

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 BRUSSEL

T 02 553 71 24

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

mow.vlaanderen.be

www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 13 oktober 2017

aanwezig: Koenraad Vanschoren (DMOW-O), Jeroen Caerts (Traxio), Luc Schets (Traxio), Peeter Henning (BFOV; waarnemend), Philippe De Meyer (Goca), Philippe Planchon (Febiac), Philippe Jacquemyns (Febiac), Patrick Van Lishout (Agoria), Isabelle De Maegt (Febetra), Frederic Keymeulen (TLV), Freija Fonteyn (TLV), Bart Beliën (Boerenbond), Ronald Tiebout (UPTR), Stijn De Sutter (AWV), Ann Vereecken (DMOW-VHV), Ronny Verhelst (DMOW-VHV), Paul Meekels (DMOW-EBS)

afwezig met kennisgeving: Kristof Eraly (Febelcar)

voorzitter: bArt Boucké (DMOW-VHV)

onderwerp: Vlaamse CAIN van 13/10/2017 betreffende het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

////////////////////////////////////

De voorzitter, de heer Boucké, licht toe dat het ontwerp van BVR besproken wordt dat artikel 32bis van het KB van 15 maart 1968 wijzigt, waarvan een deel in het kader van de omzetting van Richtlijn (EU) 2015/719.

De voorzitter vraagt naar algemene opmerkingen, alvorens wordt overgegaan naar een artikelsgewijze bespreking.

Mevrouw Fonteyn (TLV) vraagt of de vooraf gemaakte opmerking bij artikel 2, punt 9 van het ontwerp BVR - m.b.t. het verschil voor intermodale vervoersverrichtingen die een of meer containers of wissellaadbakken vervoeren met een totale lengte van ten hoogste 45 voet ten opzichte van andere trekkende voertuigen - in tussentijd werd aangepast.

De Heer Verhelst (DMOW-VHV) bevestigt dat deze aanpassing werd meegenomen in het ontwerp, waardoor in artikel 32bis punt 3.2.3, 4° analoog is aan 3° van hetzelfde lid:

“3.2.3. De volgende maximale toegelaten massa's zijn van toepassing op de volgende gelede voertuigen, die bestaan uit:

[...]

3° een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met drie assen en met een van de volgende soorten ophanging:

a) met mechanische ophanging: 43.000 kg;

b) met pneumatische ophanging: 44.000 kg;

4° een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met drie assen die bij intermodale vervoersverrichtingen een of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet en met een van de volgende soorten ophanging:

a) met mechanische ophanging: 43.000 kg;

b) met pneumatische ophanging: 44.000 kg;

[...].”

Mevrouw Fonteyn (TLV) merkt hierbij op dat 4° dan kan geschrapt worden, omdat het nu in principe identiek is aan 3°.

Mevrouw De Maegt (Febetra) vraagt of de definitie voor ‘intermodale vervoersverrichting’ nog moet opgenomen worden in de besluit indien 4° geschrapt wordt. De Heer Boucké bevestigt dat er juridisch moet nagekeken worden of deze definitie nog vereist is als 4° wordt geschrapt.

Dezelfde oefening zal gemaakt worden voor 7° van punt 3.2.3, dat identiek is aan 5° en 6°.

De Heer Van Lishout (Agoria) vraagt verduidelijking bij de draagwijdte van een principiële goedkeuring. De Heer Boucké verduidelijkt hierna de procedure m.b.t. principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering. Wanneer het na een CAIN noodzakelijk blijkt om inhoudelijke aanpassingen te doen aan een ontwerp van besluit, zal de nieuwe tekst opnieuw voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering voor principiële goedkeuring.

De Heer Boucké vraagt verdere opmerkingen per artikel.

Bij artikel 1 worden geen opmerkingen gemaakt.

Bij artikel 2, 1° van het ontwerp van besluit worden volgende opmerkingen gemaakt:

- Mevrouw Fonteyn (TLV) vraagt om in de definitie van alternatieve brandstoffen ‘koolstofvrij’ te wijzigen in ‘koolstofarm’;
- Mevrouw De Maegt (Febetra) merkt op dat in de definitie van een ‘door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig’ de verwijzing ‘de Richtlijn’ moet aangepast worden in ‘Richtlijn 2007/46/EG’;
- De Heer Van Lishout (Agoria) vraagt om een niet-limitatieve lijst van alternatieve brandstoffen;
- De Heer Planchon (Febiac) vraagt of ook hybride voertuigen onder de definitie van een ‘door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig’ vallen. De Heer Vanschoen (DMOW-O) bevestigt dat hybride beschouwd kan worden als een “gedeeltelijke vervanging” van fossiele brandstoffen en dus in overeenstemming is met de definitie van ‘alternatieve brandstoffen’.

Bij artikel 2, 2° worden volgende opmerkingen gemaakt:

- De Heer Planchon (Febiac) merkt op dat een onderverdeling wordt gemaakt die begint met ‘1° A’, terwijl er geen verdere nummering volgt;

- De Heer van Lishout (Agoria) merkt op dat de laatste paragraaf volledig nieuw is en niet werd besproken in de voorafgaande werkgroep over de brugformule. De betekenis van de term 'maximale belasting' in deze paragraaf is niet duidelijk.
De Heer Meekels (DMOW-EBS) verduidelijkt dat de beperking tot 24.000 kg van de tridem van het motorvoertuig was besproken en overeengekomen in de werkgroep.
Agoria, Febiac en Traxio vragen om deze paragraaf te herbekijken naar 25.600 kg. Hiervoor zijn herberekeningen nodig;
De Heer Jacquemyns (Febiac) vindt deze laatste paragraaf een beperking met een grote impact.
- De Heer Schets (Traxio) merkt op dat voor heel artikel 2, 2° de leesbaarheid zou verbeterd kunnen worden;
- Mevrouw Fonteyn (TLV) heeft vragen bij de implicaties voor bestaande voertuigen.

De Heer Boucké geeft aan dat aanvullende gesprekken nodig zullen zijn indien artikel 2, 2° verder aangepast wordt.

Bij artikel 2, 3° worden volgende opmerkingen gemaakt:

- De Heer Jacquemyns (Febiac) vraagt om ook voor voertuigen met vier en vijf assen die aangedreven worden door alternatieve brandstoffen een extra gewicht van maximum 1000 kg toe te laten.
Daarnaast merkt hij op dat sommige voertuigen die gebruik zullen maken van dit extra gewicht benadeeld zijn, omdat zij bij homologatie onder een andere voertuigcategorie vallen, wat op zijn buurt weer een impact heeft op o.a. de kilometerheffing.
De Heer Van Lishout (Agoria) bevestigt dat dit extra toegelaten gewicht een effect heeft op zaken die buiten dit besluit vallen (tachograaf, kilometerheffing, rijbewijs...).

Bij artikel 2, 4° worden geen opmerkingen gemaakt.

Bij artikel 2, 5° worden volgende opmerkingen gemaakt:

- De Heer Van Lishout (Agoria) vraagt om de maximale spoorbreedte van 1,5 meter aan te passen naar 1 meter, ofwel om een overgangsperiode te voorzien voor bestaande voertuigen.
De Heer Meekels (DMOW-EBS) geeft aan dat dergelijke aanpassing verder onderzoek en overleg behelst.
De Heer Beliën (Boerenbond) geeft aan het standpunt van Agoria bij te treden en bij eventuele verdere gesprekken hierover betrokken te willen worden.

De Heer Boucké besluit dat het duidelijk is dat er nog aanpassingen aan de tekst nodig zijn. Als er opnieuw een aangepaste tekst naar de Vlaamse Regering wordt gestuurd, zal ook opnieuw een CAIN moeten doorgaan.