

Mevrouw Lydia PEETERS  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20  
1000 Brussel

**contactpersoon**

Frank Van Thillo  
fvthillo@serv.be

**ons kenmerk**

MORA\_20210625\_ADV\_BVR voertuigen 50 ton

**Brussel**

25 juni 2021

**Advies over het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeenreglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

Mevrouw de minister

Op 26 mei 2021 vroeg u de Mobiliteitsraad om advies over bovenstaand ontwerp van besluit. Met dit besluit wil de Vlaamse regering een regeling uitwerken om combinaties van voertuigen met een massa in beladen toestand tot maximum 50 ton toe te laten op de Vlaamse wegen. Om de wegeninfrastructuur en in het bijzonder de bruggen te beschermen, worden dergelijke transporten onderworpen aan een reeks voorwaarden.

De MORA stelt vast dat in de voor advies voorliggende documenten de maatschappelijke onderbouwing en verantwoording van de maatregel ontbreekt. Door het ontbreken ervan roept dit ontwerp van besluit een aantal vragen op over zowel de mogelijke voordelen als de risico's. Om het maatschappelijke debat over een beleidsmaatregel te kunnen voeren heeft het middenveld zowel inzicht nodig in de politieke motivatie voor het nemen van de maatregel als in de meer inhoudelijk, technische aspecten van de maatregel. De MORA is ervan overtuigd dat zo'n politieke en inhoudelijke duiding ook cruciaal is om de maatregel, in een latere fase, te communiceren naar wegbeheerders en weggebruikers.

Dit advies gaat in op de aspecten die vragen oproepen bij de MORA-leden.

In de Beleidsnota MOW 2019-2024 is opgenomen dat zal worden gekeken in hoeverre vrachtvervoer +50 ton kan uitgevoerd worden en desgevallend zal een proefproject worden opgezet. In de Beleids- en begrotingstoelichtingen van 2019 en 2020 komt de maatregel niet voor. De snelheid waarmee de Vlaamse regering opteert voor de algemene uitrol van deze maatregel, kwam daarom voor de MORA als een verrassing.

Omwille van bijkomende massa van een zero-emissiemotor voorziet de Vlaamse regering een verhoging van de toegelaten massa. Om het laadvermogen van de voertuigen te behouden, heeft de MORA begrip voor deze wijziging.

De motivatie van de Vlaamse regering waarom ze dit ook voor andere, niet-zero-emissie, voertuigen voorziet, mist de MORA. Ook geeft de Vlaamse regering niet aan in welke mate de ervaringen uit Nederland en het Waalse Gewest, waar deze voertuigen tot 50 ton al aanwezig zijn, kunnen meegenomen worden in Vlaanderen. De Mobiliteitsraad kan zich voorstellen dat de maatregel zorgt voor een modusinterne efficiëntieverhoging met impact op CO<sub>2</sub>-emissie en aantal vrachtwagens. De Raad had deze impact graag in data vertaald gezien.

Algemeen beschouwd is de schade als gevolg van een ongeval groter naar mate de massa van een voertuig toeneemt. Het is positief dat de Vlaamse regering een aantal maatregelen neemt die bijdragen aan de verkeersveiligheid. De Raad kan echter niet inschatten of deze maatregelen voldoende zijn om de ernst van mogelijke ongevallen te beperken. Een objectieve analyse van deze verkeersveiligheidsaspecten kan vragen van en ongerustheid van het middenveld bij de invoering van de maatregel voorkomen.

De nota aan de Vlaamse regering haalt aan dat de huidige aslasten al te zwaar zijn voor specifieke bruggen en dat bij zwaardere voertuigen het aantal ongeschikte bruggen groter zal worden. In de wetgeving is opgenomen dat het handhaven hiervan een taak is voor de wegbeheerder. De nota aan de Vlaamse regering stelt eveneens dat er geen impact is op de lokale besturen, terwijl de gemeenten het grootste aantal wegen beheren. De Raad verwacht dat er wel impact zal zijn op het gemeentelijk beleid omtrent onderhoud van wegen, signalisatie, verkeersveiligheid, tonnagebeperkingen,... De MORA had ook graag een grondige onderbouwing gezien van de impact van de maatregel op de budgettaire en effectieve onderhoudsinspanning van het wegennet.

Een goede ladingszekerheid heeft zowel impact op de verkeersveiligheid als op de belasting van het wegdek. De MORA wil de Vlaamse regering aanmoedigen om voor alle voertuigen aandacht te besteden aan educatie en handhaving hieromtrent. Naast handhaving rond ladingsverdeling benadrukt de Raad het belang van handhaving van tussenafstanden.

Over de meer technische maatregelen mist de Raad de redenen waarom voor specifieke criteria is gekozen. De Raad denkt dan onder meer aan de leeftijd van de opleggers, die niet overeenkomt met de gemiddelde gebruiksduur van een oplegger, of de reden waarom 45' wissellaadbakken, courant gebruikt in multimodaal vervoer, niet zijn opgenomen. Ook andere aspecten zoals duidelijkheid omtrent homologatie en technische controle, hadden voor de Raad deel moeten uitmaken van dit Besluit.

De MORA betreurt vooral dat de voorgelegde beleidsbeslissing niet beter werd onderbouwd waardoor het voor de Raad onmogelijk is om zich op een meer gefundeerde manier uit te spreken over dit besluit van de Vlaamse regering.

Hoogachtend

Daan Schalck  
voorzitter

Frank Van Thillo  
algemeen secretaris