

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging
van het Koninklijk besluit van 1 juni 2010 betreffende het
wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen
- Principiële goedkeuring**

1. INHOUDELIJK

1.1 Algemeen

Wanneer een vervoer plaatsvindt waarvan de afmetingen, of het gewicht de maxima overschrijden die zijn bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het technisch reglement spreekt men van uitzonderlijk vervoer.

Om in aanmerking te komen voor een vergunning uitzonderlijk vervoer, moet er sprake zijn van een overschrijding van de wettelijk bepaalde maxima als gevolg van ofwel de constructie van het voertuig of ofwel de ondeelbare lading die vervoerd wordt.

Een ondeelbare lading is een lading die, teneinde deze te vervoeren over de weg, niet kan opgedeeld worden in meerdere ladingen zonder belangrijke kosten of schaderisico's en die ten gevolge haar afmetingen en massa niet vervoerd kan worden door een transport waarvan de afmetingen en massa voldoen aan de Wegcode en het Technisch Reglement.

De manier van laden van een ondeelbare lading is echter gebonden aan een aantal regels, waardoor soms niet de meest efficiënte manier van laden kan gehanteerd worden.

1.2 Situering en context

Overeenkomstig artikel 10 van het Koninklijk Besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen (hierna: KB Uitzonderlijk Vervoer) mag de overschrijding van een reguliere afmeting enkel het gevolg zijn van de plaatsing van één enkel voorwerp (bv. een voorwerp van 2,80 m breed) en niet van de plaatsing van twee of meerdere voorwerpen naast, achter of op elkaar die uit zichzelf niet te breed, te lang of te hoog zijn (bv. twee voorwerpen van 1,40m breed naast elkaar plaatsen in de breedte).

Wanneer de reguliere afmeting niet overschreden wordt, mag men wel meerdere voorwerpen naast, achter of op elkaar plaatsen (bv. 3 lange, smalle buizen die te lang zijn maar slechts 40 cm breed zijn, mogen perfect naast elkaar gelegd worden vermits ze samen binnen de reguliere breedte van het voertuig blijven).

Artikel 12 van het KB Uitzonderlijk Vervoer voegt daar verder nog aan toe dat de ondeelbare lading steeds zodanig moet worden geplaatst dat het aantal uitzonderlijke afmetingen van het voertuig tot een minimum wordt herleid. Met andere woorden: als men door de lading anders te plaatsen kan vermijden dat een bepaalde maximale afmeting wordt overschreden, moet men de lading op die manier positioneren, zelfs al zou blijken dat dit niet de meest efficiënte manier van laden is en er op die manier minder kan meegenomen worden.

Bv: men vervoert op een oplegger van 2,55m x 12m lege plastic watercontainers van 3,5 meter hoog, 2,65m lang en 1,30m breed, die rechtop moet blijven staan. Omwille van hun hoogte kunnen deze containers niet vervoerd worden met een regulier transport en worden ze beschouwd als een ondeelbare lading in de zin van de regelgeving uitzonderlijk vervoer. Op basis van de huidige regelgeving kan men slechts 4 van dergelijke containers vervoeren (in de lengterichting waardoor er links en rechts nog vrije ruimte blijft).

Door de containers 90° te draaien, zou men echter veel efficiënter kunnen laden vermits er dan in de lengte maar liefst 9 dergelijke containers achter elkaar kunnen geplaatst worden. Hierdoor ontstaat er, naast de afwijking in de hoogte, wel een bijkomende (beperkte) afwijkende breedte van 2,65m,

Hoewel deze alternatieve manier van laden een efficiëntiewinst van meer dan 100% oplevert, is dit overeenkomstig de huidige wetgeving niet toegestaan.

Dit besluit heeft als doel de regel uit artikel 12 KB Uitzonderlijk Vervoer, binnen bepaalde grenzen te versoepelen wanneer dit aanzienlijke efficiëntiewinsten kan opleveren. De ratio hierachter is dat door toe te laten dat bij een reeds bestaand uitzonderlijk transport een bijkomende afmeting (breedte of hoogte) overschreden wordt, het totaal aantal uitzonderlijke transporten zal verminderen, hetgeen de mobiliteit en de verkeersveiligheid enkel ten goed kan komen.

Er wordt voor geadviseerd om dit principe enkel toe te passen op ondeelbare ladingen (die dus per definitie al met een uitzonderlijk vervoer moeten vervoerd worden) om geen bijkomende uitzonderlijke transporten op de wegen te krijgen. Het is dus niet toegestaan een lading die middels een "normaal" transport kan vervoerd worden, om efficiëntieredenen zodanig te positioneren dat er een uitzonderlijk transport wordt gecreëerd.

1.3. Artikelsgewijze bespreking

1 Artikel 1

Dit artikel heeft tot doel een lid 4 tot 7 toe te voegen aan artikel 12 KB Uitzonderlijk Vervoer.

Het huidige artikel 12 stelt als basisregel dat wanneer een ondeelbare lading op een uitzonderlijk voertuig geplaatst wordt, deze zo moet gepositioneerd worden dat het aantal overschreden afmetingen (lengte, breedte of hoogte) minimaal is. De leden 2 en 3 bevatten uitzonderingen op deze regel.

De nieuwe leden 4 tot 7 voegen hier een nieuwe uitzondering aan toe. Zo wordt het toegelaten om in de lengterichting van een voertuig, binnen de normaal toegestane lengte, meerdere ondeelbare ladingen achter elkaar zodanig te positioneren dat naast de reeds aanwezige afwijkende afmeting (hoogte of breedte) ook de tweede afmeting (breedte of hoogte) beperkt wordt overschreden, wanneer deze manier van positioneren voor gevolg heeft dat hierdoor, binnen de grenzen van de reguliere maximaal toegelaten massa's, meer vervoerd kan worden.

Het creëren van een bijkomende uitzonderlijke afmeting is evenwel enkel toegestaan als er kan worden aangetoond dat hierdoor een efficiëntiewinst van minstens 30% wordt geboekt. Een dergelijke efficiëntiewinst zou voor gevolg hebben dat men bijna een derde minder uitzonderlijke

transporten de weg moet opsturen en heeft dus ongetwijfeld een positieve invloed op de mobiliteit en het milieu wat zeker opweegt tegen de beperkte nadelen, met name het feit dat deze transporten iets breder of hoger zullen zijn dan normaal.

De toegelaten bijkomende overschrijdingen zijn evenwel beperkt. Zo zal de nieuw gecreëerde uitzonderlijk afmeting in de breedte maximaal 3 meter mogen bedragen en in de hoogte maximaal 4,30 meter. Een dergelijke beperkte overschrijding heeft in principe geen (grote) impact op de verkeersveiligheid of de weginfrastructuur.

De maximale breedte van 3 meter is geïnspireerd op de bepalingen van artikel 32bis, 5.1.1. van het Technisch Reglement waarin bepaald wordt dat maximum breedte voor landbouwvoertuigen vastgesteld wordt op 3 meter. De meeste wegen zijn probleemloos aangepast aan transporten met een dergelijke breedte zodat er in principe geen bijkomend veiligheidsrisico ontstaat.

De maximale hoogte is afkomstig uit artikel 9.4, 4^o van het Ministerieel Besluit 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, dat bepaalt dat *“enkel doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4,30 m moeten door het verkeersbord C29 worden aangeduid. De te vermelden doorrijhoogte is gelijk aan de vrije doorrijhoogte verminderd met 0,30 m”*.

Met een hoogte van 4,30 m bestaat er met andere woorden geen risico dat het transport onverwachts tegen de bovenzijde van een lage doorgang botst.

De vervoerder dient, aan de hand van een technische nota die bij de vergunningsaanvraag wordt gevoegd, aan te tonen dat het heroriënteren van de ondeelbare lading, voor gevolg heeft dat minstens 30% meer kan worden geladen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal, zowel de technische nota als het veiligheidsaspect beoordelen alvorens een vergunning af te geven.

Het herpositioneren van de lading teneinde meer te kunnen vervoeren is enkel toegestaan binnen de reguliere maximaal toegelaten massa's.

Om te vermijden dat gebruik gemaakt wordt van uitzonderlijk grote voertuigen die per definitie meer kunnen laden, moet het gebruikte voertuig voldoen aan het Technisch Reglement.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel heeft geen weerslag op de begroting

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 6 maart 2019

Het akkoord van de minister, bevoegd voor begroting is niet vereist.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorgestelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft enkel betrekking op de reglementering inzake uitzonderlijk vervoer.

Er is bijgevolg geen budgettaire weerslag, en dit noch op personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de investeringen, de schulden of de ontvangsten.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorgestelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft geen impact op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. XXXXX van xx yy 2019.

2 Voor voorliggend besluit is de opmaak van een reguleringsimpactanalyse niet vereist omdat de effecten van de inhoudelijke aanpassingen beperkt zijn gelet op het feit dat het aantal uitzonderlijke transporten ten gevolge van deze aanpassing enkel kan verminderen.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1 haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen;
- 2 de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en voor het verkeersveiligheidsbeleid:
 - 2.1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit, overeenkomstig artikel 6, § 2 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wetten van 16 juli 1993 en 6 januari 2014, overleg te plegen met de betrokken regeringen, zijnde de gewestregeringen,
 - 2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemde onderhandelingen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst,
 - 2.3. 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 onderhandeling geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën