

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 januari 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het opstarten van proefprojecten
met ecocombi**

(ingediend door de heren Guido De Padt,
Ludo Van Campenhout en
Willem-Frederik Schiltz)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 janvier 2008

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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

(déposée par MM. Guido De Padt,
Ludo Van Campenhout et
Willem-Frederik Schiltz)

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
<i>CD&V–N–VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>	
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>	
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>	
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>	<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>	<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>	<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<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>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De engagementen op het vlak van logistieke ontwikkeling, klimaatverandering en verkeersveiligheid dwingt overheden werk te maken van een duurzamer mobiliteitsbeleid.

In het tussentijdse verslag van het «Witboek Vervoer: tijd om te kiezen» valt een evolutie op in de manier waarop de Europese Commissie nadenkt over duurzame mobiliteitsoplossingen. De «*modal shift*» werd als uitgangspunt ingeruild voor «*co-modality*». Dit betekent dat de verschillende vervoermodi (wegvervoer, spoorvervoer, luchtvervoer en zee- en binnenvaart) beter op elkaar moeten aansluiten in plaats van met elkaar te concurreren.

Hoewel bijkomende investeringen in spoorinfrastructuur en de binnenvaart absoluut noodzakelijk zijn, groeit op Europees vlak de consensus dat ook het wegvervoer in de toekomst een belangrijke rol zal blijven spelen. Rekening houdend met de recente ontwikkelingen en prognoses op het vlak van goederenvervoer levert een meer pragmatische aanpak de meeste kansen op succes op middellange termijn, aldus het rapport.

De inschakeling van lange zware vrachtwagens (LZV's) of ecocombi kan aan het co-modale goederenvervoer een belangrijke impuls geven, vooral op het vlak van containertrafiek.

Deze vrachtwagens van 25,22 meter (langer dan de nu toegestane maximumlengte) hebben een dubbel voordeel:

Eenzijds vervoeren LZV's meer lading per rit, met een afname van het aantal vrachtwagens tot gevolg. In de praktijk kunnen twee LZV-combinaties drie gewone vrachtwagensamenstellingen vervangen. Bij eenzelfde hoeveelheid vervoerde goederen gaat het aantal afgelegde trajecten dus met één derde omlaag. Naarmate meer LZV's worden ingeschakeld in de containertrafiek kan het aantal vrachtwagenkilometer afnemen, met gunstige gevolgen voor de verkeersdoorstroming en de uitstoot van de schadelijke uitlaatgassen.

Maar LZV's dragen ook individueel bij tot een beter leefmilieu. Het brandstofverbruik en de NOx-emissie van één supertruck liggen gemiddeld vijftien procent lager

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les engagements dans le domaine du développement logistique, du changement climatique et de la sécurité routière obligent les autorités à s'atteler à la mise en œuvre d'une politique de mobilité plus durable.

Le rapport intermédiaire du «Livre blanc Transport: l'heure des choix» révèle une évolution dans la manière dont la Commission européenne envisage des solutions durables en matière de mobilité. Le principe de «transfert modal» choisi au départ a été remplacé par celui de «co-modalité». Cela signifie que les différents moyens de transport (transport routier, transport ferroviaire, transport aérien, transport maritime et fluvial) doivent mieux se combiner au lieu de se concurrencer.

Bien que des investissements supplémentaires soient absolument nécessaires dans l'infrastructure ferroviaire et le secteur de la navigation intérieure, un consensus se développe au niveau européen sur le fait que le transport routier continuera, lui aussi, à jouer un rôle important à l'avenir. Le rapport précise que, compte tenu des développements récents et des prévisions dans le domaine du transport de marchandises, une approche plus pragmatique offre plus de chances de succès à moyen terme.

La mise en circulation de camions plus longs et plus lourds ou écocombis peut donner une forte impulsion au transport de marchandises co-modal, surtout dans le domaine du trafic de conteneurs.

Ces camions de 25,22 mètres de long (dépassant la longueur maximale autorisée actuellement) présentent un double avantage:

D'une part, ils transportent une plus grande cargaison par voyage, ce qui entraîne une diminution du nombre de camions. Dans la pratique, deux combinaisons d'écocombis peuvent remplacer trois ensembles de camions ordinaires. Pour une même quantité de marchandises transportées, le nombre de trajets parcourus diminue donc d'un tiers. Plus les écocombis interviendront dans le trafic de conteneurs, plus le nombre de kilomètres parcourus par les camions pourra diminuer, entraînant des effets bénéfiques au niveau de la fluidité du trafic et de l'émission des gaz d'échappement nocifs.

Les convois routiers longs et lourds contribuent en outre, à titre individuel, à l'amélioration de l'environnement. En moyenne, leur consommation et leurs

dan het verbruik van twee afzonderlijke kleine trucks, voor het vervoer van eenzelfde hoeveelheid goederen. Vandaar ook de toepasselijke naam «ecocombi».

Uit een recente evaluatie van het beleid om de uitstoot van schadelijke broeikasgassen terug te dringen, blijkt dat transport ondermaats blijft scoren. Zo schommelt de CO₂-uitstoot van de transportsector nog steeds meer dan 20 procent boven het niveau van 1990, ondanks het feit dat België zich in het kader van het Kyoto-protocol heeft verbonden om deze uitstoot tegen 2008-2012 te verminderen met 7,5 procent tegenover dat referentiejaar.

Om deze doelstelling te halen zijn nieuwe maatregelen noodzakelijk. Ook de inzet van ecocombi kan hiertoe een bijdrage leveren.

In Nederland wordt al enkele jaren geëxperimenteerd met ecocombi-projecten.

In een evaluatierapport van Arcadis voor het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, wordt het proefproject met de LZV's als succesvol beschouwd.

De Nederlandse cijfers spreken voor zich:

- een verhoging van de efficiëntie met 33% voor wat betreft het aantal ton-km per liter brandstof;
- 3 à 5,7% minder CO₂-emissie;
- 1,2 à 2,3% minder uitstoot van fijn stof;
- 1,9 à 3,7% minder emissie van NOx;
- 0,7 à 1,4% minder verkeer.

In ons land wordt op het niveau van de Gewesten momenteel al grondig nagedacht over de problematiek van de lange zware vrachtwagens. Zo werd op 10 juli 2007 in het Vlaams Parlement een «voorstel van resolutie betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's» aangenomen.

Volgens de beleidsbrief Openbare Werken 2007-2008 heeft de Vlaams minister van Openbare Werken de intentie om, «in overleg met de federale minister bevoegd voor Mobiliteit en in uitvoering van de resolutie van het Vlaams parlement, de beschikbare capaciteit beter te benutten door een proefproject voor Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) in te voeren.»

Het opzetten van proefprojecten met lange zware vrachtwagens of ecocombi is een gedeelde verantwoordelijkheid van de federale overheid en de gewesten.

émissions de NOx sont de 15% inférieures à celles de deux camions de plus petite taille pour le même volume de marchandises transportées. C'est aussi pourquoi on parle d'«écocombis».

Il ressort d'une évaluation récente de la politique de réduction des émissions des gaz à effet de serre nuisibles, que les résultats du secteur du transport sont insuffisants. Ses émissions de CO₂ sont toujours de plus de 20% supérieures à celles de 1990 bien que la Belgique se soit engagée, dans le cadre du protocole de Kyoto, à réduire ses émissions de 7,5% par rapport à l'année de référence à l'horizon 2008-2012.

De nouvelles mesures devront être prises pour atteindre cet objectif. L'utilisation d'écocombis pourrait également jouer un rôle à cet égard.

Des projets d'utilisation d'écocombis sont menés aux Pays-Bas depuis plusieurs années.

Dans un rapport d'évaluation établi par Arcadis pour le ministère néerlandais des transports (ministère van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer), le projet pilote d'utilisation de convois routiers plus longs et plus lourds a été qualifié de succès.

Les chiffres néerlandais sont éloquentes:

- augmentation de l'efficacité de 33% pour le rapport tonnes-kilomètres par litre de carburant;
- réduction de 3 à 5,7% des émissions de CO₂;
- réduction de 1,2 à 2,3% des émissions de particules fines;
- réduction de 1,9 à 3,7% des émissions de NOx;
- réduction de 0,7 à 1,4% du trafic.

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 pour les écocombis.

Selon la note de politique Travaux publics 2007-2008, le ministre flamand des Travaux publics a l'intention «d'améliorer la capacité disponible, en concertation avec le ministre fédéral de la Mobilité et en exécution de la résolution du parlement flamand, en introduisant un projet pilote pour les véhicules plus longs et plus lourds».

Le lancement de projets pilotes impliquant des camions longs et lourds ou écocombis sont une responsabilité partagée des autorités fédérales et des Régions.

De gewesten zijn als gewestelijke wegbeheerder verantwoordelijk voor de afbakening van de trajecten waarop transport met LZV's op een veilige manier kan plaatsvinden, rekening houdend met de bescherming van het openbaar patrimonium.

Het is evenwel duidelijk dat ecocombi in de praktijk vooral ingezet zullen worden in industriële gebieden – zoals havenperimeters – en uiteraard niet in dorpskernen. Zo zou een proefproject in het Antwerps havengebied de verzadigde containertrafiek op korte termijn kunnen helpen verzachten, in afwachting van de realisatie en ingebruikname van de Liefkenshoekspoortunnel op termijn.

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 vrachtovervoer over de weg.

Guido DE PADT (Open Vld)
Ludo VAN CAMPENHOUT (Open Vld)
Willem-Frederik SCHILTZ (Open Vld)

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 de la protection du patrimoine public.

Il est clair toutefois que, dans la pratique, les écocombis seront principalement affectés dans les zones industrielles – tels que les périmètres portuaires – et évidemment pas dans les centres ruraux. C'est ainsi qu'un projet pilote pourrait contribuer, à court terme, à alléger le trafic saturé de conteneurs dans le port d'Anvers, dans l'attente de la réalisation et de la mise en service, à terme, du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek.

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.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

A. rekening houdend met het tussentijdse verslag van het «Witboek Vervoer: tijd om te kiezen», waarin «*modal shift*» als uitgangspunt werd ingeruild voor «*co-modality*» om een duurzaam mobiliteitsbeleid te realiseren;

B. gelet op de ondermaatse prestaties die de transportsector levert om de CO₂-uitstoot terug te dringen in uitvoering van het Kyoto-verdrag;

C. gelet op de positieve bijdrage die lange zware vrachtwagens of ecocombi kunnen leveren inzake het terugdringen van zowel brandstofverbruik als schadelijke broeikasgassen;

D. gelet op de gunstige cijfers uit het evaluatierapport over de proefprojecten met ecocombi in Nederland;

E. rekening houdend de intentie van de Vlaamse regering om in overleg met de federale regering en in uitvoering van een resolutie van het Vlaams parlement, de beschikbare wegcapaciteit beter te benutten door een proefproject voor lange zware vrachtwagens in te voeren;

F. gesteld de gedeelde verantwoordelijkheid van de federale overheid en de gewesten op het vlak van afmetingen en gewicht van voertuigen voor wegvervoer;

G. gegeven de mogelijkheid die Europese richtlijn 96/53 biedt om af te wijken van de standaardafmetingen- en gewichten van vrachtovervoer over de weg;

VRAAGT AAN DE FEDERALE REGERING:

1. proefprojecten op te starten met ecocombi, in overleg met de Gewesten;

2. de regelgeving met betrekking tot de toegelaten afmetingen en gewichten van voertuigen en hun toebehoren voor vervoer over de weg aan te passen, rekening houdend met Europese richtlijn 96/53.

17 januari 2008

Guido DE PADT (Open Vld)
Ludo VAN CAMPENHOUT (Open Vld)
Willem-Frederik SCHILTZ (Open Vld)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. compte tenu du rapport intermédiaire du «Livres blancs Transports: l'heure des choix», où le concept de base du «transfert modal» a été remplacé par le concept de «co-modalité» afin de mettre en œuvre une politique de mobilité durable;

B. vu la médiocrité des performances fournies par le secteur des transports afin de réduire les émissions de CO₂ en application du protocole de Kyoto;

C. vu la contribution positive que peuvent apporter les très grands poids lourds ou écocombis en matière de réduction de la consommation de carburant ainsi que de réduction des gaz à effet de serre nocifs;

D. vu les chiffres favorables que fait apparaître le rapport d'évaluation relatif aux projets pilotes sur les écocombis aux Pays-Bas;

E. compte tenu de l'intention du gouvernement flamand de mieux utiliser, en concertation avec le gouvernement fédéral et en exécution d'une résolution du Parlement flamand, la capacité routière disponible en instaurant un projet pilote sur les très grands poids lourds;

F. vu la responsabilité partagée de l'autorité fédérale et des régions sur le plan des dimensions et du poids des véhicules de transport routier;

G. compte tenu de la possibilité offerte par la directive européenne 96/53 de déroger aux dimensions et aux poids standard des véhicules routiers de transport de marchandises;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de lancer des projets pilotes sur les écocombis, en concertation avec les régions;

2. d'adapter la réglementation relative aux dimensions et aux poids autorisés des véhicules de transport routier et de leurs accessoires, compte tenu de la directive européenne 96/53.

17 janvier 2008