

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:**

- ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen
- eerste principiële goedkeuring

## Samenvatting

Dit besluit heeft tot doel een regeling uit te werken om combinaties van voertuigen met een massa in beladen toestand tot maximum 50 ton toe te laten op Vlaamse Wegen. Teneinde de wegeninfrastructuur en inzonderheid de bruggen te beschermen, worden dergelijke transporten onderworpen aan een reeks voorwaarden.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft betrekking op het beleidsveld "Openbare werken".

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 10 mei 2021. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2021/174 van 30 april 2021.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Dit besluit heeft enerzijds tot doel bepalingen inzake de bijkomende massa die toegestaan wordt voor emissievrije voertuigen in te schrijven in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, en dit in omzetting van richtlijn 96/53/EG.

Daarnaast voert dit besluit eveneens de mogelijkheid in om met bepaalde combinaties van voertuigen (drieassige trekker + drieassige aanhangwagen of oplegger) een hoger massa te vervoeren dan normaal het geval is, als aan bepaalde voorwaarden voldaan is.

In deze nota worden de massa's van 48.000 kg en 50.000 kg vernoemd. Hierbij is 48.000 kg de verhoging voor slepen getrokken door "gewone" vrachtwagens of trekkers. Aangezien de maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met twee assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg, is de maximale massa voor slepen getrokken door emissievrije voertuigen 50.000 kg.

### B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

#### Artikel 1:

Dit besluit heeft tot doel de bepalingen van artikel 10ter van richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, gewijzigd bij Verordening (EU) 2019/1242 Van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad, om te zetten in nationaal recht.

#### Artikel 2:

1° Dit punt voegt een definitie van emissievrij voertuig in.

2° Dit punt voegt in artikel 32bis van koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen een punt 1.4.2.7 tot en met 1.4.2.9 in, waarin bepaald wordt dat de maximaal toegestane massa van emissievrije voertuigen verhoogd mag worden met de bijkomende massa die voor emissievrije voertuigen nodig is, op basis van de documentatie die door de fabrikant bij de goedkeuring van het betrokken voertuig wordt verstrekt.

De bijkomende massa wordt vermeld in de officiële documenten van het voertuig.

3° Dit punt voegt een punt 3.2.5.1 en een punt 3.2.5.2 toe aan artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen waarin bepaald wordt dat de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen, 48.000 kg mag bedragen als aan een

reeks voorwaarden voldaan is. Deze voorwaarden hebben hoofdzakelijk betrekking op de bescherming van de verkeersinfrastructuur.

Het principe van verhoogde massa's voor emissie-vrije voertuigen wordt ook doorgetrokken naar de slepen met een MTM van meer dan 44.000 kg. Op deze verhoogde massa's werd evenwel een beperking voorzien door de totale toegelaten massa van de sleep te beperken tot maximaal 50.000 kg.

De huidige toegelaten konvooi van 44.000 kg vormen voor een aantal kunstwerken reeds een grotere belasting dan waarvoor deze kunstwerken berekend werden. Dit geldt voor kunstwerken die ontworpen zijn volgens de NBN5, een ontwerpnorm voor bruggen die tot begin van de jaren 1990 gebruikt werd.

Voertuigcombinaties van 48.000 kg of 50.000 kg veroorzaken nog een grotere belasting. Dit kan aanleiding geven tot een versnelde achteruitgang van onze kunstwerken. Door een aantal voorwaarden op te leggen proberen we deze extra belasting te beperken. Echter een verdere verhoging van de totale toegelaten massa tot meer dan 50.000 kg zou leiden tot een te grote bijkomende belasting van de kunstwerken ten opzichte van het huidige verkeer en zeker ten opzichte van de ontwerpnorm.

Om een maximaal toegelaten massa van 48.000 kg te hebben, moet de sleep voldoen aan de volgende voorwaarden.

1° Alle assen van de sleep moet uitgerust zijn met luchtvering (of een gelijkwaardig veringssysteem). Dit zorgt voor een betere demping van de dynamische lasten ten gevolge van oneffenheden, zodat de lokale belasting op de brugdekken beperkt blijft.

2° De minimale afstand tussen het midden van de wielen wordt begrensd op 1,30m. Dit zorgt ervoor dat de belasting van de aslasten zoveel als mogelijk verspreid wordt en dient ter compensatie van de extra belasting ten gevolge van de verhoging van de totale toegelaten massa van de sleep.

3° Het gebruik van aanhangwagens met centrale assen is niet toegestaan. Deze voertuigen krijgen ook in het KB Technische eisen reeds systematisch lagere toegelaten massa's. Deze filosofie wordt hier doorgetrokken en is afkomstig van het feit dat in een combinatie motorvoertuig + aanhangwagen de achterste zware as(sengroep) van het motorvoertuig relatief dicht tegen de centrale assengroep van de aanhangwagen gelegen is. Dit geeft lokaal een zware belasting van de brugdekken, wat te vermijden is.

4° De voertuigen worden uitgerust met een sensorvoorziening die de bestuurder toelaten de totale massa van elk voertuig, evenals de sleep en de massa onder elke van de assen af te lezen. De configuratie van 44.000 kg die toegelaten wordt in het KB technische eisen betekent in een aantal gevallen reeds een overschrijding van de belasting waarvoor de bruggen destijds ontworpen zijn. Het risico hierop bij een verkeerde belading van het transport van 48.000 kg of 50.000 kg is veel groter. Om deze reden is het aan te raden om meer in te zetten op controle van de aslasten en het totaal gewicht om overschrijdingen te vermijden. Met deze sensorvoorziening wordt de controle van de maximale aslasten en een mogelijke overschrijding hiervan vereenvoudigd en dragen we bij tot een bewustwording van de transporteurs met betrekking tot de beladingstoestand van hun voertuig.

5° Het voertuig moet eveneens uitgerust zijn met Adaptive Cruise Control (ACC). Op die manier kan gegarandeerd worden dat de juiste tussenafstand met voorliggers gerespecteerd wordt (zie ook infra met betrekking tot de tussenafstand).

6° De datum van eerste indienststelling van het trekkend en voertuig mag maximaal 8 jaar oud zijn. Voor trekkende voertuigen die niet emissievrij zijn, wordt de maximale leeftijd verlaagd tot 4 jaar.

Op deze manier zorgen we ervoor dat de voertuigen enerzijds steeds zijn uitgerust met de meest moderne veiligheidstechnologieën, wat de verkeersveiligheid bevordert en het risico op ongevallen verkleint. Anderzijds dragen we bij tot een groener wagenpark.

De eerste doelstelling is in lijn met het regeerakkoord 2019-2024 dat stelt: 'De afgelopen regeerperiode daalde het aantal verkeersdoden in Vlaanderen sterk. We gaan resoluut op de ingeslagen weg door en houden vast aan Vision 0 tegen 2050 als ultieme doel. Intussen blijven we al het mogelijke doen in functie van een jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden om zo dicht mogelijk te eindigen bij de kortere termijndoelstelling van maximaal 200 verkeersdoden in 2020.'

De tweede doelstelling komt eveneens overeen met het regeerakkoord 2019-2024 dat stelt: 'We zetten in op vergroening van het wagenpark en op de vlotte doorstroming van het verkeer met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit.'

Naast bovenstaande voorwaarden, die verbonden zijn aan de aard van de combinatie of de gebruikte voertuigen, moet de bestuurder zich, wanneer hij een totale massa van meer dan 44.000 kg vervoert, ook houden aan de volgende voorwaarden.

1° Bij normale transporten is de maximale last van een tridem beperkt tot 27.000 kg. Na generieke controle van de bruggen en na detailcontrole van enkele specifieke bruggen is gebleken dat bij gebruik van een tridem van 27.000 kg verschillende onderdelen van de bruggen significant zwaarder belast werden dan dat deze belast werden door het huidige verkeer met een totale toegelaten massa van 44.000 kg of door de ontwerpnorm (NBN 5). Om deze extra belasting te beperken werd de tridem beperkt tot 25.000 kg.

2° De massa van de sleep wordt beperkt door de "brugformule" zoals we deze reeds kennen in het KB Technische eisen. Deze stelt de toegelaten massa van de sleep afhankelijk van zijn wielbasis. Door dit te doen zorgen we ervoor dat de massa van de sleep voldoende gespreid wordt in de lengte. Dit is belangrijk om te verhinderen dat er te compacte voertuigen met grote massa rondrijden.

3° en 4° Ook de voertuigen die onderdeel zijn van de sleep dienen zelf te voldoen aan deze "brugformule". Op deze wijze wordt verhinderd dat men lokaal te veel zware assen te dicht bij elkaar zou zetten en blijft een verhoging van de lokale belasting op de brugdekken enigszins beperkt.

5° In de wegcode wordt er op bruggen reeds een minimale afstand van 15m geëist tussen vrachtwagens, dit zowel al rijdend als in file. Deze eis is een uitgangspunt in de controle van de bruggen in het kader van de verhoging van de toegelaten massa tot 48.000 kg of 50.000 kg en is van groot belang voor de toelating van deze verhoging. Het niet naleven van deze regel zou een aanzienlijke, zelfs ontoelaatbare verhoging van de belasting op onze bruggen betekenen. Om de bestuurder hierop attent te maken wordt het voertuig uitgerust met een sensorvoorziening om na te gaan of de correcte tussenafstand gerespecteerd wordt. Dit betekent dat er een veralgemening nodig is van de regel zoals vermeld in art 18 van de wegcode aangezien de sensors niet weten of het voertuig zich al dan niet op een brug bevindt.

Vanaf 1 januari 2031 gelden de bepalingen van het eerste lid enkel voor emissievrije voertuigen.

Dit past perfect in het kader van de Europese Green Deal en ondersteunt Vlaamse doelstellingen uit het regeerakkoord, de beleidsnota MOW en het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030, dat stelt dat 'Tegen 2030 wordt uitgekeken naar vrachtwagens op geavanceerde hernieuwbare brandstoffen (bio en synthetisch), met brandstofcellen en verwachten we ook voor deze niche doorbraken op het vlak van batterijen en laadinfrastructuur en/of 'electric road systems', waarbij ook de total cost of ownership gunstig wordt.' Door de zero-emissie technologieën voordelen te geven, stimuleren we de aankoop.

Hiermee tonen we aan dat Vlaanderen een voorloper wil zijn op het vlak van de verduurzaming van transport. Dit ondersteunt de Vlaamse ambitie om Europese koploper te worden in onder meer waterstof, zoals geformuleerd in het regeerakkoord.

## **BESTUURLIJKE IMPACT**

### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Dit ontwerp heeft geen budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

### **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

### **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverleningen van de Vlaamse overheid niet vereist is.

### **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

Dit ontwerp heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

## **4. VERDER TRAJECT**

Het verder traject bestaat uit:

- het inwinnen van het advies van de raadgevende commissie administratienijverheid
- het inwinnen van het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)
- het inwinnen van het advies van de Raad van State

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering betreffende handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

2.1 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de raadgevende commissie administratie-nijverheid;

2.2 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA);

2.3 te machtigen te beoordelen of voornoemd advies aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde tekst;

2.4 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- het advies van de Inspectie van Financiën dd. 10 mei 2021.