

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1234
van **STIJN BEX**
datum: 26 mei 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Voertuigen op alternatieve brandstoffen - Verhoging van de maximaal toegelaten massa (MTM)

In de transitie naar schonere brandstoffen en door de introductie van (ultra)lage emissiezones in steden is het belangrijk dat dienstvoertuigen van stedelijke diensten overschakelen naar nieuwe aandrijvingen. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan pickups, bestelwagens, ophaalwagens voor afvalophaling, ... Uiteraard geldt hetzelfde voor het private voertuigenpark.

Een belangrijk aspect van deze transitie is de MTM van voertuigen. Op dit moment telt de brandstof van een voertuig mee bij de MTM voor voertuigen beperkt tot 3.5 ton. Alternatieve brandstoffen en batterijen wegen echter meer, waardoor het nuttig laadvermogen van voertuigen afneemt. Zo weegt een CNG-voertuig meer dan hetzelfde voertuig met een dieselmotor (CNG: Compressed Natural Gas).

Een concreet voorbeeld: kleine afvalperswagens met MTM 3.5 ton om vuilnisbakken leeg te maken op CNG en kleine pickups voor zwerfvuilploegen op CNG kunnen met de huidige MTM-regels niet maximaal volgeladen worden. Ze zouden dan de 3.5 ton overschrijden, waardoor een chauffeur met rijbewijs C vereist zou zijn. Gelet op het tekort aan chauffeurs met rijbewijs C is dat een knelpunt.

Een Europese richtlijn (EG 2015/719) voorziet in de mogelijkheid tot verhoging van de MTM tot 1 ton voor bepaalde voertuigen met alternatieve brandstoffen, en werd deels omgezet in Vlaamse regelgeving door een regeringsbesluit van 12 januari 2018.

1. Op welke voertuigen heeft de omzetting van de Europese richtlijn (EG 2015/719) in Vlaamse regelgeving betrekking? Geldt de omzetting ook voor voertuigen tot en met 3,5 ton?
2. Indien niet: overweegt de minister om in de regelgeving ook voor de voertuigen tot en met 3,5 ton een aanpassing door te voeren?
3. Vindt de minister dat een rijbewijs B volstaat voor deze voertuigen met een verhoging voor alternatieve brandstoffen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1234 van 26 mei 2021

van **STIJN BEX**

1. De Europese richtlijn 2015/719/EG, tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG en omgezet door het BVR van 12 januari 2018, voorziet inderdaad in de mogelijkheid tot verhoging van de MTM van door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met het extra gewicht dat vereist is voor de alternatieve brandstoftechnologie, met een maximum van 1000 kg.

Dit is echter niet de recentste wijziging van Richtlijn 96/53/EG. Deze richtlijn werd laatst gewijzigd door Verordening (EU) 2019/1242. Deze verordening voorziet in de mogelijkheid tot verhoging van de MTM van emissievrije voertuigen met het extra gewicht dat vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg. De omzetting hiervan wordt binnenkort voorzien in een BVR.

Het toepassingsgebied van richtlijn 2015/719/EG en verordening (EU) 2019/1242 is beperkt tot zware bedrijfsvoertuigen (MTM $\geq$ 18 ton) en dus niet voor voertuigen met een MTM t.e.m. 3.5 ton.

De Europese regelgeving is dus niet van toepassing op bestelwagens, maar de Vlaamse omzetting (punt 1.4.2 van artikel 32bis KB Technische eisen) maakt dit onderscheid strikt genomen niet. Strikt genomen zijn bestelwagens dus niet uitgesloten van de massaverhogingen zoals opgenomen in punt 1.4.2 van artikel 32bis KB Technische Eisen. Deze bepalingen zijn algemeen van toepassing op alle voertuigen. De verhoging is voor bestelwagens evenwel niet relevant. Het zijn namelijk de theoretische MTM's uit 32bis KB Technische Eisen die in voorkomend geval verhoogd kunnen worden. Dat impliceert bij een 2-assig voertuig dat de MTM kan opgetrokken worden tot 20 of 21 ton. Het is echter niet zo dat de MTM van bijvoorbeeld een bestelwagen van 3,5 ton kan verhoogd worden tot 4,5 of 5,5 ton.

2. Een overschrijding van de MTM/TTM van een lichte vrachtauto tot boven 3.5 ton heeft ook voor gevolg dat deze niet meer tot de internationale voertuigcategorie N1 behoort, maar wel tot voertuigcategorie N2. Hierdoor is een nieuwe homologatie van het voertuig vereist volgens de eisen van categorie N2 (zie verordening EU 2018/858). Een eventuele aanpassing hiervan is enkel mogelijk op Europees niveau. Deze voertuignormen zijn een federale bevoegdheid.
3. Hiervoor verwijs ik u door naar mijn collega in de federale regering, bevoegd voor de rijbewijzen, minister Georges Gilkinet.