



Aan

Minister  
Staatssecretaris

nota

BNC fiche voor Gewichten en Afmetingen Zware  
Wegvoertuigen

**TER BESLISSING**

**Datum**

28 augustus 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/239111

**Opgesteld door**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**

05-09-2023

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

Op 11 juli 2023 publiceerde de Europese Commissie het voorstel tot herziening van de Richtlijn 96/53/EC houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (hierna: Richtlijn gewichten en afmetingen). Dit voorstel is onderdeel van het Vergroening van vrachtvervoer-pakket (Greening Freight package).

Met deze nota wordt het conceptfiche aan u voorgelegd. In deze nota ontvangt u een korte beschrijving van de inhoud met een appreciatie en samenvatting van het voorgestelde kabinetstandpunt. Op 6 september wordt het BNC-fiche over dit voorstel behandeld in het interdepartementale BNC-overleg.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd in te stemmen met de inhoud van het bijgevoegde BNC-fiche en doorgeleiding aan de MR van 15 september.

**Kernpunten**

Het voorstel tot herziening van de Richtlijn gewichten en afmetingen kent drie doelstellingen: (1) belemmeringen voor de introductie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen wegnemen en ruimte bieden voor alternatieve aandrijvingen en intermodaal transport stimuleren; (2) harmonisatie van regels voor maximale gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen in grensoverschrijdende situaties; (3) handhaving van grensoverschrijdende regelgeving voor internationaal wegvervoer verbeteren. Om deze doelstellingen te bereiken stelt de Commissie een aantal wijzigingen voor, die kort samengevat neerkomen op het volgende: grotere dimensies voor grensoverschrijdend vervoer met ZEV's (Zero Emissie Voertuigen), het internationaal vervoer met EMS-voertuigen (European Modular Systems, in Nederland genaamd LZV en SEC voertuigen) wordt, zonder de tussenkomst van een bilateraal akkoord, toegestaan als de betrokken lidstaten dit toelaten, mogelijkheden voor intermodaal vervoer worden ruimer, en er worden minimumeisen gesteld voor wegcontroles.

De toon van het BNC-fiche is overwegend positief. De doelstellingen verduurzaming, harmonisatie en verbeterde handhaving worden nadrukkelijk onderschreven. De voorstellen rondom internationaal vervoer voor EMS-

voertuigen worden warm verwelkomd. Ook de verbeterde mogelijkheden rond grensoverschrijdend intermodaal vervoer worden als een positieve stap beschouwd.

Hoewel we positief zijn over de strekking van het voorstel, bevat de uitwerking enkele punten die niet ondersteund kunnen worden. In het bijzonder gaat het om de verhoging van de maximale aslasten van 11,5 naar 12,5 ton en de verhoging van de maximale hoogte van voertuigen van 4 naar 4.3 meter. De Nederlandse infrastructuur is niet op deze grotere dimensies ingericht en hogere aslasten zullen leiden tot meer schade aan de wegen en kunstwerken, met als gevolg een grotere instandhoudingsopgave. Daarnaast zijn enkele bruggen/tunnels van vóór 1967 ingericht op transport van maximaal 4 meter. Er is niet bekend wat het zou kosten om aan de nieuwe normen te voldoen. Dit zou een apart grootschalig onderzoek vergen. Op dit moment is er alleen informatie beschikbaar over de kostenstijging als gevolg van de voorgenomen verhoging van de aslasten. Dit zou volgens een eerste zeer ruwe schatting van RWS 1 miljard euro kosten. Dit zijn de extra kosten om de asfaltlaag (top- en tussenlaag) te verhogen van nu 80mm naar 110mm. Dat zijn alleen de initiële kosten aan de constructie. De gevolgen voor de vervangingscyclus zijn nog onduidelijk. Over de kosten die de verhoging van de maximale hoogte van voertuigen met zich meebrengt, zijn geen gegevens beschikbaar. Tijdens de onderhandelingen zal op deze vlakken daarom stevig worden ingezet op behoud van de huidige normen.

Ten tweede zijn er op het punt van handhaving twijfels over de gepastheid van het gebruik van kwantitatieve handhavingsnormen om de effectiviteit van handhaving te vergroten. Als handhavers enkel percentages moeten behalen, dan kan deze mogelijkwijze minder goed risicogestuurd handhaven. Dit leidt tot minder efficiëntie. In de derde plaats wordt aandacht gevraagd voor reverse modal shift als mogelijke consequentie van dit voorstel. Het gebruik van zwaardere voertuigen zou kunnen leiden tot minder gebruik van spoorvervoer en binnenvaart. Tot slot is het fiche kritisch op het ambitieniveau ten aanzien van verduurzaming in de sector, en wordt het standpunt ingenomen dat het voorstel op dit punt niet ver genoeg gaat.

## **Krachtenveld**

### *Europees*

De voorstellen voor EMS zullen in de Scandinavische lidstaten naar verwachting worden verwelkomd. Van een meerderheid van de lidstaten wordt vooral terughoudendheid of afwijzende reacties verwacht ten aanzien van het voorstel tot verhoging van het maximumtonnage en maximum aslasten, vanwege zorgen over de weginfrastructuur.

### *Nationaal*

De uitvoeringsorganisaties verwelkomen het voorstel, maar reageren terughoudend over de voorstellen omtrent handhaving – die later uitgewerkt worden met behulp van gedelegeerde handelingen. Ook worden risico's gesignaleerd rond reverse modal shift en extra belasting op het wegennet. De transportsector ontvangt de voorstellen zeer positief, specifiek die omtrent de voorstellen rond extra hoogte en gewicht. De sector is voorstander voor het toestaan van een hogere aslasten en een verhoging naar 4.3m om zogenaamde high-cubecontainers de weg op te krijgen zonder een ontheffing. De uitvoeringsinstanties benadrukken op dit vlak echter de gevolgen voor de

### **Datum**

28 augustus 2023

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/239111

### **Opgesteld door**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

### **Aan**

Minister en/of Staatssecretaris

### **Bijlage(n)**

2

infrastructuur. Daarom wordt in het fiche het standpunt ingenomen dat het voorstel voor verhoging van de maximale aslasten en maximale hoogte niet gesteund kan worden. Voor de burgers wordt verwacht dat het voorstel zou kunnen leiden tot minder uitstoot van de vervoerssector (nu verantwoordelijk voor ongeveer 25% van uitstoot binnen de transportsector). Het voorstel heeft daarmee positieve gevolgen voor de brede welvaart.

**Datum**

28 augustus 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/239111

**Opgesteld door**Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid**Aan**

Minister en/of Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

2

**Toelichting***Afstemming*

BuZa, EZK, en FIN zijn allen betrokken geweest bij de afstemming. Intern bij IenW hebben DGMo, DuMo, OVS, HBJZ en DGMI een reactie opgeleverd. Bij de uitvoeringsinstanties hebben ILT, RWS, RDW, en Politie uitvoerig meegelezen.

Het is denkbaar dat het fiche aan de hand van bespreking in de BNC en/of de CoCo nog op enkele punten wijzigt. Indien dit de inhoud raakt zal dit aan u worden voorgelegd voorafgaand aan de bespreking in de Ministerraad.

*Politieke context*

De motie Van Raan, waarmee de gevolgen voor de brede welvaart bestudeerd moeten worden, is meegenomen in de overwegingen omtrent dit voorstel.

*Financiële/juridische overwegingen*

Het voorstel zal naar verwachting leiden tot een aanpassing van de Regeling voertuigen, Regeling taken Dienst Wegverkeer, Regeling wegvervoer Goederen, de RDW-beleidsregel keuring en ontheffingsverlening LZV en het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer (BOEV). De financiële consequenties voor de rijksoverheid zijn naar verwachting klein. De rijksoverheid pleegt een eenmalige inspanning gericht op de implementatie van de voorgestelde nieuwe richtlijn in bestaande wet- en regelgeving en op de rol van Rijkswaterstaat, de Dienst Wegverkeer (RDW), het CBR, de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport, de Politie en het Openbaar Ministerie bij het toezicht op de nieuwe voorschriften. Na verduidelijking over de voorstellen in de nieuwe richtlijn zal blijken of er structurele kosten zijn voor deze partijen.

*Strategie*

Bij dit voorstel is gekozen voor het oordeel 'positief met kanttekening'. Het oordeel over dit voorstel is overwegend positief van aard. De strekking van het voorstel wordt verwelkomt en de doelstellingen worden onderschreven. Op een aantal punten in met name de uitwerking van het voorstel op detailniveau zijn er echter serieuze zorgen of twijfels. Dit is het geval bij de impact van de verhoging van bepaalde dimensies op de infrastructuur, het gebruik van gedelegeerde handelingen bij de uitwerking van het voorstel op het gebied van handhaving, mogelijke reverse modal shift als consequentie van dit voorstel en een onvoldoende ambitieniveau op het terrein van verduurzaming.

Onderhandelingen zullen hiervoor nog moeten plaatsvinden, verwacht wordt dat de Europese onderhandelingen in het najaar van start zullen gaan.

### *Duurzaamheid*

Het BNC-fiche benoemt als aandachtspunt dat het voorstel niet ver genoeg gaat. In het fiche wordt het standpunt ingenomen dat het voorstel ambitieuzer kan zijn in het stimuleren van gebruik van ZEV's, zoals bij het aanscherpen van de CO2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen en de ruimte laten om op nationaal niveau meer ambitieuze maatregelen te nemen.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Datum**

28 augustus 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/239111

**Opgesteld door**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Aan**

Minister en/of Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

2

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	BNC-fiche herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen zware bedrijfsvoertuigen	
2	Voorstel van de Europese Commissie tot herziening van richtlijn 96/53/EC	