

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** - ontwerp besluit van de Vlaamse Regering over het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer  
- eerste principiële goedkeuring

## Samenvatting

Dit besluit creëert een wettelijk kader voor proefprojecten met milieuvriendelijke voertuigen of combinaties die, omwille van hun milieuvriendelijke technologie (bv de batterijen), de normale afmetingen van voertuigen of combinaties overschrijden en aldus als uitzonderlijk moeten beschouwd worden. We maken het voor deze transporten makkelijker om een vergunning uitzonderlijk vervoer te krijgen, ook voor het vervoer van andere dan ondeelbare ladingen.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

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

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2024/185 van 16 mei 2024.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 15 mei 2024.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Met de klimaatverandering die wereldwijd steeds meer voelbaar wordt, is het cruciaal om volop in te zetten op de vergroening van het goederenvervoer. Op Europees niveau is er de verplichting om tegen 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen. De Europese Unie heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. De uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen moet tegen 2040 met 90% dalen.

In het Vlaamse regeerakkoord en de Vlaamse beleidsplannen voor lucht en klimaat is opgenomen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de mobiliteit te verminderen. In Vlaanderen is transport verantwoordelijk voor 21% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. De sector van het vrachttransport staat dus voor de enorme uitdaging om zich in de komende decennia emissievrij te maken. Vlaanderen streeft ernaar dat tegen 2030 27% van de nieuw verkochte vrachtwagens emissievrij zijn. Om dit te stimuleren worden er reeds fiscale en financiële incentives voorzien. Daarnaast is het belangrijk om ook beleidsmatig voor een level-playing field te zorgen.

Voertuigen die worden aangedreven door emissievrije technologieën hebben vaak een hogere massa in vergelijking met klassieke voertuigen met verbrandingsmotor. Met de herwerking van artikel 32bis van het Koninklijk Besluit 'Technische eisen' die momenteel lopende is (VR 2024 0902 DOC.0177/1 en DOC.0177/2), maakt Vlaanderen het mogelijk om in welbepaalde gevallen de wettelijk toelaatbare maximummassa van deze voertuigen te verhogen. Het doel is om deze milieuvriendelijke voertuigen niet te benadelen wegens hun hogere massa waardoor minder goederen geladen kunnen worden.

Het wegnemen van deze wettelijke barrières faciliteert het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Ook op vlak van afmetingen (lengte en hoogte) stelt zich dezelfde uitdaging. Batterij elektrische voertuigen hebben het batterijpakket tussen de assen zitten, waardoor het voertuig langer wordt dan een conventioneel voertuig. Voertuigen die waterstof gebruiken hebben een gasinstallatie achter de cabine staan wat ook resulteert in een extra lengte. Het doel is om met de nieuwe voertuigen hetzelfde volume of massa te kunnen vervoeren dan vandaag het geval is.

De transitie naar emissievrije voertuigen zorgt ervoor dat bedrijven hun logistieke processen herdefiniëren. Dit creëert een momentum om in te zetten op innovatie door de transportsector. Dat is aanleiding voor diverse vragen vanuit de sector naar piloot- of proefprojecten met emissievrije slepen die afwijken van de normale afmetingen. Vlaanderen wil voor deze projecten een duidelijk regelgevend kader bieden. Hiermee zet Vlaanderen in op innovatie en worden de Vlaamse milieu- en klimaatdoelstellingen gerealiseerd. Het opzetten van een proefproject kan nuttige inzichten opleveren voor zowel sector als overheid.

Het ontwerp steunt op de bevoegdheid van de gewesten voor de reglementering inzake "uitzonderlijk vervoer over de weg", overeenkomstig artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' (BWHI).

De bevoegdheid van de gewesten inzake het "uitzonderlijk vervoer over de weg" vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeersreglementering.

Alle vervoer dat op het vlak van massa's of afmetingen niet voldoet aan de bepalingen van het Wegcode en het Technisch Reglement, moet beschouwd worden als uitzonderlijk vervoer. Het is daarbij geen vereiste dat de overschrijding van voormelde maxima strikt noodzakelijk is (bv. omwille van de ondeelbare lading) opdat er sprake kan zijn van een uitzonderlijk vervoer. De

loutere overschrijding van de maxima volstaat (zie naar analogie advies 63.877/VR/1/V van de afdeling wetgeving van de RvS van 10 september 2018).

De federale overheid is, op grond van haar algemene bevoegdheid inzake verkeer, bevoegd om de maximale afmetingen in het reguliere vervoer te bepalen. De gewestbevoegdheid inzake uitzonderlijk vervoer begint daar waar de maximale afmetingen zoals bepaald door de federale overheid wordt overschreden.

In die optiek moet ook een combinatie bestaande uit twee voertuigen die, elk op zich, voldoen aan de reguliere afmetingen, die de maximale afmetingen voor combinaties overschrijdt, beschouwd worden als uitzonderlijk vervoer in de zin van artikel 6, §1, X, eerste lid, 13° BWHI.

De gewesten zijn aldus bevoegd om een regeling uit te werken voor het “uitzonderlijk vervoer” met te lange of te hoge milieuvriendelijke voertuigen of slepen die deelbare ladingen vervoeren.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1

Dit artikel bevat een aantal definities en behoeft geen verdere uitleg.

### Artikel 2

Het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer kan enkel worden toegelaten voor voertuigen en voertuigcombinaties die voldoen aan de voorwaarden opgenomen in het besluit.

### Artikel 3

De voertuigen of combinaties die gebruikt worden voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer moeten qua breedte voldoen aan de normale regels uit het technisch reglement.

### Artikel 4

De voertuigen of combinaties die gebruikt worden voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer moeten qua draaicirkel voldoen aan de in dit artikel bepaalde voorwaarden. Dit is bedoeld om de verkeersveiligheid te waarborgen en ter bescherming van de weginfrastructuur.

### Artikelen 6 – 9

Deze artikelen regelen de vergunningsaanvraagprocedure. De procedure verloopt volledig elektronisch via de website van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het besluit bevat alle gegevens en documenten die moeten worden aangeleverd bij de aanvraag. Een onduidelijke aanvraag kan, op verzoek van het AWV worden verduidelijkt, zonder ze te wijzigen. Het is bijgevolg niet mogelijk om een onvolledige aanvraag nog verder aan te vullen. In voorkomend geval is de aanvraag onontvankelijk en moet ze opnieuw worden ingediend om een vergunning te kunnen krijgen.

### Artikelen 10 – 11

Het hoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer levert de vergunning, binnen de 10 werkdagen na aanvraag al dan niet af.

Het besluit bevat de minimale inhoud van de vergunning. De verleende vergunningen worden gepubliceerd op de website van AWV. Op die manier kunnen verbalisanten, in geval van discussie, steeds op eenvoudige wijze de authentieke vergunning raadplegen.

#### Artikel 12 – 13

De vergunninghouders zijn verplicht om een aantal feiten en gegevens te melden aan de evaluatiecommissie. Op die manier beschikt deze laatste over voldoende informatie om de evaluatie uit te voeren.

In het kader van de evaluatie staat de vergunninghouder toe dat een vertegenwoordiger van de administratie één dag kan meerijden in het voertuig of de combinatie.

#### Artikel 14

Het hoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer kan, in bepaalde gevallen, de vergunning schorsen of intrekken.

Het artikel beschrijft de, in voorkomend geval, te volgen procedure.

#### Artikel 15

Dit artikel regelt de verwerking van persoonsgegevens. In de meeste gevallen zullen de gegevens vermeld in de aanvraag en de vergunning evenwel betrekking hebben op rechtspersonen, waardoor ze niet te beschouwen zijn als persoonsgegevens in de zin van de AVG.

#### Artikel 16 – 18

Deze artikelen regelen de evaluatie van het proefproject. Er wordt een evaluatiecommissie opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de overheid en de sector.

In artikel 17 worden een aantal criteria opgesomd op basis waarvan de evaluatie gebeurt.

#### Artikel 19

Het proefproject loopt tot 31 december 2027. Op die manier is er ruim drie jaar tijd om de juiste conclusies te trekken en een beslissing te nemen inzake een regulier wettelijk kader hieromtrent.

#### Artikel 20

Dit artikel behoeft geen verdere uitleg.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

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

Dit ontwerp heeft geen budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 15 mei 2024. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

## **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 Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)
- het inwinnen van het advies van de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens
- het inwinnen van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit
- 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 over het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer

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 Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen;

2.2 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen;

2.3 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Gegevensbeschermingsautoriteit, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van zestig dagen;

2.4 te machtigen te beoordelen of voornoemd adviezen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;

2.5 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 principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp besluit van de Vlaamse Regering over het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer
- het advies van de Inspectie van Financiën dd. 15 mei 2024.