

ONDEELBARE STUKKEN

©PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN VZW
Kempische Kaai 57 - 3500 Hasselt
Tel: 011/23.06.06 - fax: 011/23.06.09
e-mail: pbv@binnenvaart.be

Mei 2001

Situering	3
Afgeleverde vergunningen	4
Evolutie	4
Dimensies van de vervoerde goederen	5
Analyse vergunningen en transporten ondeelbaar vervoer.	6
Export	6
Import	6
Doorvoer	6
Intern vervoer België	7
Nationaliteit vervoerder	7
Maatschappelijke kosten	8
Maatschappelijke kosten wegvervoer	8
Congestiekosten	8
Luchtverontreiniging	9
Geluidshinder	9
Veiligheid	9
Monetaire waardering	10
Bijkomende maatschappelijke kosten uitzonderlijk vervoer	10
Infrastructuurkosten	10
Kosten voor de politiebegeleiding van uitzonderlijk vervoer	11
Planning reiswegen	11
Maatschappelijke kosten als beleidsinstrument	12
Situatie in de ons omringende landen	13
Nederland	13
Duitsland	13
Sturend optreden in België	15
Regeringsbeleid	15
Verkeersreglement	15
Havenfiches	16
Beleid concretiseren	16
Voorstellen	18
Binnenvaart positief discrimineren	18
Reiswegen via het wegennet ontmoedigen	18
Vergunningsbeleid uitwerken	18
Besluit	20

Situering

Jaarlijks stijgt het aantal vergunningen voor uitzonderlijk vervoer die door de Directie Uitzonderlijk Vervoer van het federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur worden toegekend.

Met deze vergunningen verkrijgt de aanvrager de toelating om het vervoer van goederen of het verkeer van voertuigen, die volgens het verkeersreglement of het technische reglement van de voertuigen eigenlijk niet op de wegen toegelaten zijn, toch te laten doorgaan.

Het verkeersreglement en het technisch reglement van de voertuigen voorzien immers maximum afmetingen en massa's voor voorwerpen of voertuigen en dit zowel voor veiligheidsredenen als om verkeershinder te voorkomen maar ook om infrastructuurredenen: het wegennet is immers niet voorzien op de hoge belastingen die deze transporten op bruggen en wegen uitoefenen.

De binnenvaart daarentegen is juist zeer geschikt voor het transport van grote ondeelbare of zeer zware goederen: geen hinder voor andere verkeersdeelnemers, geen schade aan bruggen of wegen, er moeten geen straten afgesloten of omleidingen ingelegd worden.

Uitzonderlijk vervoer is een term voor het wegverkeer, niet voor de binnenvaart.

De binnenvaart moet dus uitgebreider in beeld gebracht worden bij de verladers en vervoerders van dit soort goederen.

Echter:

Van bij het uittekenen van de constructieplannen wordt het productieproces opgesplitst over vervoerbare eenheden.

Gespecialiseerde vervoerders investeren in technologie en materiaal om steeds grotere en zwaardere stukken over de weg te kunnen vervoeren.

De taak van de federale administratie die de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer uitreikt bestaat er alleen in om een route te vinden die het vervoer van deze stukken over de weg mogelijk maakt.

Voorlichting en sensibilisering bij verladers en vervoerders is noodzakelijk indien de binnenvaart een groter marktaandeel wil verwerven binnen deze nichemarkt.

De overslagkosten naar de waterweg vormen eventueel de economische drempel.

Beleidsmatig zijn er instrumenten voorhanden om sturend op te treden in deze materie, de directie die de vergunningen uitreikt kan een belangrijke rol toebedeeld worden om zeer concreet bij te dragen tot de uitvoering van het regeringsbeleid.

Afgeleverde vergunningen

Evolutie

Het aantal vergunningen dat jaarlijks uitgereikt wordt vertoont een duidelijke stijgende lijn. Dit is niet louter een conjunctureel verschijnsel maar wordt tevens in de hand gewerkt door het feit dat de goederen zo ver mogelijk afgewerkt worden in de constructieplaatsen inclusief hulpstukken, bedieningsapparatuur en isolatie zodat bij aflevering de afwerking en ingebruikstelling zo beperkt mogelijk kan gehouden worden.

Hierdoor worden er steeds grotere, ondeelbare stukken via het wegennet vervoerd en investeren gespecialiseerde vervoerders in materiaal en technologie om steeds grotere en zwaardere stukken over de weg te kunnen vervoeren.

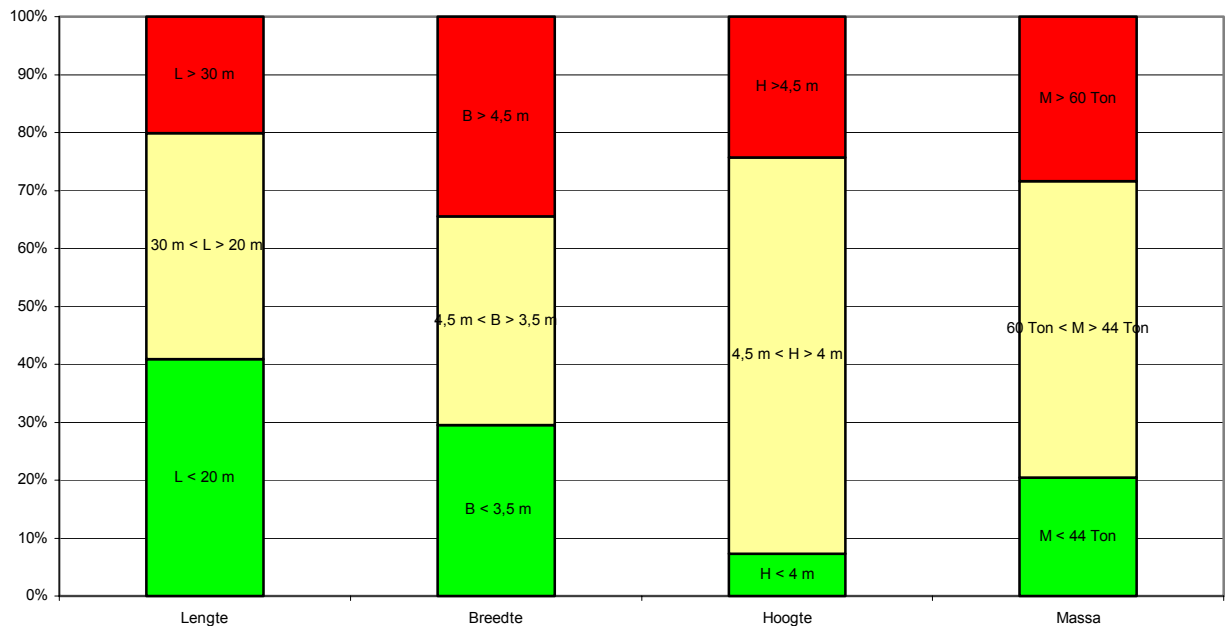
Evolutie van het aantal afgeleverde vergunningen tussen 1995 en 1999.



De vergunningen worden uitgereikt voor een periode (van enkele dagen tot onbeperkt) zodat het ook niet onmiddellijk duidelijk is hoeveel transporten er werkelijk uitgevoerd werden.

Dimensies van de vervoerde goederen

In 1999 werden er dus 18.721 vergunningen toegekend voor uitzonderlijk vervoer via de weg. Wanneer we deze vergunningen in detail bekijken zien we dat de maximaal toegestane afmetingen en massa van de voertuigen of goederen in belangrijke mate overschreden worden.



De toegelaten afmetingen en gewichten van voertuigen worden bepaald in artikel 32bis van het technisch reglement, onderdeel van het verkeersreglement.

De absolute bovengrenzen voor de toegestane massa en dimensies van voorwerpen en voertuigen op het Belgische wegennet bedragen:

Lengte	18,75 meter
Hoogte	4 meter
Breedte	2,55 meter
Massa	44 Ton

De meest duidelijk technische eis voor het doorgaan van uitzonderlijk vervoer is de vrije hoogte, de aanvragers moeten rekening houden met de vrije hoogte onder bruggen aangezien deze een absolute fysieke grens vormen in de reisroutes, deze maxima wordt dan duidelijk minder overschreden.

Vrije hoogtes:	autosnelweg	5 meter
	Gewestelijke "N-weg"	4,5 meter
	Gemeentewegen	4 meter

Men stelt een soort "niet-officiële normalisatie" vast tussen 4 en 4,5 meter, in België worden de reisroutes immers bij voorkeur via de gewestwegen gepland en de autosnelwegen vermeden

Voor sommige vergunningen wordt één van de maxima overschreden voor andere een combinatie van verschillende criteria tot alle criteria. In de meeste gevallen wordt minstens één van de maxima met meer dan 50% overschreden.

Analyse vergunningen en transporten ondeelbaar vervoer.

Gedetailleerde cijfers zijn slechts beschikbaar over 1992 toen werden er 14.631 vergunningen uitgereikt. De dienst rekende uit dat middels deze vergunningen 284.000 transporten werden uitgevoerd voor een totaal gewicht van 13.233.846 TON.

Het aantal vergunningen is ondertussen sterk toegenomen, de verdeling over de verschillende soorten vergunningen en vervoerde tonnages bleef vrij constant zodat we op basis van de detailanalyse van 1992 voor 1999 de volgende gegevens kunnen uitwerken:

1999: totaal 18.721 vergunningen = ± 363.390 transporten = 16.933.000 TON

Export

2.310 vergunningen = 12,3% = ± 15.350 transporten = 923.600 TON

Aangezien het eindpunt van deze transporten een bestemming buiten België is worden de goederen over een langere afstand vervoerd. Verder blijkt dat de plaatsen van vertrek voor 80% gelegen zijn in de onmiddellijke omgeving van een bevaarbare waterweg.

Meer dan 27% van deze vergunningen betreffen dan nog vervoer rechtstreeks naar een inschepingsplaats (Antwerpen, Zeebrugge of Oostende) zodat vertrek en aankomstplaats watergebonden zijn.

Import

2.580 vergunningen = 13,8% = ± 18.500 transporten = 1.039.700 TON

Deze transporten hebben als beginpunt een verzender buiten België, de goederen worden dus over een langere afstand vervoerd. Verder blijken de bestemmingen voor 80% gelegen te zijn in de onmiddellijke omgeving van een bevaarbare waterweg.

Hiervan zijn slechts een klein percentage (5%) rechtstreeks van een inschepingsplaats afkomstig, meer dan 36% is afkomstig uit Nederland, het land met het meest wijdvertakte waterwegennet van Europa.

Doorvoer

5.840 vergunningen = 31,2% = ± 39.600 transporten = 2.327.400 TON

Meer dan 57% van deze vergunningen hebben als vertrek of aankomstplaats één van de Vlaamse Havens. Vanuit de landen van vertrek (Nederland, Duitsland en Frankrijk) zijn er steeds adequate waterwegverbindingen naar onze zeehavens voorhanden.

De andere transporten (±17.000 transporten - 1.000.700 TON) transiteren door ons land, vertegenwoordigen een belangrijke maatschappelijke kost en bieden geen enkele economische meerwaarde aangezien ze bijna uitsluitend (83%) door buitenlandse vervoersfirma's gerealiseerd worden.

Intern vervoer België

- 5.160 vergunningen = 22,9% = ± 255.900 transporten = 1.066.280 TON betreffen vergunningen voor transporten die noch voor de massa noch voor de hoogte het verkeersreglement te boven gaan. Hier valt vooral het klein gewicht per transport op. Het betreft vooral transporten van en naar bouwwerven.
- 2.810 vergunningen = 19,8% = 33.900 transporten = 1.979.670 TON betreffen vergunningen binnen België met verplichte reisweg.

Nationaliteit vervoerder

Ongeveer 50% van de transporten worden uitgevoerd door Belgische vervoersondernemingen, 23% door Nederlandse en 14% door Franse vervoerders.

Van de grensoverschrijdende transporten nemen de Belgische bedrijven slechts 31% voor hun rekening nemen: 69% wordt door buitenlandse firma's uitgevoerd (Nederland= 31%, Duitsland=20% en Frankrijk=10%).

De zuivere doorvoertransporten worden voor 17% door Belgische ondernemingen verzorgd. De aanvraag van deze vergunningen wordt meestal vanuit de vergunningverlenende overheid van onze buurlanden ingeleid, aangezien een deel van deze transporten over het grondgebied van onze buurlanden loopt.

Hier ligt dus een uitstekende kans om bilateraal coördinerend op te treden, eens wanneer vertrek en aankomstplaats gekend zijn kan eenvoudig geëvalueerd worden of het waterwegennetwerk een alternatief biedt zodat het grootste deel van het transport via de binnenvaart kan verlopen.

Uit de analyse blijkt dat 57% van de vergunningen grensoverschrijdend zijn, dat 22% van de vergunningen (27.600 transporten - 1.356.816 TON) als vertrekpunt of bestemming een inschepingsplaats (één van de Vlaamse havens) heeft en dat voor het merendeel van de transporten evenwaardige waterwegverbindingen bestaan.

De vergunning verstrekkende overheid heeft dus verschillende mogelijkheden en ook verschillende criteria voorhanden waarop ze de vergunning kunnen beoordelen en bepaalde voorwaarden kunnen opleggen.

Maatschappelijke kosten

Maatschappelijke kosten zijn de niet via prijzen in rekening gebrachte effecten op het welvaartsniveau of de productiemogelijkheden van consumenten respectievelijk producenten als gevolg van de economische activiteit van anderen. Het betreft dus de effecten van een activiteit die niet via de markt verrekend worden, maar op de maatschappij in zijn geheel afgewenteld worden.

Relatieve verdeling van de externe kosten per effect over de verschillende transportmodi in de Europese Gemeenschap

<i>Extern effect</i>	<i>% van de externe kosten</i>				
	lucht	spoor	binnenvaart	weg	totaal
Luchtverontreinigende emissies	2	4	3	91	100
Geluidshinder	26	10	0	64	100
Versnippering	1	7	1	91	100
Ongevallen	1	1	0	98	100

bron: U.S. Department of Transportation (1994)

Maatschappelijke kosten wegvervoer

Congestiekosten

In België stelt de mobiliteitsproblematiek zich zeer scherp. De dagelijkse files veroorzaken enorme kosten. Deze worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door het wegvervoer. Deze regering heeft zich tot doel gesteld om de transportstromen, waar mogelijk, van het wegvervoer te verschuiven naar alternatieve modi zoals de binnenvaart. De binnenvaart is een modus die zich uitstekend leent voor het vervoer van grote en ondeelbare stukken.

Het is niet evident om deze congestiekosten om te zetten in een monetaire waardering. Congestie ontstaat wanneer een bijkomend voertuig de snelheid van de andere weggebruikers doet verminderen. Dit heeft voor de andere weggebruikers twee gevolgen: een tijdsverlies en extra werkingskosten. De externe congestiekosten worden dan ook opgesplitst in kosten van tijdsverlies enerzijds en vervoerskosten anderzijds.

Luchtverontreiniging

De belangrijkste luchtverontreinigende emissies afkomstig van het wegverkeer bestaan uit koolstofdioxide (CO₂), koolstofmonoxide (CO), stikstofdioxide (NO_x), zwaveldioxide (SO₂), koolwaterstoffen (KWS), lood (Pb), ozon (O₃), aerosolen, freon en roet, deeltjes (PM10),... Deze ontstaan na verbranding of vervluchtiging van brandstof, door slijtage van banden en van remvoeringen. De samenstelling van de emissies is afhankelijk van het type voertuig, de rijomstandigheden en het rijgedrag.

Een extra voertuig in een verkeersstroom veroorzaakt zowel op directe wijze als op indirecte wijze luchtverontreiniging. In de eerste plaats zijn er de emissies van het extra voertuig zelf. Verder wordt de snelheid van de overige voertuigen beïnvloed, waardoor ook hun emissies veranderen. Het tweede effect zal niet noodzakelijk de emissies doen toenemen, zodat ook de totale invloed negatief kan worden.

Geluidshinder

Een volgend extern effect van het wegverkeer is het verkeerslawaai. Verkeerslawaai kan aanleiding geven tot een hinder, aantasting van de gezondheid en waardevermindering van onroerend goed. De omvang van geluidshinder in het wegvervoer en van de schade die hierdoor veroorzaakt wordt, worden bepaald door de omvang van het vervoer, de samenstelling van het wagenpark, de snelheid, de regelmaat van het vervoer en de aard van het wegdek en zijn bijgevolg moeilijk in te schatten. Ook de omzetting in een monetaire waarde is niet eenvoudig.

Voor de inschatting van de fysische omvang van geluidshinder wordt meestal gebruik gemaakt van geluidsfuncties. Deze geven een index voor de geluidshinder weer in functie van de belangrijkste beïnvloedende factoren, namelijk de verkeersintensiteit, de snelheid en de afstand tot de voertuigen. Voor de monetaire waardering maken de meeste studies gebruik van de hedonische prijszetting (reveales = betalingsbereidheidmethode) en gaan uit van een belangrijke geanticipeerde invloed van de lawaaihinder op de prijzen van woningen.

Veiligheid

België heeft een trieste reputatie op het gebied van verkeersveiligheid. In België, rekening houdend met het aantal afgelegde voertuigen-kilometers, ligt de kans op een dodelijk ongeval bijna 21% hoger dan het Europees gemiddelde.

In 1997 telde men in België per miljoen inwoners 134 verkeersdoden, het gemiddelde in de Europese Unie, waar Portugal en Griekenland ver boven de anderen uitsteken, kwam op 116 verkeersslachtoffers. Vergelijkingen met landen als Zweden (61), het Verenigd Koninkrijk (63) of Nederland (75) zijn eerder pijnlijk.

De verschillende statistieken van de verkeersveiligheid worden in bijlage bijgevoegd.

Elke mogelijkheid die de overheid kan uitwerken om de bestaande onveiligheid terug te dringen moet prioritair uitgevoerd worden.

Het vrachtvervoer is een belangrijke oorzaak van de risico's op ongevallen, niet alleen voor de bestuurder zelf, maar eveneens voor andere weggebruikers en voor voetgangers.

In een confrontatie met andere weggebruikers is het duidelijk dat, zonder te impliceren dat het vrachtvervoer de confrontatie veroorzaakt, vrachtwagens de grootste schade veroorzaken.

Monetaire waardering

Vergelijking wegvervoer/waterweg/spoorweg

In Bef per tonkm	Congestie	Atmosferische vervuiling	Geluidshinder	Ongevallen	Totaal
Wegvervoer	0.42	0.720	0.30	0.95	2.39
Spoorvervoer	0	0.025	0.14	0.035	0.2
Binnenvaart	0	0.042	0	0	0.042

In bijlage bevindt zich een volledige uitwerking van de monetaire waardering die in deze tabel wordt weergegeven.

Een transport van 100 ton over een afstand van 100 km zou dus op de vier behandelde vlakken samen via het wegvervoer een maatschappelijke kost van 23.900,-Bfr veroorzaken, via de binnenvaart 420,-Bfr.

Het is evenwel niet evident deze monetaire waardering éénduidig op het wegvervoer toe te passen zonder dat er instrumenten zijn om alle modi evenwichtig te belasten.

Men kan evenwel onmogelijk voorbijgaan aan de enorme maatschappelijke druk die het wegverkeer en meer bepaald het goederenvervoer over de weg met zich meebrengt. Na de ongevallen weegt de atmosferische vervuiling het zwaarste door en is ook het meest zichtbaar: de gevolgen zijn reeds duidelijk merkbaar in het veranderende klimaatbeeld.

Bijkomende maatschappelijke kosten uitzonderlijk vervoer

Infrastructuurkosten

Elementen in de onkosten aan infrastructuur

- onderhoudsdeel uitzonderlijk vervoer op de onderhoudskredieten van de gewestwegen (geraamd door de bevoegde dienst op 10%)
- studies en wegenwerken extra t.o.v. gewoon vervoer
- studies en werken aan bruggen extra t.o.v. gewoon vervoer

Deze kosten werden in 1992 door de Directie Uitzonderlijk Vervoer zelf heel voorzichtig op ± 557 miljoen Bfr per jaar geraamd. Echt concrete of meer recente gegevens zijn niet beschikbaar.

Wel is duidelijk dat de weginfrastructuur onmogelijk kan aangepast worden om het occasioneel vervoer van uitzonderlijke goederen toe te laten.

Dus zullen deze transporten steeds opnieuw schade aan de infrastructuur aanbrengen en zullen deze kosten elk jaar opnieuw ten laste van de maatschappij komen.

Het vervoer van ondeelbare stukken via de waterweg is echter helemaal geen uitzonderlijk vervoer. Vooraleer een vervoer via de waterweg uitzonderlijk wordt spreken we over stukken die niet eens over de weg vervoerd zouden kunnen worden. Er zijn dan ook geen bijkomende kosten aan onderhoud van de infrastructuur.

Een knelpunt om dit soort vervoer naar de waterweg over te brengen ligt in de hoge overslagkosten en speciale infrastructuur die voor de overslag van dergelijke goederen vereist is.

Via het Vlaamse kaaimuren-programma zijn er door privé-ondernemingen 3 kaaimuren voor de overslag van grote en ondeelbare stukken aangevraagd, waarvan er reeds 2 goedgekeurd werden door minister Stevaert.

De overheid kan investeren in bijkomende publieke overslagplaatsen voor uitzonderlijk vervoer, zoals RO/RO kades of kaaimuren die speciaal voorzien zijn op de enorme belastingen die de overslag van zware ondeelbare stukken met zich meebrengt.

Dan betreft het éénmalige investeringskosten voor publiek gebruik met een duidelijk maatschappelijk nut die veel lager liggen dan de jaarlijkse onderhouds- en herstellingskosten aan de weginfrastructuur.

De vertrek en aankomstplaatsen van de transporten zijn gekend, de zwaartepunten liggen in agglomeraties die doorkruist worden door bevaarbare waterwegen. Het is dus eenvoudig om de meest geschikte locaties voor deze overslagplaatsen te bepalen.

Hierdoor zou voor de verladings- en vervoerders van dergelijke stukken de weg naar het waterwegennet geopend worden en zouden de telkens weerkerende extra onderhoudskosten aan het wegennet gevoelig verminderd worden.

Kosten voor de politiebegeleiding van uitzonderlijk vervoer

In een aantal gevallen zijn begeleidingsvoertuigen en/of ondersteuning van een politiedienst verplicht. Deze dienstverlening wordt niet aangerekend aan de vergunningsaanvrager.

Ook hier kan deze verborgen kost aangewend worden om sturend op te treden.

Door deze kost selectief, naargelang uit de vergunning blijkt dat een alternatieve mogelijkheid via de binnenvaart voorhanden is, door te rekenen kan de vergunningsaanvrager gestimuleerd worden om een alternatieve reisweg via de binnenwateren te onderzoeken.

De binnenvaart kan hier ook positief gediscrimineerd worden door deze dienst niet aan te rekenen voor het voor en/of natransport via de weg wanneer de binnenvaart het belangrijkste deel van het traject vormt.

In beide gevallen worden deze kosten, die nu door de maatschappij worden gedragen, aangewend om een vooropgesteld beleid te concretiseren.

Planning reiswegen

De directie voor uitzonderlijk vervoer tracht steeds een oplossing te zoeken voor elk transport. De vergunningsaanvraag vermeldt de vooropgezette reisweg en de directie onderzoekt de route en controleert bouwplannen van wegen of bruggen om maximale belastingen uit te rekenen zij gaan eventueel ter plaatse om de mogelijkheden van een reisroute te beoordelen. Ook deze dienstverlening is gratis (fiscale zegel van 200,-Bfr bij de vergunningsaanvraag uitgesloten).

De reisroute wordt echter alleen via het wegennet onderzocht. Nochtans beschikt de directie over de "Havenfiches voor het multimodale vervoer van ondeelbare stukken".

Deze databank geeft duidelijk aan waar de overslagpunten weg/water over geheel België gesitueerd zijn en hoe ze bereikt kunnen worden via de reisroutes voor uitzonderlijk vervoer. Hiermee kan de kortste weg naar het waterwegennet uitgetekend worden en als alternatief aan de vergunningsaanvrager aangereikt.

Op deze manier kan het waterwegennet onderdeel gemaakt worden van de toegelaten reiswegen voor uitzonderlijk vervoer. In bepaalde gevallen kan de route via de waterwegen eenvoudigweg als enige toegelaten reisweg aangeduid worden.

Maatschappelijke kosten als beleidsinstrument

Sommige kosten zijn duidelijk individueel aanwijsbaar zoals politiebegeleiding, deze kosten kunnen direct maar selectief aan de vergunningsaanvrager toegewezen worden. Ook wanneer een transport een duidelijke schade aan de infrastructuur heeft veroorzaakt kan de schade direct verhaald worden op de vergunningsaanvrager

Andere maatschappelijke kosten kunnen als een beleidsinstrument aangewend worden: Aangezien de transporten afhankelijk zijn van een vergunning kan een retributie stelsel uitgewerkt worden waarbij de maatschappelijke kosten, die niet direct verhaald kunnen worden, over alle vergunningen gespreid worden.

In een retributiestelsel kan rekening worden gehouden met de af te leggen afstand, de massa en dimensies van de goederen, en de vertrek en aankomstplaats zodat voor de aanvrager een alternatieve route via de waterweg interessanter wordt naargelang de criteria uitwijzen dat het alternatief via de binnenwateren duidelijker aanwezig is en bewust of onbewust genegeerd wordt.

De overheid kan dwingend optreden door bepaalde transporten alleen via het waterwegennet toe te laten.

Via een retributiestelsel waarmee de maatschappelijke kosten gedeeltelijk worden verrekend kunnen er positieve incentives gegeven worden wanneer de vergunningsaanvrager een alternatief via de binnenvaart aanvaard en negatieve wanneer dit alternatief genegeerd wordt.

Situatie in de ons omringende landen

Nederland

In Nederland is een vergunning vereist voor het transport van een "ondeelbare lading" wanneer één of meer van de volgende waarden overschreden worden:

- Breedte: > 3,00 meter
- Lengte: > 22,00 meter (trekker + oplegger)
- Hoogte: > 4,00 meter
- Totale massa: > 50.000 Kilogram

De bevoegde instantie voor het toekennen van deze vergunningen is het R.D.W. (Rijksdienst voor Wegverkeer) afdeling Toelating Exceptioneel Transport. In tegenstelling tot in België worden in Nederland deze transporten via de hoofdwegen georiënteerd en worden de regionale wegen zo veel mogelijk gemeden. Vanaf een totale massa van > 100 ton wordt de Bouwdienst ingeschakeld om een traject uit te tekenen waarlangs het transport kan plaatsvinden. Aangezien de transporten langs de hoofdwegen moeten plaatsvinden zijn de beperkingen die op deze wegen opgelegd worden dan ook doorslaggevend in de procedure. Zo worden in principe geen vergunningen toegekend wanneer de hoogte van 4,60 meter of een breedte van 4,50 meter overschreden wordt.

In dat geval moet de aanvrager zelf een alternatief (via de waterwegen) uitwerken.

Duitsland

proefproject "Großraum- und Schwergutverkehr auf den Wasserstraßen"

De verkeersdiensten van de deelstaten Brandenburg, Baden-Württemberg en Nordrhein-Westfalen werken reeds geruime tijd samen om na te gaan of "schwerguttransporte" onder bepaalde voorwaarden niet afdwingbaar via de waterweg kunnen uitgevoerd worden.

Sinds november 1999 loopt er in deze staten een proefproject waarbij als voorwaarde in de vergunningsprocedure is opgenomen dat de aanvrager, wanneer bepaalde grenswaarden in verband met de transportafstand en dimensies overschreden werden, een vergelijkende offerte van de binnenvaart moet voorleggen. De "Transportzentrale Rhein" in Duisburg werd aangesteld om de vergunningsaanvragers in hun zoektocht naar binnenschepen bij te staan. Indien het alternatief via de binnenvaart economisch vergelijkbaar is met het wegverkeer wordt de vergunning geweigerd om het transport via de weg uit te voeren.

Als onderdeel van het project en in samenwerking met het federale ministerie van verkeer werden reeds een aantal maatregelen geformuleerd die het transport van ondeelbare stukken via de binnenvaart kunnen bevorderen. Afschaffing van scheepvaartrechten, een oproep aan de havens en binnenhavens om de overslagtarieven voor deze goederen te reduceren en de verbetering van de publieke infrastructuur (RO/RO-kades en speciale openbare overslagkades) kwamen als belangrijkste punten naar voren.

Sturend optreden in België

Het uitreiken van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer is een verantwoordelijkheid van het federaal ministerie van verkeer en infrastructuur, bestuur van wegverkeer en infrastructuur, directie uitzonderlijk vervoer.

Regeringsbeleid

Ook in België wordt in het door de regering vooropgesteld mobiliteitsbeleid een modale verschuiving van de weg naar alternatieve modi zoals spoor en binnenwateren als een actiepunt naar voor wordt geschoven.

De regering wenst actief in te grijpen en zowel fiscale als structurele hefboomen aan te wenden om een duurzame mobiliteit te garanderen. "Er zal een aanzet worden gegeven tot een ingrijpende kwalitatieve en kwantitatieve opwaardering van het gemeenschappelijk vervoer en het goederenvervoer."¹

In dit specifieke geval zijn alle beleidsinstrumenten voorhanden om deze visie concreet te realiseren.

Verkeersreglement

In het kader van het verkeersreglement in België, artikel 48 staat de directie uitzonderlijk vervoer vergunningen toe voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en het verkeer van voertuigen of van aanhangwagens die gebruikt worden om die voorwerpen te vervoeren waarvan de afmetingen, de eigen massa of de massa in beladen toestand de door het verkeersreglement of de door het technisch reglement van de auto's vastgestelde maximum overschrijden.

- deze vergunning vermeldt de geldigheidsduur en de te volgen weg
- de vergunning vermeldt de maatregelen die moeten genomen worden om een gemakkelijk en veilig verkeer te verzekeren en om alle beschadigen van de openbare weg, aanhorigheden, kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen
- De Minister of zijn gemachtigde kan, vooraleer een vergunning af te leveren, het storten van een borgsom vereisen.

Het beleid beschikt vanuit het verkeersreglement dus reeds over een instrumentarium om voorwaarden te koppelen aan het toekennen van deze vergunningen.

Hiermee kan sturend worden opgetreden om de wegen te ontlasten van deze transporten en de binnenvaart, waar mogelijk, maximaal in te schakelen.

¹ Federale regeringsverklaring 14 juli 1999

Havenfiches

Vanuit de interministeriële commissie voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen werd het ficheboek 'Havenfiches voor het multimodale vervoer van ondeelbare voorwerpen' ontworpen.

Het betreft een zeer gedetailleerd overzicht van alle kaaimuren waar goederen kunnen overgeslagen worden op de waterweg.

Elke fiche bevat een locatiekaartje, op dit kaartje wordt de ontsluiting via de weg aangegeven met aanduiding van de bereikbaarheid via reismwegen voor uitzonderlijk vervoer.

Alle gegevens in verband met het draagvermogen en de uitrusting van de kaaimuren worden weergegeven.

Ook de contactpersonen bij de waterwegbeheerder en de bedrijven die op de verschillende kaaimuren gevestigd zijn aangeduid.

Aan de hand van dit ficheboek kan dus voor elke vergunning bepaald worden waar de goederen op de waterweg kunnen overgeslagen worden, rekening houdend voor het voor en/of natransport met de reismwegen voor uitzonderlijk vervoer en met de mogelijkheden op de kaaimuren.

Dit ficheboek kan perfect gebruikt worden om de waterwegen in te schakelen in de verplichte reismwegen voor het uitzonderlijk vervoer. Meer, de waterwegen kunnen eenvoudigweg onderdeel gemaakt worden van de verplichte reismwegen voor uitzonderlijk vervoer.

Beleid concretiseren

Men beschikt dus eigenlijk over het volledige instrumentarium om bij het verstrekken van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer criteria te voorzien waar bepaalde voorwaarden aan gekoppeld kunnen worden. Dit kan opgebouwd worden totdat bij het samengaan van een aantal criteria het waterwegennet als enige mogelijke reismweg opgelegd wordt.

Elke vergunning kan aan criteria getoetst worden

-Soort vergunning:

Doorvoer/Export/Import/Intern

-Dimensies goederen:

Massa/Breedte/Hoogte/Lengte

-Afstand transport:

50/100/150 km

-Relatie waterwegennet:

Watergebonden vertrekpunt/ Inschepingsplaats/Dichtbijgelegen overslagpunt

Maatschappelijk geeft elk van deze criteria reeds een indicatie over de wenselijkheid om een alternatieve modi in te schakelen. Wanneer verschillende van deze criteria samengaan is ook de economische haalbaarheid aanwezig.

Aan deze criteria kunnen voorwaarden gehecht worden, eerst via een retributiestelsel, daarna in een verplichting de binnenvaart in de reisroute op te nemen:

- Retributiestelsel: In een retributiestelsel kan rekening worden gehouden met de af te leggen afstand, de massa en dimensies van de goederen en het watergebonden karakter van de vertrek en aankomstplaats zodat voor de aanvrager een alternatieve route via de binnenwateren interessanter wordt naargelang de criteria uitwijzen dat het alternatief via de binnenwateren duidelijker wordt.
- Toetsen haalbaarheid binnenvaart
- Verplichte reisweg binnenvaart

Indien voor de vergunningen die uit Nederland worden aangevraagd en als bestemming een inschepingsplaats of Frankrijk hebben als enige mogelijke reisweg het waterwegennet opgelegd wordt, verdwijnen er al 8.600 transporten en 500.000 TON van de wegen, als voor elke doorvoerbeweging deze voorwaarde wordt opgelegd gaat het over 39.600 transporten en 2.327.400 TON.

Op deze manier wordt de directie een instrument in de uitvoering van het regeringsbeleid

Voorstellen

Binnenvaart positief discrimineren

- voordelen in vergunningsvoorwaarden als alternatieve modi ingeschakeld worden
 - gratis politiebegeleiding
 - voor/na transport mag overdag uitgevoerd worden
 - vergunning voor/na transport zonder retributie maatschappelijke kosten
- investeren in publieke infrastructuur en overslagkades voor ondeelbare stukken
- havenrechten en overslagkosten voor uitzonderlijk transport verminderen
- sensibiliseren verladers en gespecialiseerde vervoerders
- bij het verlenen van de vergunning wordt de alternatieve route via de binnenwateren uitgewerkt en aangeduid

Reiswegen via het wegennet ontmoedigen

- politiebegeleiding betalend maken
- de maatschappelijk kosten worden gespreid over alle vergunningen middels een retributiestelsel
- bij het verlenen van de vergunning wordt de alternatieve route via de binnenwateren uitgewerkt en aangeduid

Vergunningsbeleid uitwerken

- de aanvraag wordt getoetst aan bepaalde criteria en aan de hand daarvan worden voorwaarden opgelegd in de vergunning:
 - een alternatieve route via de waterwegen wordt uitgewerkt en aangeduid
 - retributiestelsel afhankelijk van criteria
 - eerst alternatieve modi consulteren: de aanvrager moet zelf bewijzen dat de binnenvaart economisch geen alternatief vormt
 - de enig toegelaten reisweg wordt via de binnenvaart uitgewerkt
- Internationale aanvragen, voor doorvoer, krijgen alleen het waterwegennetwerk als verplichte reiswegen.
- Wanneer bepaalde dimensies overschreden worden wordt alleen nog een transport naar de dichtstbijzijnde waterweg toegestaan.

Concreet kan dit resulteren in de volgende regelgeving:

1. Aan de vergunningsaanvrager wordt steeds een volledig uitgetekende alternatieve reisroute via de binnenwateren aangeduid door de Directie uitzonderlijk vervoer.
2. Vanaf een afstand van > 100 km en wanneer zowel de plaats van vertrek als de plaats van bestemming watergebonden zijn moet de aanvrager zelf bewijzen dat het alternatief via de binnenwateren economisch niet concurrentieel is met het wegvervoer.
3. Vanaf een afstand van > 150 km en wanneer ofwel de plaats van vertrek ofwel de plaats van bestemming watergebonden is moet de aanvrager zelf bewijzen dat het alternatief via de binnenwateren economisch niet concurrentieel is met het wegvervoer.
4. Vanaf een afstand van > 150 km en wanneer zowel de plaats van vertrek als de plaats van bestemming watergebonden zijn krijgt de aanvrager als enige toegelaten reisweg het alternatief via de binnenwateren.

Besluit

De vergunningen voor uitzonderlijk vervoer worden toegekend om transporten toe te staan die eigenlijk niet toegelaten zijn op het wegennet.

Zoals het wegvervoer in het algemeen veroorzaken deze transporten in het bijzonder zeer belangrijke maatschappelijke kosten.

De binnenvaart vormt in veel gevallen een duidelijk, ook economisch, alternatief zonder maatschappelijke kosten.

Deze regering wil een krachtig mobiliteitsbeleid voeren en een modal shift van het wegvervoer naar de alternatieve modi teweegbrengen via fiscale en structurele hefbomen.

Alle instrumenten zijn voorhanden om in dit geval het vooropgesteld regeringsbeleid concreet te realiseren.