

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 mei 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het opstarten van proefprojecten
met ecocombi**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking	4
III. Stemmingen	5

Voorgaande documenten :

Doc 52 **0727/ (2007/2008)** :

- 001: Voorstel van resolutie van de heren De Padt, Van Campenhout en Schiltz.
002: Farde.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 mai 2009

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative au lancement de projets pilotes
«écocombis»**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Page.

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale.....	4
III. Votes	5

Documents précédents :

Doc 52 **0727/ (2007/2008)** :

- 001 : Proposition de résolution de MM. De Padt, Van Campenhout et Schiltz.
002: Farde.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens
sp.a	David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen!	Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groote

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde, Linda Vissers
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Ben Weyts

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a	:	socialistische partij anders	
VB	:	Vlaams Belang	
<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>			<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>
DOC 52 0000/000:		Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000: Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:		Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV:		Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:		Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:		Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:		Plenum	PLEN: Séance plénière
COM:		Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT:		Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen:</i>	<i>Commandes:</i>
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Tijdens haar vergadering van 22 april 2009 heeft uw commissie onderhavig voorstel van resolutie besproken.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN MEVROUW INE SOMERS, EEN VAN DE INDIENERS VAN HET VOORSTEL

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) stelt dat het voorstel tegemoet komt aan de wens van de regering om een duurzaam mobiliteitsbeleid te promoten. Het inschakelen van de ecocombi kan aan het co-modale goederenvervoer een belangrijke impuls geven, vooral op het vlak van containertrafiek. De ecocombi (lange zware vrachtwagens, LZV's) hebben een dubbel voordeel:

- enerzijds vervoeren ze meer lading per rit, met een afname van het aantal vrachtwagens tot gevolg;
- anderzijds ligt het brandstofverbruik en de Nox-emissie van een supertruck gemiddeld 15% lager dan het verbruik van twee afzonderlijke kleine trucks voor het vervoer van eenzelfde hoeveelheid goederen.

Bovendien moeten de doelstellingen gehaald worden inzake de uitstoot van schadelijke broeikasgassen. De ecocombi kunnen hiertoe bijdragen. In Nederland vond reeds een proefproject plaats en de cijfers zijn veelbelovend.

In ons land werd op het niveau van de Gewesten al grondig nagedacht over de problematiek van de lange, zware vrachtwagens. Op 10 juli 2007 werd in het Vlaams Parlement een voorstel van resolutie betreffende het opstarten van een proefproject aangenomen.

Een dergelijk proefproject valt onder de gedeelde verantwoordelijkheid van de federale overheid en de Gewesten. De Gewesten zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de afbakening van de trajecten waarop transport met LZV's op een veilige manier kan plaatsvinden, rekening houdend met het openbaar patrimonium. De federale overheid is op haar beurt verantwoordelijk voor de regelgeving met betrekking tot de toegelaten afmetingen en gewichten van voertuigen en hun toebehoren.

De Europese richtlijn 96/53 biedt lidstaten de mogelijkheid om af te wijken van de standaardafmetingen en -gewichten van vrachtvervoer op de weg.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de sa réunion du 22 avril 2009.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE MME INE SOMERS, COAUTEUR DE LA PROPOSITION

Mme Ine Somers (Open Vld) indique que la proposition répond au souhait du gouvernement de promouvoir une politique de mobilité durable. La mise en circulation des écocombis peut donner une forte impulsion au transport de marchandises co-modal, surtout dans le domaine du trafic de conteneurs. Les écocombis (des camions plus longs et plus lourds) présentent un double avantage:

- d'une part, ils transportent une plus grande cargaison par voyage, ce qui entraîne une diminution du nombre de camions;
- d'autre part, leur consommation et leurs émissions de NOx sont de 15 % inférieures à celles de deux camions de plus petite taille pour le même volume de marchandises transportées.

Il faut par ailleurs atteindre les objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les écocombis peuvent y contribuer. Aux Pays-Bas, un projet pilote a déjà été mené et les résultats sont prometteurs.

Dans notre pays, le niveau régional réfléchit déjà en profondeur à la problématique des convois routiers longs et lourds. Le Parlement flamand a par exemple adopté, le 10 juillet 2007, une proposition de résolution sur l'organisation d'un projet pilote.

Un tel projet pilote relève de la responsabilité partagée de l'autorité fédérale et des Régions. En leur qualité de gestionnaires régionaux de la voie publique, les Régions sont responsables de la définition des trajets que peut emprunter, en toute sécurité, le transport effectué à l'aide de camions longs et lourds, compte tenu du patrimoine public. L'autorité fédérale, quant à elle, est responsable de la réglementation relative aux dimensions et aux masses autorisées des véhicules et de leurs accessoires.

La directive européenne 96/35 permet aux États membres de déroger aux dimensions et poids standards pour le transport de marchandises par route.

II. — **BESPREKING**

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwijst naar de resolutie van 10 juli 2007 van het Vlaams Parlement, die door alle meerderheidsfracties werd goedgekeurd. De federale regering heeft naar aanleiding daarvan een KB uitgewerkt, dat nu klaar is en voor advies naar de Gewesten werd gestuurd. Hij vindt het dan ook uiterst merkwaardig dat het Vlaams Gewest, dat oorspronkelijk vragende partij was, er blijkbaar nu niet meer in slaagt een positief advies te geven. De spreker steunt evenwel het voorstel.

De heer David Lavaux (cdH) steunt het voorstel om een proefproject op te zetten. Het Waals Gewest heeft duidelijk laten blijken dat men daartoe bereid was en heeft reeds een aantal delen van het autowegennet gekozen waarop het proefproject kan plaatsvinden.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) is geen voorstander van het voorstel. Een supertruck kan dan wel twee kleine vrachtwagens vervangen, één binnenvaartuig vervangt 80 vrachtwagens.

De spreekster is van mening dat het reeds zwaar overbelaste wegverkeer niet verder onder druk moet worden gezet. Tegenover de weinige voordelen van de ecocombi staan heel wat nadelen, waaronder ernstige risico's voor de veiligheid, zeker op de dichtbevolkte Belgische wegen die niet de omvang en de verlatenheid hebben van de Amerikaanse snelwegen en moeilijk voertuigen van die omvang kunnen verdragen. Wat zal er gebeuren wanneer de omvangrijke ecocombi de snelwegen moeten verlaten om zich over smalle wegen naar hun bestemming te begeven?

De «*modal shift*» is een Europees initiatief om het goederenvervoer van de wegen te verplaatsen naar spoor- en waterverkeer. De ecocombi kaderen niet in dat plan. Buitenlandse studies tonen reeds aan dat de ecocombi een marktaandeel van spoor-en waterverkeer inpalmen.

Het risico bestaat dat de infrastructuur verder beschadigd wordt, terwijl de Belgische wegen reeds in slechte staat zijn en er weinig middelen beschikbaar zijn voor onderhoud.

De vertegenwoordiger van de staatssecretaris voor Mobiliteit stelt dat een ontwerp van KB werd opgesteld en dat de Gewesten om advies werd gevraagd. Van het Vlaams Gewest werd inderdaad nog geen advies ontvangen.

Ook het advies van de Raad van State werd gevraagd en verkregen: die instelling was van oordeel

II. — **DISCUSSION**

M. Jef Van den Bergh (CD&V) renvoie à la résolution du 10 juillet 2007 du Parlement flamand, qui a été adoptée par tous les partis de la majorité. Le gouvernement fédéral a ensuite rédigé un arrêté royal qui est à présent terminé et qui a été transmis pour avis aux Régions. Il s'étonne donc vivement que la Région flamande, qui était initialement demandeuse dans ce dossier, ne parvienne manifestement plus à donner un avis positif. L'intervenant soutient néanmoins la proposition.

M. David Lavaux (cdH) soutient la proposition visant à lancer un projet pilote. La Région wallonne a clairement indiqué qu'elle y était prête et a déjà choisi une série de portions du réseau autoroutier sur lesquelles le projet pilote peut être mené.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) n'est pas favorable à la proposition. Même si un supercamion remplace deux petits camions, un bateau de navigation intérieure en remplace quatre-vingts.

L'intervenante considère qu'il ne faut pas mettre encore davantage de pression sur le trafic routier, déjà très fortement surchargé. À côté des rares avantages des écocombis, on peut citer de nombreux inconvénients, parmi lesquels de graves risques pour la sécurité, surtout sur les routes belges très fréquentées, qui n'ont ni la taille, ni la quiétude des autoroutes américaines et qui peuvent difficilement supporter des véhicules de cette taille. Qu'advient-il lorsque les grands écocombis devront quitter les autoroutes pour emprunter des routes plus étroites afin d'atteindre leur destination?

Le «*transfert modal*» est une initiative européenne qui vise à déplacer le transport de marchandises du trafic routier vers le trafic ferroviaire et fluvial. Les écocombis ne s'inscrivent pas dans le cadre de ce plan. Des études étrangères montrent déjà que les écocombis conquièrent une part de marché du trafic ferroviaire et fluvial.

Le risque existe que l'infrastructure soit dégradée davantage, alors que les routes belges sont déjà en mauvais état et qu'il y a peu de moyens disponibles pour leur entretien.

Le représentant du secrétaire d'État à la Mobilité précise qu'un projet d'arrêté royal a été rédigé et que l'avis des Régions a été demandé. On n'a effectivement pas encore reçu l'avis de la Région flamande.

On a également demandé et obtenu l'avis du Conseil d'État: cette institution a estimé qu'un accord de co-

dat een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten en de federale overheid noodzakelijk was. Er is nog een latere vergadering geweest omtrent dat samenwerkingsakkoord, maar voorlopig werd geen vooruitgang geboekt. Een tweede mogelijkheid die momenteel op wetgevingstechnisch vlak wordt geëvalueerd, is om alleen een afwijking op de voorschriften voor lengte en gewicht toe te staan en de problematiek vervolgens aan de Gewesten over te laten.

III. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Considerans A wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

Considerans B wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Considerans C wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Considerans D wordt aangenomen met 9 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Considerans E wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Considerans F wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

Considerans G wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

B. Aanbevelingen

Aanbeveling 1 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Aanbeveling 2 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

C. Stemming over het geheel

Het voorstel van resolutie wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

De rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

François BELLOT

opération entre les Régions et l'autorité fédérale était nécessaire. Une réunion ultérieure a encore eu lieu concernant cet accord de coopération, mais aucun progrès n'a été enregistré provisoirement. Une deuxième possibilité actuellement évaluée sur le plan légistique consiste à déroger uniquement aux prescriptions pour la longueur et le poids et à laisser ensuite la problématique aux Régions.

III. — VOTES

A. Considérants

Le considérant A est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Le considérant B est adopté par 10 voix et une abstention.

Le considérant C est adopté par 9 voix contre 2.

Le considérant D est adopté par 9 voix contre une et une abstention.

Le considérant E est adopté par 9 voix contre 2.

Le considérant F est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Le considérant G est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

B. Recommandations

La recommandation 1 est adoptée par 9 voix contre 2.

La recommandation 2 est adoptée par 9 voix contre 2.

C. Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution est adoptée par 9 voix contre 2.

Le rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

Le président,

François BELLOT