voltijdse banen. 70% van de tewerkstelling in het wegvervoer wordt in Vlaanderen gegenereerd. De indirecte tewerkstelling in het wegvervoer wordt geraamd op 18.500 werknemers³. En daar zijn dan nog niet de vervoerders bijgerekend die voor eigen rekening rijden (in België is dit één van de hoogste percentages van Europa; ong. 1/3 van de totale vervoerprestaties in tonkm) en evenmin het exploderende vervoer met lichte vrachtwagens kleiner dan 3,5 ton. Daarbovenop wordt de tewerkstelling in de distributiesector in Vlaanderen geraamd op bijna 92.000 werknemers. Maar uiteindelijk is goederenvervoer en logistiek een sector die een tewerkstellingsimpact heeft op gans het maatschappelijk-economisch weefsel. Belangrijker nog is het gegeven dat deze sector zowel aan hoogopgeleiden als aan laaggeschoolden tewerkstellingsmogelijkheden biedt.

Met een toegevoegde waarde van bijna 4 miljard Euro gerealiseerd door de transportondernemingen in Vlaanderen en bijna 8 miljard Euro door de distributiesector, mag gesteld worden dat de logistieke sector in Vlaanderen een echte sleutelsector is en dat hij een belangrijke rol te vervullen heeft in de wereldwijde en snelveranderende logistieke markt.

Maar een onbeantwoorde vraag is of deze positie kan worden gehandhaafd, rekening houdend met een steeds slechter wordende bereikbaarheid via de weg en rekening houdend met een aantal economische en politieke ontwikkelingen die ongetwijfeld een grote impact hebben of zullen hebben op het logistieke gebeuren. Zo is er de globalisering van de economie, schaalvergroting, uitbreiding van de Europese Unie met het openen van de Oost-Europese grenzen, nieuwe eisen aan logistiek als gevolg van veranderende productieprocessen en -concepten (grotere focus op assemblage i.p.v. fabricage), enz..

Een goed Mobiliteitsplan mag hieraan niet voorbijgaan. Toch wordt vastgesteld dat het voorliggende mobiliteitsplan weinig oog heeft voor het belang en de positie van het goederenvervoer in onze regio, alsook aan de positie van Vlaanderen in het internationale logistieke weefsel en de internationale vervoersstromen. Het plan heeft weinig tot geen aandacht voor een specifieke, logistieke ketenbenadering. Vragen met betrekking tot de (toekomstige) rol van Vlaanderen als transitregio voor goederenvervoer – met een ongetwijfeld essentiële impact op de verkeersafwikkeling op ons wegennet - blijven eveneens onbeantwoord.

² RSZ-gegevens 2002

³ T. Notteboom & F Witlox. De wegvervoersector gesitueerd, het social en economisch kader. 2003.

Het Vlaams Instituut van de Logistiek heeft ten aanzien van deze bekommernissen een belangrijke rol te spelen. Het Instituut moet daarbij de troeven van Vlaanderen als logistieke draaischijf optimaliseren en versterken.

3.2.3 Aanbevelingen en voorstellen

In het plan krijgt goederenvervoer weliswaar meer aandacht dan voordien (in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen) het geval was, doch de commissie is van oordeel dat het goederenvervoer omwille van het groot sociaal-economisch belang ervan voor onze regio, en ook omwille van de specifieke uitdagingen, specifieke kenmerken en vereiste aanpak, in een afzonderlijk luik dient aan bod te komen. De diverse doelstellingen, projecten en maatregelen zouden omwille van de duidelijkheid en de consistentie best gebundeld worden in een afzonderlijk hoofdstuk van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze afzonderlijke behandeling wil uiteraard niet zeggen dat het de mobiliteitsproblematiek geen geïntegreerde oplossing nodig heeft; integendeel. Maar een geïntegreerd mobiliteitsbeleid moet in de eerste plaats ook staan voor een volwaardige betrokkenheid van het goederenvervoer en de logistieke activiteiten. Daarom dit pleidooi voor een minder versplinterde benadering van het goederenvervoer. Want het op een goed doordachte en onderbouwde manier stimuleren van de logistieke functie van onze regio – waarbij de overheid de randvoorwaarden en het kader bepaalt en vastlegt - zal ongetwijfeld ook een belangrijk positief effect hebben op de tewerkstelling.

Gelet op het sociaal-economisch belang van logistiek voor onze regio en gelet op het specifieke karakter van deze sector, met specifieke knelpunten die een specifieke aanpak vergen moet een afzonderlijk “lange termijn programma” voor goederenvervoer en logistiek opgesteld worden.

Het is aangewezen om op basis van dergelijk programma, met duidelijke definiëring van de knelpunten en uitdagingen, formulering van de doelstellingen, mogelijke instrumenten, enz.. een concreet “korte termijn actieprogramma” uit te werken.

Veel initiatieven in het Mobiliteitsplan reiken immers nog steeds niet verder dan het studieniveau (alternatieve transporten, wacht- en rustplaatsen voor de vrachtwagenbestuurders, stedelijke distributie, ...). Het actieprogramma moet daadkrachtig anticiperen op nieuwe economische en logistieke trends en op de bedreigingen die deze trends met zich meebrengen voor het duurzaam functioneren van logistiek en transport in onze regio. Het actieprogramma moet hiervoor een mix van concrete uitvoeringsgerichte beleidsvoorstellen bevatten en moet daarbij oog hebben voor innovatieve concepten.

De commissie is van oordeel dat het de taak is van de Mobiliteitsraad (MORA) om dergelijk logistiek actieprogramma te begeleiden en aan te sturen en om nieuwe innovatieve initiatieven op het vlak van transport en logistiek te ontwikkelen.

Uiteraard kan de Mobiliteitsraad deze taak maar ten volle uitvoeren indien de betrokken sectoren volwaardig vertegenwoordigd en betrokken zijn.

Het toenemende belang van een integrale benadering van de gehele logistieke keten, waarvan het goederentransport een belangrijk onderdeel is, noopt immers tot een geïntegreerde aanpak. Vandaar het pleidooi voor een gezaghebbend platform waarbij overheid, bedrijfsleven en sociale partners kunnen samenwerken om het actieprogramma aan te sturen en te coördineren en om nieuwe –innovatieve- initiatieven op te starten.

Volgens de sectorale commissie zal juist deze symbiose tussen de verschillende aspecten van transport én logistiek de kans bieden om binnen het geheel van de ketenmobiliteit de concurrentiepositie van Vlaanderen als draaischijf binnen Europa te bekrachtigen en te versterken. Het valt immers niet te ontkennen dat als gevolg van de nieuwe economische en logistieke ontwikkelingen (meer assemblage i.p.v. productie, meer nadruk op informatiebeheer i.p.v. op de pure transportactiviteiten, enz.), de mondialisering van de markt en de uitbreiding van de Europese Unie naar Oost Europa (met grote discrepanties in kostprijs, verloning en sociale bescherming), het goederenvervoer op zich, en meer in het bijzonder het wegvervoer, in Vlaanderen steeds meer onder druk zal komen te staan. Een versnipperde beleidsaanpak is hier dan ook uit den boze. Een gecoördineerde samenwerking tussen de verschillende partijen uit de logistieke ketting en de overheid (via het platform) is nodig om de expertise van de verschillende betrokken partijen optimaal te kunnen benutten.

Een accuraat beleid ten aanzien van mobiliteit en goederenvervoer binnen een snel wijzigend economisch en politiek landschap vereist een duidelijk zicht op de effecten van het beleid en de mogelijkheid tot adequate bijsturing indien nodig.

Vandaar dat de sectorale commissie pleit voor de ontwikkeling van een monitoringinstrument voor het goederenvervoerbeleid.

Waar in de ons omringende landen de laatste jaren grote inspanningen werden geleverd voor de ontwikkeling van een monitor van het mobiliteitsbeleid, bleef het in Vlaanderen op dit vlak bijzonder rustig.

Nochtans zou het in een geïntegreerd beleid essentieel moeten zijn om inzicht te hebben in de efficiency en de effectiviteit van het overheidsbeleid, om te weten of de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, om kennis te hebben van welke inspanningen daarvoor zijn gedaan en om te weten hoe de begrote en de gemaakte kosten zich tot elkaar verhouden.

In het mobiliteitsplan wordt een monitoringconcept met verschillende niveaus van monitoring (monitoring van maatschappelijke ontwikkelingen in functie van de beleidsvoorbereiding, monitoring van de beleidsopties en de beleidsuitvoering en monitoring van de beleids- en beheersovereenkomsten) aangekondigd. De sectorale commissie juicht dit voornemen toe, maar juist door het specifieke karakter van de transportsector is het aangewezen om ook een afzonderlijke monitor voor het goederenvervoer uit te werken, die kan gekoppeld worden aan voorgestelde actieprogramma voor goederenvervoer en logistiek.

Concreet komt het erop neer dat in het actieprogramma duidelijke doelstellingen met bijhorende maatregelen en indicatoren t.a.v. het goederenvervoer en de logistiek worden geformuleerd. Op basis van deze doelstellingen moeten dan streefwaarden worden berekend (bijvoorbeeld op het vlak van verkeersmonitoring). De monitor toetst in de eerste plaats of de hoofdoelstellingen op koers liggen. Vervolgens moet ook de vraag beantwoord worden in hoeverre de feitelijke ontwikkelingen ten aanzien van de doelstellingen het resultaat zijn van de geïmplementeerde maatregelen om die doelstellingen te bereiken. Het hoeft geen betoog dat deze informatie uitermate belangrijk is om de effectiviteit van het vervoerbeleid te kunnen beoordelen maar evenzeer om daarover verantwoording af te leggen.

Alleen via een goed onderbouwd en duidelijk monitorinstrument kan een daadkrachtig up to date goederenvervoerbeleid efficiënt worden afgestemd en bijgesteld op de noden en ontwikkelingen in het sterk evoluerende logistieke landschap. Het succes van de verdere uitbouw van Vlaanderen als logistieke draaischijf zal ook afhangen van de algemene maatschappelijke aanvaardbaarheid. Een goede en duidelijke beleidsmonitoring is hiervoor een uitgelezen instrument.

De maatschappelijke aanvaardbaarheid van de rol van Vlaanderen als logistieke draaischijf zal daarnaast echter ook afhangen van de beeldvorming van de transportsector. Hierbij heeft de overheid ook een duidelijke rol te spelen. De sectorale commissie betreurt ten eerste de negatieve beeldvorming die vanuit de overheid zélf wordt verspreid ten aanzien van het goederenvervoer. Zonder goederentransport is het economisch en maatschappelijk functioneren immers niet mogelijk.

Monitoring betekent meten en meten betekent adequate statistische gegevens. De commissie betreurt echter de nog steeds gebrekkige aanlevering of de afwezigheid van broodnodige statistische gegevens (bijv. de vrachtwagenstroom van nationaal en internationaal verkeer, nationaliteit van de vrachtwagens die onze regio binnen rijden, transitvervoer, enz...).

In afwachting van een globaal en compatibel Europees instrumentarium voor het verzamelen en bundelen van essentiële vervoersstatistieken moet de Vlaamse overheid, in zo nauw mogelijke samenwerking met de andere regio's, periodieke steekproeven organiseren teneinde een aantal belangrijke transportgegevens te kunnen verzamelen en de reële stand van zaken op het vlak van goederenvervoer beter in kaart te kunnen brengen.

De sectorale commissie Goederenvervoer is bereid om deze operatie waar mogelijk te ondersteunen.

3.3. Blijvende aandacht voor infrastructuur

3.3.1 Wat zegt het mobiliteitsplan?

Het plan gaat ervan uit dat noch met een beleid dat aanstuurt op een groter aanbod van vervoersalternatieven, noch met een gericht infrastructuurbeleid voor het wegverkeer de mobiliteitsproblemen onder controle zijn te krijgen. Daarom besteedt het plan bijzondere aandacht aan een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Enkele maatregelen die het plan voorstelt om deze doelstelling te realiseren zijn: verhoging van de beladingsgraad van vrachtwagens, beter spreiding van de vervoersvraag in de tijd, flexibele logistieke concepten in het goederenvervoer, invoeren van een kilometerheffing, promotie van de binnenvaart en de short sea shipping, enz...

Het plan voorziet om op middellange termijn de realisatie van een aantal infrastructurele missies links voor het wegvervoer:

- Aanleg Oosterweelverbinding
- Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg
- Omvorming A12 Antwerpen-Rosendaal tot autosnelweg
- Omvorming A8 te Halle tot autosnelweg
- Omvorming van de havenrandweg Zuid naar Zeebrugge.

Daarnaast worden tegen 2012 nog enkele fysieke capaciteitsuitbreidingen gepland op het hoofdwegennet (o.a. extra rijstrook Brusselse Ring tussen Kraainem en Wemmel, extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem, aanpassing verkeerswisselaar Lummen, E40 tussen Brussel en Leuven op 4 rijstroken).

Voor het spoorvervoer adviseert het mobiliteitsplan aan de federale overheid om werk te maken van het verbeteren van de spoorontsluiting van de zeehavens en de uitbouw van de goedereninfrastructuur. Zo wordt aandacht o.m. gevraagd voor de realisatie van de Liefkenshoek-tunnel, de IJzeren Rijn, 3^{de} en 4^{de} spoor op de lijn 50A Gent-Brugge, ...

Investeringen in binnenvaartinfrastructuur spitsen zich toe op het wegwerken van een aantal knelpunten die een vlotte doorgang van het scheepsvervoer hinderen: ontdubbeling sluis van Evergem, renovatie Royerssluis, verbreding Albertkanaal, verruimen doortocht Leie in Kortrijk, enz.

Voor het intermodaal vervoer zal de huidige regeling van subsidiëring van kaaimuren worden verdergezet.

3.3.2 Bemerkingen

De Commissie kan zich scharen achter de doelstellingen van het mobiliteitsplan om de bestaande infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Een betere benutting van de infrastructuur wordt onvermijdelijk temeer ook het politiek en maatschappelijk draagvlak voor een ongebreidelde uitbouw van nieuwe wegeninfrastructuur definitief tot het verleden behoort.

Sommige van de in het plan voorgestelde maatregelen t.a.v. het goederenvervoer voor een betere benutting van de wegeninfrastructuur zijn evenwel te betwisten. Zo wordt gesteld dat door het verhogen van de beladingsgraad van de voertuigen een grote reductie kan worden bekomen van het aantal tonkilometers (tonkm) en aldus een grotere vervoersefficiëntie kan worden gerealiseerd. Op zich kan de commissie zich in deze stelling terugvinden. Maar het verhogen van de beladingsgraad wordt verkeerdelijk geassocieerd met de realisatie van een modal shift. Nochtans hebben de twee zaken helemaal niets met elkaar te maken. De commissie is voorstander van een optimalisering van de beladingsgraad, maar er moet opgemerkt worden dat in het beroepsgoederenvervoer over de weg de beladingsgraad ca. 75% is. Ter vergelijking; bij het vervoer voor eigen rekening bedraagt de beladingsgraad slechts ca. 50%.

De mogelijk optie voor het aanleggen van aparte rijstroken voor het vrachtverkeer kan misschien her en der een oplossing zijn. De commissie is evenwel van oordeel dat op het hoofdwegennet inhalen door vrachtwagens mogelijk moet blijven (eventueel in een gedifferentieerd systeem, waarbij inhalen in bepaalde omstandigheden of verkeerssituaties of binnen bepaalde tijdsvensters kan worden ontraden). Indien een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op het hoofdwegennet wordt ingevoerd, riskeert men immers dat de hele rechter rijstrook van de snelweg de snelheid van de traagste vrachtwagen moet rijden. Daarnaast is er ook een niet te onderschatten gevaar voor de verkeersveiligheid, meer in het bijzonder wanneer men vanuit de andere rijstroken moet invoegen om een afrit te bereiken.

Ter illustratie kan verwezen worden naar het volledig mislukte experiment in Milaan met een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens (o.m. grote stijging van het aantal ongevallen).

Maar het valt stilaan niet meer te ontkennen dat de grenzen van de fysische capaciteit van onze infrastructuurnetten bereikt zijn. Anderzijds mag men echter niet uit het oog verliezen dat het mobiliteitsbeleid ongetwijfeld gaat geconfronteerd worden met capaciteitstekorten op infrastructuureel vlak, een slechtere bereikbaarheid van onze economische concentratiegebieden en bijgevolg met negatieve implicaties op ons economisch en maatschappelijk weefsel. Vervoersinfrastructuur als schakel tussen productie en consumptie is van primordiaal belang voor onze welvaart.

Het goederenvervoer vervult een spilfunctie in onze economie. Daarom dient de overheid, als beheerder van de infrastructuur, erover te waken dat voldoende aangepaste en op de komende behoeften afgestemde infrastructuur beschikbaar is. Er moeten vanuit de overheid inspanning worden geleverd om een duurzaam goederenvervoernetwerk te realiseren en te optimaliseren.

Een degelijke basis daarvoor is een samenhangend multimodaal netwerk (bij voorkeur in samenhang met een Europees netwerk van logistieke knooppunten en hun onderlinge verbindingen) dat bereikbaarheid garandeert en tegelijkertijd goede keuzemogelijkheden biedt tussen de verschillende vervoerswijzen. Hierbij is het belangrijk om aan te stippen dat de verschillende modi binnen een multimodaal vervoersnetwerk niet als concurrent mogen worden beschouwd, maar als complementair moeten worden gezien.

Voorstellen en initiatieven voor multimodale oplossingen en alternatieve vervoerswijzen zijn noodzakelijk, maar zonder nieuwe investeringen in de weginfrastructuur zullen deze allemaal ontoereikend blijven. Er moeten sowieso ernstige alternatieven voor het wegvervoer worden uitgewerkt, maar dit doet echter niets af aan het feit dat het bestaande wegennet optimaal moet worden onderhouden en daar waar nodig vervolledigd om de doeltreffendheid ervan nog te verhogen. Want de weg blijft volgens elke voorspelling naar de toekomst toe veruit het belangrijkste vervoerskanaal. Het wegvervoer zal o.m. door zijn intrinsieke troeven van flexibiliteit en betrouwbaarheid en van de kleine vervoersafstanden in België, onvermijdelijk de belangrijkste vervoersmethode blijven.

De globalisering van de economie vereist productie- en distributiecentra die goed bereikbaar zijn via verschillende vervoersmodi naargelang de aard van de grondstoffen en de afgewerkte producten. De aanwezigheid van een optimale weginfrastructuur is hierbij m.a.w. een voorwaarde voor de economische slagkracht van onze regio.

3.3.3 Aanbevelingen en voorstellen

De Commissie is er zich van bewust dat een louter vraagvolgend infrastructuurbeleid zoals in het verleden steeds het geval is geweest niet meer verantwoord is. Maar er moet wel gestreefd worden naar een welvaartsoptimale infrastructuurplanning die erop gericht is een zodanig investeringsprogramma met betrekking tot de infrastructuur samen te stellen dat het een maximale bijdrage aan de welvaartsontwikkeling levert. In Vlaanderen is de lengte van het hoofdwegennet de laatste 15 jaar nauwelijks toegenomen. Met de huidige vooruitzichten op het vlak van de groei van het wegverkeer (en vooral ook het goederenvervoer over de weg) is bijkomende infrastructuur noodzakelijk.

Daarom wordt gepleit voor een weloverwogen realisatie (op basis van een duidelijke economische en maatschappelijke effectenanalyse) van enkele strategische infrastructurale missing links die absoluut noodzakelijk zijn voor een duurzame verbetering van de mobiliteit en het goederenvervoer. De Vlaamse regering moet zich engageren om deze missing links effectief binnen een vastgestelde termijn te realiseren.

De realisatie van de missing links zal de economische slagkracht van Vlaanderen en de positie van Vlaanderen als logistieke draaischijf ongetwijfeld mee helpen consolideren en verstevigen en zal bijdragen tot een verhoging van de maatschappelijke en economische welvaart. Het mobiliteitsplan erkent de noodzaak van de realisatie van de missing links. Doch niet alle prioritaire projecten zijn opgenomen.

Naast de noodzakelijke realisatie van de missing links die in het mobiliteitsplan reeds zijn opgenomen, moeten volgens de commissie ook de volgende missing links worden gerealiseerd :

Voor het wegvervoer

1. **Verbinding tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel (Antwerpen):** Het betreft hier een uiterst belangrijke verbinding van en naar het Deurganckdok dat in 2006 operationeel zal zijn. Zowel het Oost-Westverkeer als het Noord-Zuidverkeer kunnen er gebruik van maken en daarenboven levert de verbinding een alternatieve route op voor het belangrijke transitverkeer van o.m. Nederlandse vrachtwagens. Ook vervolledigt de verbinding E17 – Liefkenshoektunnel de ontsluiting van de Waaslandhaven. In principe zou de verbinding snel realiseerbaar moeten zijn via een constructie van publiek-private samenwerking. De private sector heeft zich reeds bereid getoond om de aanleg (mee) te financieren.

2. Verbeteren van de havenmobiliteit in Gent via de vervollediging (sluiting) van de ring R4 en een tunnelverbinding onder het kanaal Gent-Terneuzen.
3. A-102 tussen Merksem-Wommelgem: Deze verbinding was opgenomen in ontwerp mobiliteitsplan maar NIET meer opgenomen in voorliggend mobiliteitsplan.
4. Doortocht-N 31 door Brugge: Wegwerken van de gelijkgrondse kruispunten.

Voor het spoorvervoer

5. Men streeft in het containervervoer naar een 40/40/20 verhouding tussen respectievelijk wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer. Het aandeel van het spoorvervoer stagneert echter sinds 1999 vooral omdat de infrastructuur ontoereikend is. De Kennedytunnel is momenteel de enige spoorverbinding tussen tussen linkeroever en rechteroever. Bij volledige uitbouw en benutting van het Deurganckdok is deze spoorwegverbinding onvoldoende. Zonder nieuwe spoortunnel onder de Schelde tegen begin volgend decennium zal op dat ogenblik 1/3^{de} van de potentiële spoortrafiëk niet kunnen worden verwerkt.

Het is volgens de commissie niet aangewezen dat bijkomende voorwaarden worden gesteld aan de realisatie van de missing links (zoals wordt geïnsinueerd in het Mobiliteitsplan). Integendeel, er moet snel een procedure komen waarbij binnen een redelijke tijdspanne in een strak en maatschappelijk realistisch kader infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd, zonder daarom te raken aan de geëigende beleidsprocedures en inspraakmogelijkheden van de bevolking en van derden.

Gelet ook op de investeringsachterstand die Vlaanderen op het vlak van wegenonderhoud sinds de jaren 80 heeft opgelopen ten aanzien van onze buurlanden, acht de commissie het ook absoluut noodzakelijk om verhoogde inspanningen te (blijven)leveren voor het wegwerken van deze achterstand.

En wat met het transitverkeer?

Het mobiliteitsplan besteedt nauwelijks aandacht aan de reële problematiek van het transitverkeer. Door de centrale ligging van Vlaanderen in de zogenaamde logistieke banaan en de gestage groei van het goederenvervoer over de weg in Europa, krijgt onze wegeninfrastructuur alsmear meer transitverkeer te verwerken. Betrouwbare statistieken over het transitverkeer ontbreken jammer genoeg.

Het NIS berekent de doorvoer zonder overlading door Belgische en in de EU geïmmatriculeerde voertuigen. Voor 2002 ging het om 4,8 miljard tonkm. Dit is ongeveer 10% van het totale wegvervoer in België. Het gaat hier dus om vrachtwagens die louter op ons wegennet rijden en hier dus nooit laden of lossen. Het totale percentage van het transitvervoer op ons wegennet ligt in de realiteit ongetwijfeld een stuk hoger (25%?) en zal als gevolg van de verruiming van de EU en de toenemende internationalisering van de economie zeker nog toenemen.

Een doordacht en duurzaam mobiliteitsbeleid mag niet voorbijgaan aan de voor Vlaanderen specifieke problematiek van het transitvervoer. Ook het transitvervoer heeft immers een (negatieve) impact op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en vooral ook op de verkeersveiligheid. Een mobiliteitsplan moet hierop anticiperen.

De sectorale commissie vraagt aan de bevoegde overheid dan ook met aandrang om eerst en vooral correcte statistieken over het transitvervoer op ons wegennet op maken en mede op basis daarvan zo spoedig mogelijk een duidelijke visie met beleidsdoelstellingen en strategische maatregelen te ontwikkelen.

3.4. Een voorspelbaar en weloverwogen prijsbeleid voor zowel het vrachtvervoer als het personenvervoer

3.4.1 Wat zegt het mobiliteitsplan?

In tegenstelling tot het ontwerp van mobiliteitsplan spreekt het voorliggende plan zich principieel uit voor de invoering van gebruiksheffingen voor zowel het vrachtvervoer als het personenvervoer. Voor het vrachtvervoer wordt voorgesteld om naar analogie met Duitsland af te stappen van het Eurovignetsysteem en dit te vervangen door een variabel systeem van kilometerheffing.

3.4.2 Bemerkingen

Het mobiliteitsplan staat slechts heel kort stil bij de complexe en ingrijpende problematiek van de inzet van prijsinstrumenten. De grote vraag is wat de werkelijke draagwijdte is van deze voorgestelde maatregelen. Het blijft gissen naar de werkelijke status van de voorgestelde maatregelen. De uitwerking van deze nochtans ingrijpende maatregelen in het plan is zeer summier, vaag en ambivalent. Over de concrete doorvertaling van deze denkpijsten naar het beleid toe is er nog geen enkele duidelijkheid.

Daarbij komt dat ondanks de principiële keuze voor een variabele kilometerheffing voor het goederenvervoer en een gebruiksheffing voor het personenvervoer, het plan een duidelijke, uitgewerkte visie mist op de relatie tussen mobiliteit en transport enerzijds en marktwerking en prijsbeleid anderzijds.

Prijsbeleid via de invoering van een variabele kilometerheffing is voor de commissie als principe bespreekbaar. Maar de concrete uitvoering echter dient aan een aantal voorwaarden te voldoen en in een volledig evenwicht met het maatschappelijk draagvlak concreter te worden uitgewerkt, zonder dat de concurrentiepositie van onze regio in het gedrang komt en zonder dat de heffing aanleiding geeft tot ongelijkheid.

3.4.3 Aanbevelingen en voorstellen

De commissie vindt dat de invoering van een kilometerheffing op zich een transparantere en duurzamere regeling is dan een jaarlijks te betalen niet-variabele “belasting” en kan daarom het principe op zich ondersteunen. Maar de kilometerheffing moet voldoen aan een aantal stringente voorwaarden.

De commissie gaat echter geenszins akkoord met de manier waarop dergelijke ingrijpende maatregelen in het plan werden ingeschreven. Het gaat hier om fundamentele keuzes waarover de discussie nog volop moet gevoerd (kunnen) worden. Tal van elementaire zaken omtrent de invoering van een gevariabiliseerd prijsbeleid zijn immers nog niet uitgeklaard en het debat moet hier nog volop worden gevoerd. Trouwens de recente ontwikkelingen met de mislukking van de invoering van kilometerheffingen in Nederland en Duitsland leren ons dat een maatschappelijk draagvlak onontbeerlijk is en dat Europese samenwerking moet worden nastreefd.

Het geïsoleerd en eenzijdig invoeren van een kilometerheffing voor het vrachtvervoer betekent een reëel risico voor onze transportsector. Men mag niet vergeten dat de transportsector in Vlaanderen als gevolg van de diverse internationale politieke en logistieke ontwikkelingen te maken heeft met erg kleine winstmarges. Bijkomende financiële belasting (door de kilometerheffing) zal moeilijk kunnen gedragen worden door de sector zélf zodat een kilometerheffing zal moeten doorgerekend worden en bijgevolg een inflatoir karakter zal hebben voor de consument. Eenzijdige invoering van een kilometerheffing betekent m.a.w. een ernstige bedreiging van onze concurrentiepositie.

Indien geopteerd wordt voor een kilometerheffing dan moet deze volgens de sectorale commissie voldoen aan de volgende voorwaarden:

- De kilometerheffing moet tegelijkertijd ook voor het personenverkeer worden geïmplementeerd. 13,9% van de totale voertuigkilometers in België zijn afkomstig van het vrachtvervoer. Dus bijna 90% van de afgelegde voertuigkilometers op ons wegennet worden door het personenvervoer gegenereerd. De grootste oorzaak van het huidig mobiliteits- en fileprobleem is m.a.w. niet afkomstig van het goederenvervoer.
- De heffing moet variabel zijn in plaats en in tijd. De bedoeling van de kilometerheffing moet zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Het fileprobleem is een variabel probleem, afhankelijk van tijd en locatie. Het mag dus niet gaan om een verdoken belasting.
- Het moet gaan om een voorspelbare heffing. Het moet voor de transporteur mogelijk zijn om op voorhand de grootorde van het bedrag van de kilometerheffing te kunnen berekenen, op basis van het te volgen traject en het tijdstip waarop wordt gereden. Daarbij is het onaanvaardbaar dat een rit over een stuk autosnelweg plots duurder wordt omwille van een niet structurele file
- Een kilometerheffing voor het vrachtvervoer vanaf 3,5 ton is aanvaardbaar, maar er moet een redelijke gradualiteit worden opgelegd inzake de heffing. Vandaag wordt het aantal assen gemeten en is er een te klein aantal verschillen in categorieën. Meer gradatie in de heffingen is noodzakelijk.
- Een kilometerheffing waarvan de hoogte afhangt van de emissienorm waaraan een voertuig voldoet is aanvaardbaar. Voorwaarde is wel dat de verschillen tussen de duurste en goedkoopste categorie niet disproportioneel groot zijn en dat de goedkoopste categorie heffing correspondeert met werkelijk op de markt te verkrijgen voertuigen (bijv. Euro 4 motoren zijn momenteel nog niet te verkrijgen).
- Een kilometerheffing zal ongetwijfeld een inflatoir karakter hebben op de goederen in het algemeen. Daarom mag de heffing niet zodanig hoog worden gemaakt dat goederenstromen op termijn dreigen stil te vallen.
- Er mag geen cumulatie van verschillende prijsinstrumenten zijn op dezelfde infrastructuur (bijv. tol + kilometerheffing).
- De inkomsten van de kilometerheffing moeten gebruikt worden voor het instandhouden en verbeteren van de wegeninfrastructuur. Elke vorm van kruissubsidie met andere vervoersmodi is principieel onaanvaardbaar.
- Er moet gestreefd worden naar een globale Europese aanpak met een zo groot mogelijke onderlinge afstemming (o.m. op technisch-organisatorisch vlak). Er moet gestreefd worden naar een Europese compatibiliteit van de verschillende elektronische tolheffingsystemen.

3.5. Verkeersveiligheid in het vrachtvervoer prioritair. Pleidooi voor de realisatie van een onafhankelijk instituut voor ongevalanalyse

3.5.1 Wat zegt het mobiliteitsplan?

Het mobiliteitsplan focust voor het verkeersveiligheidsbeleid vooral op het wijzigen van de mentaliteit van de weggebruikers en de handelingsbekwaamheid van de chauffeurs. Hiervoor worden een aantal maatregelen voorgesteld, waarvan sommige betrekking hebben op het goederenvervoer, o.a.:

- Oprichting van verkeerseducatieve parken in de provincies voor bijscholing en rijvaardigheidscursussen (bijv rijsimulatoren voor vrachtwagenchauffeurs);
- Opdrijven van de snelheidscontroles;
- Aanleggen van automatische aswegers langsheen het hoofdwegennet om gewichtsoverschrijdingen bij de vrachtoertuigen te kunnen controleren en te beteugelen;
- Uitwerken van een actieprogramma (in samenwerking met de transportsector) om de verkeersveiligheidscultuur in de bedrijven te introduceren.

3.5.2 Bemerkingen

De verkeersveiligheid met betrekking tot het goederenvervoer vereist een specifieke aanpak. Onder meer door hun massa en constructie vormen vrachtwagens een specifiek risico. Zo is er bijvoorbeeld de beperktere zichtbaarheid vanuit de vrachtwagen op sommige plaatsen van de directe omgeving. Bij ongevallen met vrachtwagens is het letselrisico voor derden ook veel hoger als gevolg van de grotere massa van de vrachtwagen. Vrachtwagens vertegenwoordigen 13,6% van het totaal aantal voertuigkilometer op ons wegennet en zijn betrokken in ruim 6% van alle letselongevallen. Omdat er nog steeds een forse groei van het goederenverkeer over de weg wordt verwacht is een gericht verkeersveiligheidsbeleid naar het goederenvervoer meer dan ooit noodzakelijk.

Hoewel het aantal letselongevallen waarbij minstens een zware vrachtwagen is betrokken daalt, mogen we niet op onze lauweren blijven rusten, want ten aanzien van de andere Europese lidstaten en zeker ten opzichte van onze buurlanden hinken we nog steeds achterop op het vlak van verkeersveiligheid. Hierbij moet worden aangestipt dat het probleem van de verkeersveiligheid in het goederenvervoer geen zaak van de transportsector alleen is. Alle betrokken partijen (ondernemingen, transporteurs, maatschappelijke organisaties, burgers en overheden) moeten hun deel bijdragen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Men moet er zich van bewust worden dat naast het persoonlijke leed dat met ongevallen gepaard gaat verkeersonveiligheid ook forse economische consequenties heeft. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid (productieverlies, medische kosten, materiële kosten) zijn astronomisch. In Nederland werden ze geschat op 6,3 miljard Euro. Het verbeteren van de verkeersveiligheid levert dus naast een grote maatschappelijke winst ook een forse economische winst op.

3.5.3 Aanbevelingen en voorstellen

Verkeersveiligheid in het goederenvervoer blijft voor de sectorale commissie een prioritair thema. Om de ambities op het vlak van veiligheid ten aanzien van het goederenvervoer te realiseren, moet volgens de commissie geopteerd worden voor een integrale veiligheidsbenadering, waarbij de samenwerking en de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen alle bij het verkeers- en vervoersbeleid betrokken partijen en essentieel onderdeel vormt. De overheid moet hier een regisseursrol vervullen.

In haar aanbeveling over de verkeersveiligheid in het goederenvervoer over de weg van 16 oktober 2001 formuleerde de sectorale commissie goederenvervoer reeds een aantal concrete voorstellen, die hier dan ook niet allemaal hernomen worden.

Toch wenst de commissie nogmaals in het bijzonder te pleiten voor de oprichting van een adviserend instituut voor ongevalanalyse.

Dergelijk onafhankelijk en adviserend instituut wordt door de commissie als een noodzakelijk instrument beschouwd om de verkeersveiligheid in het goederenvervoer effectief te verbeteren.

Niet altijd komen de werkelijke oorzaken van ongevallen waarin vrachtwagens zijn betrokken boven water. Het gaat bij ongevallen ook slechts zelden om slechts één oorzaak, dikwijls is er een samenloop van een aantal oorzaken en omstandigheden. Toch is juist de oorzaak van ongevallen van primordiaal belang om herhaling te kunnen voorkomen en een verkeersveiligheidsbeleid te kunnen uitstippelen.

Een beleidsondersteunend onafhankelijk instituut dat belast is met het onderzoek naar de oorzaken van ongevallen of incidenten in de transportsector is volgens de commissie hierbij een onontbeerlijk instrument. Het moet de taak van dit instituut zijn om te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken van individuele of categorieën van ongevallen of incidenten zijn en op basis daarvan adviezen te verstrekken ten aanzien van de overheid of de individuele betrokkenen (bijv. vervoersbedrijven).

Het is hierbij belangrijk dat de onafhankelijkheid van het instituut wordt gewaarborgd en dat ook niet gezocht wordt naar een dader of schuldlige (dit moet de taak van politie en justitie blijven).

3.6. Bijzondere aandacht voor de stedelijke distributie

3.6.1 Wat zegt het plan

Het mobiliteitsplan stelt binnen het maatregelenpakket “Efficiënt gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur” voor om onderzoek uit te voeren naar mogelijke efficiënte oplossingen op het vlak van stedelijke distributie die in Vlaanderen toepasbaar zijn. Het gaat hier dus niet om maatregelen, maar slechts om onderzoek. De problematiek van de stedelijke distributie komt m.a.w. nauwelijks aan bod in het plan.

3.6.2 Bemerkingen

Nochtans staat ook de bereikbaarheid van de binnensteden als gevolg van de mobiliteitsexplosie en -behoeften steeds meer onder druk. De doorstroming in binnensteden laat vaak te wensen over. Tijdige bevoorrading wordt alsmear moeilijker. Nochtans is de economische bedrijvigheid van steden afhankelijk van een goede bevoorrading. Het belang van het goederenvervoer voor de stedelijke samenleving is bijgevolg erg groot. De combinatie van diverse functies binnen de stadsgrenzen, zoals werken, wonen en consumeren leidt onherroepelijk tot een aantal goederenstromen: bevoorraden van de detailhandel, kleinbedrijf, kantoren en horeca, afvoer van goederen (van bedrijven), eventueel doorvoer, enz.

De stedelijke distributie is een complex gegeven. Maatregelen op het gebied van stedelijke distributie zijn bijna altijd de bevoegdheid van de gemeenten. Leveringen worden beperkt zowel in ruimte als in tijd. Niet alleen is er de verkeersdruk, er zijn ook de opgelegde verstertijden en de diverse openingsuren van de te beleveren zaken. Het tijdstip en de frequentie van bevoorrading kan variëren per activiteitssector, per type handelszaak en goederen, maar ook volgens de gewoontes of eisen van de klant. Leveranciers van goederen ondervinden ook hinder om een parkeerplaats te zoeken zo dicht mogelijk bij de bestemming, omdat personenwagens niet zelden het goederenvervoer hinderen wanneer oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van de laad- en losvoorzieningen voor het vrachtverkeer.

Grosso modo kunnen de knelpunten bij de stedelijke distributie naar de gemeenten en steden toe grotendeels opgedeeld worden in twee groepen:

1. **Transparantie:** het is onduidelijk op welke basis steden en gemeenten maatregelen treffen. De ene stad is soms veel strenger dan de andere, zonder dat daar een gefundeerde visie aan ten grondslag lijkt te liggen. Een gemeenschappelijk kader voor stedelijke distributie ontbreekt.
2. **Afstemming:** de afstemming (van de venstertijden waarbinnen levering in stedelijke kernen mogelijk is) en de uniformiteit tussen de regelgeving in de steden en gemeenten is heel beperkt, waardoor er over het algemeen onvoldoende aansluiting is tussen de gemeenten. Er is momenteel sprake van een wirwar aan maatregelen en venstertijden waardoor een efficiënte stedelijke distributie sterk wordt gehinderd.

Een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid mag aan deze reële problematiek niet voorbijgaan. De sectorale commissie is van oordeel dat op het vlak van de stedelijke distributie beleidskeuzes zullen moeten worden gemaakt. Bij deze beleidskeuzes zal met diverse factoren rekening moeten worden gehouden. Zoals aangegeven zijn de problemen van het goederenvervoer in een stedelijke omgeving ingewikkeld en spelen ook de tegengestelde belangen een rol. Zo wil de vervoerder zo snel en efficiënt mogelijk de bevoorrading uitvoeren (naar de wensen van de verlader en de afnemer), wil de consument zo ongehinderd en veilig mogelijk winkelen en recreëren, wil de winkelier een regelmatige bevoorrading zonder dat de bedrijfsvoering wordt gehinderd en de bereikbaarheid van de consument wordt geschaad en willen de bewoners zo weinig mogelijk overlast van het verkeer (geluid, stank, trilling,...).

3.6.3 Aanbevelingen en voorstellen

De toegankelijkheid in de stedelijke gebieden en de stedelijke distributie is voor de commissie van groot belang. Enerzijds omdat deze van wezenlijk belang is voor het functioneren van het infrastructuurnetwerk en daarmee voor het functioneren van onze economie. Anderzijds raakt de problematiek van stedelijke distributie rechtstreeks aan de economische en maatschappelijke vitaliteit van steden en gemeenten.

Daarom pleit de commissie voor de ontwikkeling van een overkoepelend, bovengemeentelijk beleidskader voor stedelijke distributie, waarbij gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke afstemming van de venstertijden voor het leveren en/of afhalen van goederen in de steden en gemeenten.

Dit globaal kader moet ervoor zorgen dat de belemmeringen van de toegankelijkheid van stedelijke kernen voor een efficiënte distributie, door een veelheid aan gefragmenteerde regelgeving, worden weggewerkt.

Dit neemt niet weg dat gemeentelijk maatwerk kan gehandhaafd blijven. Om vrachtwagens flexibel en efficiënt te kunnen inzetten zijn onderlinge verschillen in venstertijden soms gewenst.

Binnen het overkoepelend kader moeten de algemene minimum proceseisen worden uitgewerkt en vastgelegd waarbinnen de steden en gemeenten kunnen handelen. Bijvoorbeeld ten aanzien van de venstertijden of de voertuigeisen.

De ontwikkeling van dergelijk proceskader voor stedelijke distributie moet tot stand komen via een gezamenlijke aanpak, waarbij de diverse stakeholders worden betrokken. Naast de regionale, provinciale en gemeentelijke overheden moeten bijgevolg ook minstens de vervoerders, de verladers en de groot- en detailhandel worden betrokken.

Naast de ontwikkeling van een overkoepelend beleidskader moet ook gezocht worden naar creatieve innovatieve oplossingen en maatregelen voor een efficiëntere stedelijke distributie.

Een aantal voorbeelden van mogelijke opties zijn:

- Medegebruik van busbanen voor het vrachtvervoer;
- Uitbouw van stadsdistributiecentra;
- ...

Het is voor de commissie echter belangrijk dat de steden een belangrijke attractiepool blijven voor wonen, werken en consumeren. Daarom moet vermeden worden dat oplossingen voor het optimaliseren van de stedelijke goederendistributie een inflatoir karakter zouden hebben met een negatieve impact op de aantrekkingskracht van de steden.

3.7. Aangepaste routes voor het uitzonderlijk vervoer

3.7.1 Wat zegt het mobiliteitsplan?

Het mobiliteitsplan gaat niet in op de problematiek van het uitzonderlijk vervoer.

3.7.2 Bemerkingen

De sector van het uitzonderlijk vervoer is een economisch niet onbelangrijke sector. Ten eerste is hij heel arbeidsintensief en ten tweede realiseert hij een grote toegevoegde waarde (ca 250 miljoen Euro).

De regelgeving betreffende het uitzonderlijk goederenvervoer werd grotendeels vastgelegd in artikel 48 van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Hierin wordt bepaald dat voor uitzonderlijk vervoer een vergunning nodig is, afgeleverd door de minister van Openbare Werken. De vergunning vermeldt de geldigheidsduur en de te volgen weg.

Uitzonderlijk vervoer mag alleen maar plaatsvinden op hiervoor bestemde en geschikte routes. De administratie Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid is belast met het uittekenen van deze routes in Vlaanderen (in samenspraak met de federale overheid). Hierbij mag geen gebruik worden gemaakt van de autosnelwegen (door vervoer boven 44 ton), aangezien de meeste brugconstructies qua hoogteprofiel niet afgestemd zijn op voertuigen van meer dan 44 ton. Er moet derhalve grotendeels via gewestwegen worden gereden.

Hier wringt juist het schoentje. Want ook een groot deel van deze voor het uitzonderlijk vervoer bestemde wegeninfrastructuur is evenmin voldoende afgestemd op dit vervoer. Eén van de grootste knelpunten zijn de rotondes. Bij afwezigheid van een duidelijk beleidskader voor de ontwikkeling en de inplanting van rotondes zijn deze dikwijls niet aangepast aan de vereisten (lees afmetingen) van het uitzonderlijk vervoer. Dit heeft onder meer tot gevolg dat het risico op infrastructurele schade en dus de kosten groter worden. Daarnaast is er ook een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Het is dan ook niet denkbeeldig dat uitzonderlijke transporten deze infrastructuur zullen vermijden en andere routes zoeken in onze buurlanden.

Daarenboven werd in het programmadecreet bepaald dat de Vlaamse overheid de sector van het uitzonderlijk vervoer, bovenop de kosten verbonden aan de uitreiking van de vergunning door de federale overheid, een bijkomende bijdrage wil vragen om de kosten voor eventuele wegenbeschadiging te helpen betalen.

3.7.3 Aanbevelingen en voorstellen

De overheid moet ervoor zorgen dat uitzonderlijke transporten op een behoorlijke wijze kunnen gebeuren en dat de infrastructuur die hiervoor gebruikt moet worden voldoet aan de vereisten van deze transporten.

Meer in het bijzonder moeten de rotondes op de vastgelegde trajecten voor uitzonderlijk vervoer aangepast zijn aan het specifieke karakter van dat vervoer. Het grootst toegelaten type-voertuig moet als maatstaf dienen voor de geometriebepaling van de rotondes. De meeste ongevallen op rotondes zijn te wijten aan een onvoldoende geslaagd en aangepast infrastructuurconcept.

Op de routes voor uitzonderlijk vervoer moeten alle infrastructuurprojecten (waaronder rotondes) worden gecontroleerd op de doorgangsmogelijkheden van de voertuigen. Indien de controle negatief is moeten deze projecten worden aangepast om het uitzonderlijk vervoer op een efficiënte en veilige manier toe te laten (de doorgangsmogelijkheden moeten hersteld worden).

De commissie vindt het opleggen van een bijkomende vergoeding voor eventuele infrastructuurbeschadiging aan de transportfirma's die uitzonderlijk vervoer verrichten niet aanvaardbaar.

Aangezien Vlaanderen als transportregio in rechtstreekse concurrentie staat met de buurlanden, en in het bijzonder met Nederland, bestaat het gevaar dat een deel van het uitzonderlijk transport naar onze buurlanden zal worden afgeleid, met alle economische en sociale gevolgen van dien.

3.8. Eindelijk werk maken van een grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer

3.8.1 Wat zegt het plan

In het mobiliteitsplan wordt voorgesteld om in nauwe samenwerking met alle stakeholders te zoeken naar flexibele logistieke concepten die de efficiëntie van het goederenvervoer verbeteren.

3.8.2 Bemerkingen

De sectorale commissie heeft reeds meermaals deze problematiek aangekaart en is reeds geruime tijd vragende partij voor een grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer. Voor een uitgebreide toelichting van de standpunten van de commissie over de problematiek van flexibilisering kan dan ook verwezen worden naar de aanbeveling en het recente manifest van de commissie terzake. Het huidig Mobiliteitsplan heeft de bekommernis van de sectorcommissie overgenomen, maar stelt weinig concrete maatregelen voor.

Nochtans heeft de commissie meermaals gewezen op het multidimensioneel karakter van de problematiek; flexibilisering is geen zaak van de transportsector alleen.

3.8.3 Aanbevelingen en voorstellen

De commissie is van oordeel dat eindelijk een duidelijke stap voorwaarts moet gezet worden om te komen tot een grotere flexibilisering van de logistieke concepten in het goederenvervoer.

In het licht van het toenemend mobiliteitsprobleem en een betere benutting van de infrastructuur mogen oplossingen op het vlak van flexibilisering niet meer genegeerd worden. Initiatieven van de overheid als sturende factor moeten verder gaan dan onderzoek. Hierbij moet nagedacht worden over concepten van flexibilisering over alle sectoren heen. Want flexibilisering is geen zaak van de transportsector alleen.

De commissie stelt voor om op korte termijn een kennisplatform op te richten, samen met vertegenwoordigers van de diverse stakeholders. Dit platform moet alle aspecten van een grotere flexibilisering nauwgezet in kaart brengen en op basis daarvan concrete beleidsvoorstellen formuleren.

De sectorale commissie is bereid haar volle medewerking te verlenen aan initiatieven die gericht zijn op een grotere flexibilisering in het goederenvervoer .