

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 205

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 14 november 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Elektrificatie vrachtvervoer - Rechtzetting laadcapaciteit

De elektrificatie van het vrachtvervoer is een belangrijke manier om onze logistieke keten te vergroenen en de klimaatdoelstellingen te halen. Bedrijven pionieren er op los en het gamma elektrische vrachtwagens breidt navenant uit.

Natuurlijk is een dergelijke transitie niet zonder uitdagingen: een ervan is het toenemende gewicht van de batterijen. Het extra gewicht van de batterij van een elektrische vrachtwagen kan oplopen tot twee ton. Dat betekent dat een vrachtwagen aangedreven door diesel, bij eenzelfde opgelegde maximale laadcapaciteit, tot twee ton meer lading kan vervoeren dan zijn elektrische tegenhanger. Private spelers zullen daardoor minder bereid zijn om een elektrische vrachtwagen aan te kopen, waardoor de transitie naar duurzaam wegtransport wordt vertraagd.

Europa heeft deze uitdaging al onderkend en verwerkt in de Europese wetgeving voor maten en gewichten. Zo kan een elektrische vrachtwagen tot twee ton extra maximaal treingewicht verkrijgen, ten belope van het gewicht van de batterij, ten opzichte van de vrachtwagens aangedreven op diesel. Hierdoor kan het extra gewicht van de zero-emissietechnologie worden opgevangen en wordt er een gelijk speelveld gecreëerd tussen beide alternatieven.

In Vlaanderen is men ook volop bezig deze discrepanties recht te zetten. Sinds 2021 is het mogelijk voor voertuigen die aan bepaalde voorwaarden voldoen, waaronder minstens 3 assen voor het getrokken en trekkend voertuig, om een maximale laadcapaciteit van 48 ton te hanteren in plaats van de standaard 44 ton. Daarbij mogen emissievrije voertuigen tot twee ton extra vervoeren als compensatie voor het extra gewicht van de batterij, naar analogie met Europa. Een goed initiatief om de elektrificatie kracht bij te zetten.

En toch mist deze maatregel in Vlaanderen grotendeels zijn doel. De meest voorkomende combinatie vrachtvervoer in Vlaanderen, en Europa, is namelijk een trekkend tweeassig voertuig met een getrokken drieassig voertuig met een maximale laadcapaciteit tot 44 ton in Vlaanderen. Dat impliceert dat een groot deel van de emissievrije vrachtwagens nog steeds een concurrentieel nadeel heeft ten opzichte van zijn tegenhanger aangedreven op diesel.

Omdat dat sinds de zesde staatshervorming een regionale bevoegdheid is, en een duurzame transitie van onze logistieke sector hoog in het vaandel wordt gedragen door de Vlaamse Regering, de volgende vragen aan de minister.

1. Is de minister op de hoogte van deze problematiek?

2. Waarom krijgen enkel (emissievrije) vrachtwagens die aan bepaalde voordelen voldoen, zoals een drieassig trekkend en getrokken voertuig, een grotere maximale laadcapaciteit?
3. Wordt er werk gemaakt van het doortrekken van het gelijke speelveld naar (emissievrije) vrachtwagens met een maximale laadcapaciteit van 44 ton, zodat ook deze emissievrije vrachtwagens tot 2 ton meer kunnen laden? Zo ja, kan de minister daar een timing en een stand van zaken van geven? Zo niet, waarom?

ANTWOORD

op vraag nr. 205 van 14 november 2023

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Ik ben op de hoogte van deze problematiek en mijn administratie maakt werk van een aanpassing van de wetgeving om de overgang naar een emissievrije logistiek te faciliteren (zie ook het antwoord op deelvraag 2).
2. Een eerste aanpassing aan het KB technische eisen artikel 32bis is gebeurd in het kader van de invoering van voertuigcombinaties met een MTM tot 50 ton. Bij deze aanpassing hebben we reeds een onderscheid gemaakt tussen klassiek aangedreven voertuigcombinaties en emissievrije voertuigcombinaties. Naast de invoering van 48/50 ton, werd ook een verhoging voorzien voor enkelvoudige motorvoertuigen met 2 (19 t+ 2t) of 3 assen (26 +2 t).

Momenteel wordt er gewerkt aan een volledige herziening van het KB technische eisen artikel 32bis op vlak van massa's van voertuigen. In deze algemene herziening worden voor alle emissievrije voertuigen en voertuigcombinaties waar mogelijk een verhoging van maximaal 2 ton voorzien, waardoor de meeste 5-assige emissievrije combinaties een MTM krijgen tot 46t (i.p.v. 44 ton). Ook voor andere combinaties worden waar mogelijk tonnageverhogingen toegestaan.

Het klopt dat combinaties met een 2-assige trekker en een 3-assige oplegger geen tonnageverhogingen krijgen tot 48/50t. Dit is een gevolg van de (te compacte) massa onder de assen van de oplegger/aanhangwagen en de draagkracht van onze bruggen.

Een tridem van 27t met asafstanden tussen 1,3m en 1,8m (zoals toegelaten in het huidig art 32bis) is heel nadelig in vergelijking met de ontwerpnormen die gebruikt werden voor het ontwerp van onze bruggen en tunnels tot begin jaren 90. Dit komt neer op +/- 70% van ons patrimonium. In deze ontwerpnormen werd uitgegaan van een 5-assig voertuig van 32t met een maximale aslast van 12t en een asafstand van 4m. Als je dit vergelijkt met een tridem van 27t op een totale afstand van +/-3m, is deze tridem een heel stuk nadeliger.

In de praktijk kan een 3-assige oplegger van 44t geen 27t op de achterste 3 assen halen, aangezien deze minimum 25% (= 11t) op de aangedreven as moet hebben en al snel 7 à 8t heeft op de voorste as omwille van het gewicht van de trekker. Dit maakt dat er zich in de praktijk maximaal +/- 25 à 26t op de achterste 3 assen kan bevinden. Hierdoor bleef de belasting ten gevolge van de combinaties in de praktijk tot dusver beperkt. Bij hogere toegelaten massa's van de combinatie is deze praktische beperking er niet meer en krijgen we dus een zware tridem in combinatie met nog eens zwaardere aslasten van de trekker in de buurt er bovenop.

Daarom werd voor 48/50t de som van de massa onder de assen van het getrokken voertuig beperkt. Momenteel is dit maximaal 25t, in de volledige herziening passen we dit aan naar maximaal 27t. In het geval dat de 3 assen een tridem vormen houden we dit op 25t. Dat is meteen ook de voornaamste reden om een 6-assige combinatie te maken. Aangezien een 2-assige emissievrije trekker slechts 21t mag wegen, is het totaalgewicht beperkt tot 48t in plaats van het gewenste 50t of in het geval van een tridem achteraan is het slechts beperkt tot 46t. Aangezien deze maxima uitgaan van een perfecte verdeling van de lading, wat in de praktijk onrealistisch is en een groot

risico inhoudt op het overladen van de assengroepen, wordt het maximum voor een 5-assige emissievrije voertuigcombinatie op 46t gehouden.

3. Ja, de administratie werkt aan een voorstel voor een BVR ter aanpassing van het KB technische. In deze herziening verhogen we de MTM van 5-assige emissievrije voertuigcombinaties met 2 ton. Dit voorstel wordt besproken op een stakeholdersoverleg met de belanghebbende sectoren. In 2024 wordt dit voorstel voorgelegd aan de Vlaamse regering met het oog op een eerste principiële goedkeuring.