

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
  - tweede 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.

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

Het ontwerp werd principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering op de zitting van 21 mei 2021 (zie VR 2021 2105 DOC.0549/1 en VR 2021 2105 DOC.0549/2).

Er werd op 25 juni 2021 advies verleend door de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA).

Er werd op 16 juni 2021 advies verleend door de Vlaamse Commissie Administratie-Nijverheid (CAIN).

Het bijgaand ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan de adviezen van de MORA en de CAIN.

## 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.

Het ontwerpbesluit werd voorgelegd voor advies aan de hierboven vermelde instanties. De opmerkingen worden hieronder kort besproken.

Advies MORA

- Over de maatschappelijke onderbouwing en motivatie regelgeving

De Mora had graag zowel een maatschappelijke onderbouwing als een motivatie van de regelgeving gezien. Daarnaast wou ze ook de inzichten vanuit Wallonië meekrijgen.

De 50 ton regelgeving valt onder SD.3. van de beleidsnota MOW 2019-2024: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten.

Voor een efficiënte organisatie van de logistiek (goederenvervoer) zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de ondernemingen/verladers toe om goederen te vervoeren, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Als we hierdoor het aantal ritten met vrachtwagens terugdringen, betekent dit ook een daling van het aantal afgelegde kilometers, met mogelijk gunstige gevolgen voor het milieu, minder drukke wegen en minder risico op ongevallen.

50 ton is de standaardmaat in Nederland. Er is in Nederland geen onderzoek gevoerd naar 50 ton. In Wallonië, waar 50 ton ook onder bepaalde voorwaarden is toegelaten, werd er ook geen studie uitgevoerd naar de logistieke gevolgen.

Wel kunnen we aannemen dat door een verhoging naar 48-50 ton de efficiëntie van het wegtransport toeneemt. Er kan immers meer vracht worden meegenomen tijdens een transport.

In de sector is er ook al jaren een tekort aan vrachtwagenbestuurders. Voor de coronacrisis was er sprake van 5.000 openstaande vacatures. Indien 48-50 ton een realiteit wordt, dan is er op lange

termijn mogelijk minder transport nodig en dalen de arbeidskosten. Hierdoor wordt (op lange termijn) het gebrek aan vrachtwagenbestuurders iets minder acuut voor bepaalde transportbedrijven.

Minder verplaatsingen zorgen in principe ook voor minder filevorming en minder ongevallen. Het aantal verplaatsingen zal dalen, maar het effect zal niet zichtbaar of meetbaar zijn. 5% meer lading impliceert niet dat er 5% minder transport zal rijden. Slechts een beperkt deel van de transporten wordt gelimiteerd door de massa. In vele gevallen is vooral het volume een beperking. Soms is er sprake van niet volledig gevulde voertuigen. Daarnaast zijn andere modi zeer geschikt voor het transport van grote en vaste goederenstromen.

Een ander belangrijk argument om werk te maken van een verhoging naar 48-50 ton is de daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere emissies. Een vrachtwagen van 48-50 ton verbruikt meer brandstof dan een vrachtwagen van 44 ton, maar het brandstofverbruik en de emissies per vervoerde ton liggen lager. Hierbij moeten we opmerken dat de effectieve beladingsgraad van vrachtwagens afneemt, wat het effect van een massaverhoging deels tenietdoet.

Er bestaan geen Nederlandse of Waalse onderzoeken over het effect van een massaverhoging naar 50 ton op de duurzaamheid. Wel is er Nederlands onderzoek gevoerd over de effecten bij een LZV: 'Monitoringsonderzoek vervolgproef LZV'. Dit onderzoek toont aan dat door de inzet van een LZV bij volumegoederen de uitlaatemissies verbeteren met 25%. Bij massagoederen is deze verbetering 10-15%. Dit werd bewezen aan de hand van een vergelijking van de vervoerde lading in tonkilometer met het verbruik. Gemiddeld genomen vervoeren LZV's 33% meer tonkilometer met één liter brandstof (Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 2006).

Waar mogelijk werden overeenkomsten gezocht en gevonden met de Waalse regelgeving. Desondanks zijn er belangrijke verschillen, waaronder de extra tonnages voor emissievrije voertuigen en voertuigen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen. Daarnaast werden er soms andere regels gekozen, door de ervaringen uit Wallonië mee te nemen in de Vlaamse regelgeving. Zo blijkt in de praktijk dat een perfecte belading noodzakelijk is om tot de 50 ton te komen, en dat er een kortere combinatie mogelijk is, die schadelijker is voor de bruggen. De bepalingen rond de brugformule werden onder andere hiervoor herschreven zodat deze duidelijker, eenvoudiger en effectiever zijn.

- Over de verkeersveiligheid

De MORA had bedenkingen over de verkeersveiligheid.

Het klopt dat bij een hogere snelheid de impact van een ongeval met een vrachtwagen van 50 ton zwaarder zal zijn dan met een vrachtwagen van 44 ton. Hier hebben we op verschillende manieren op geanticipeerd. Vooreerst zullen alle voertuigen gehomologeerd moeten zijn/worden voor deze verhoogde tonnages. Dit wil zeggen dat alle betrokken voertuigen moeten voldoen aan de zeer uitgebreide en strenge Europese homologatie-eisen. Door de leeftijd van de voertuigen te beperken kunnen enkel voertuigen voorzien van (de) recent(st)e veiligheidstechnologieën ingezet worden. Europa verplicht stelselmatig de invoering van nieuwe veiligheidstechnologieën bij nieuwe voertuigen.

- Over de impact op de weg, de bruggen en de lokale besturen

De MORA verwacht een impact op de lokale besturen aangezien ze verschillende bruggen beheren.

Er is volgens ons geen nadelige invloed op het wegennet. De maximale aslasten en aslastengroepen blijven hetzelfde of zijn zelfs lager dan wat reeds voorzien is in het KB technische eisen art 32bis. De maximale aslast bedraagt namelijk nog steeds 12t. De maximale belasting van

een tridem (welke een heel zware belasting vormt voor ons wegen en bruggen) is zelfs verlaagd tot maximaal 25t in plaats van 27t zoals momenteel voorzien in KB technische eisen.

Globaal gezien zouden de aslasten mogelijks zelfs nog wat dalen daar men voor 44t slechts 5 assen heeft, wat neerkomt op een gemiddelde van 8,8t per as, terwijl men bij een transport van 50t de massa moet verdelen over 6 assen, dus ongeveer 8,3t per as.

Daarnaast eisen we dat alle assen luchtgeveerd zijn (of gelijkwaardig). Dit beperkt de schokbelasting bij oneffenheden in wegen.

De iets meer nadelige invloed is er voor de bruggen en ook dit is nog afhankelijk van de bouw en de overspanning van de brug. Bruggen in beheer van gemeentes hebben meestal kleine overspanningen die niet nadelig beïnvloed worden door dit besluit waarbij transporten tot 50t toegelaten worden. Bij grotere overspanningen is deze nadelige invloed wel aanwezig, maar ook hier blijft deze dankzij onderstaande maatregelen enigszins beperkt en nog aanvaardbaar:

- sleep met 3-assig trekkend voertuig en een 3-assig getrokken voertuig;
- tridem/som van de lasten onder de assen van de oplegger beperken tot maximum 25t;
- toepassen van de brugformule;
- alle assen pneumatisch geveerd;
- voldoende afstand tussen de vrachtwagens + verplichten van ACC;
- verplichten van sensoren op de assen om overladingen te voorkomen.

- Over de handhaving

De MORA uitte enige bezorgdheid over sensibilisering en handhaving.

Het toepassen van sensoren op de assen voor het bepalen van de aslasten en het verplichten ACC zorgen reeds voor enige sensibilisering. Daarnaast neemt de Belgische politie flitspalen in gebruik die tussenafstanden kunnen meten. Op die manier kan de handhaving verder gefaciliteerd worden.

- Over de specifieke criteria bij de technische maatregelen

De MORA wou graag meer uitleg over de leeftijd van de opleggers, 45' wissellaadbakken, homologatie en technische controle.

De leeftijd van de opleggers werd reeds besproken hierboven.

45' wissellaadbakken worden eerder beschouwd als lading en moeten voldoen aan de bepalingen van art 32bis. De verhogingen van de massa bovenop 48t (en tot een maximum van 50t) zoals opgenomen in §3.2.6 van het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering hebben betrekking op het voertuig zelf.

De modaliteiten m.b.t. homologatie en technische keuring zullen verder in detail besproken worden met de sectorfederaties.

Advies CAIN

- Over emissievrije bussen met 3 assen

De CAIN stelt dat in artikel 20 van de verordening 2019/1242 sprake is van een verhoging van de toegelaten massa voor emissievrije bussen met 3 assen.

Deze wijziging voor (gelede) bussen met 3 assen werd meegenomen.

- Over leeftijdsbeperking en hogere tonnages emissievrije voertuigen.

Aan de hand van onder andere deze punten werd het BVR aangepast. De leeftijdsgrens werd in overleg met de sector opgetrokken naar 5 jaar en er werd een overgangperiode ingelast. Voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen die een eerste keer in dienst zijn gesteld ten laatste in 2030 mogen gebruikt worden tot zij hun leeftijdsgrens van 5 jaar bereikt hebben. Het gebruik van deze wagens stopt dus uiterlijk op 31/12/2035.

- Over veringsysteem luchtvering

De eis blijft behouden, verkeersveiligheid primeert. Wanneer de gelijkwaardigheid aangetoond is, is er geen probleem.

- Over gebruik 4 assen

De 4-assige emissievrije voertuigen krijgen geen verhoging in de verordening en zullen bij ons ook geen verhoging kunnen krijgen omwille van de nadelige invloed voor de bruggen.

- Gebruik ACC

De sector had graag het gebruik van de ACC niet in de wetgeving gezien.

Deze eis blijft behouden.

- Over gebruik brugformule

Er heerste onduidelijkheid over de toepassing van de brugformule vooral wanneer deze werd toegepast op de assen van enkel de oplegger. Daarnaast bleek uit de vragen ook dat er creatieve oplossingen werden bedacht om het transport compacter te maken, hetgeen nadelig is voor de bruggen en waar de brugformule juist tot doel heeft om dit te vermijden. Uit de vragen vanuit de sector bleek dat de huidige eisen wellicht dit doel niet doen bereiken.

De bepalingen rond de brugformule werden herschreven zodat deze duidelijker, eenvoudiger en effectief zijn. Het toepassen van de brugformule op de trekker en het getrokken gedeelte werd verwijderd en in de plaats beperken we de totale massa onder de assen van de oplegger tot 25t. Om de creatieve oplossingen die tot een compacter transport leiden te vermijden hebben we de formule aangepast zodat deze voor alle transporten hetzelfde, is ongeacht welke assengroep zich achteraan het voertuig bevindt.

- Maximale harmonisatie tussen de gewesten

Er wordt inderdaad gestreefd om de voorschriften maximaal af te stemmen op deze van Wallonië. Echter is dit niet altijd mogelijk.

- Over boorddocumenten

De CAIN vroeg zich of hoe de boorddocumenten geregeld moeten worden en hoe wordt omgegaan met het verschil tussen de gewesten.

Dit zal opgenomen worden in het technisch comité Homologatie.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

## 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. Hierin wordt bepaald 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. Dit loopt van een punt 1.4.2.7 tot en met 1.4.2.11 in plaats van tot en met 1.4.2.9.

1.4.2.8 en 1.4.2.10 werden respectievelijk 1.4.2.9 en 1.4.2.11.

Het punt 1.4.2.8 werd toegevoegd: De maximaal toegelaten massa van emissievrije autobussen met twee assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 500 kg. Dit naar aanleiding van het advies van de CAIN (zie algemene toelichting).

Het punt 1.4.2.10. werd toegevoegd: De maximaal toegelaten massa van emissievrije gelede autobussen met drie assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg. Dit naar aanleiding van het advies van de CAIN (zie algemene toelichting).

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.

Om een maximaal toegelaten massa van 48.000 kg te hebben, moet de sleep voldoen aan voorwaarden verklaard in 3.2.5.1.

Voorwaarde 3 werd aangepast naar: er wordt geen gebruik gemaakt van een aanhangwagen met stijve dissel of een middenasaanhangwagen. Deze definitie werd door de administratie als eenduidiger bevonden.

Voorwaarde 6 werd aangepast naar: de datum van eerste indienststelling van het trekkend en getrokken voertuig is maximaal acht jaar oud. In afwijking daarvan mag de datum van eerste indienststelling van niet-emissievrije trekkende voertuigen maximaal vijf jaar oud zijn. Dit naar aanleiding van het advies van de CAIN (zie algemene toelichting).

De voorwaarde in verband met de aandrijving van de voertuigen werd naar aanleiding van het advies van de CAIN aangepast naar: Vanaf 1 januari 2031 gelden de voorwaarden, vermeld in punt 1° tot en met 6°, alleen voor emissievrije voertuigen en voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen waarvan de datum van eerste indienststelling zich bevindt tussen 31 december 2025 en 31 december 2030.

Om een maximaal toegelaten massa van 48.000 kg te hebben, moet de sleep voldoen aan voorwaarden verklaard in 3.2.5.2. om zich op de openbare weg te begeven.

Voorwaarde 1 van 3.2.5.2. 'Als het getrokken voertuig uitgerust is met een tridem, mag de massa in beladen toestand van de tridem niet meer bedragen dan 25.000 kg' werd geschrapt.

Voorwaarde 2 van 3.2.5.2. 'De massa in beladen toestand van het trekkend voertuig mag niet meer bedragen dan de volgende waarde in kilogram:  $17.000 + 2.700 \times \text{de afstand, uitgedrukt in meters, tussen het middenpunt van de eerste as en het middenpunt van de achteras of groep achterassen}$ ' werd geschrapt.

Voorwaarde 3 van 3.2.5.2. werd aangepast naar: 'de som van de massa's onder de assen van een oplegger mag in beladen toestand niet meer bedragen dan 25.000 kg en werd voorwaarde 1.

Voorwaarde 4 van 3.2.5.2. werd aangepast naar: de massa in beladen toestand van de sleep mag niet meer bedragen dan de volgende waarde in kilogram:  $13.500 + 2.700 \times \text{de afstand, uitgedrukt in meters, tussen het middenpunt van de eerste as van het trekkend voertuig en het middenpunt van de achteras van het getrokken voertuig}$ ' en werd voorwaarde 2.

Voorwaarde 5 van 3.2.5.2. werd voorwaarde 3.

De aanpassingen in 3.2.5.2 kwamen er naar aanleiding van het advies van de CAIN (zie algemene toelichting).

3.2.6. Met behoud van toepassing van punt 3.2.5.1 en 3.2.5.2, wordt de maximaal toegelaten massa van een sleep, vermeld in punt 3.2.5.1 en 3.2.5.2, verhoogd met de volgende waarden, tot maximaal 50.000 kg

Voorwaarde 2 van 3.2.6 werd aangepast naar: 'als het trekkend voertuig een emissievrij voertuig als vermeld in punt 1.4.2.9 is: met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, zoals bepaald tijdens de goedkeuring van het voertuig en vermeld op de officiële documenten'.

## **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 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 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.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel 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.