

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 BRUSSEL

T 02 553 71 24

mow.vlaanderen.be

www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 25 juni 2018

aanwezig: Jeroen Caerts (Traxio), Philippe De Meyer (Goca), Isabelle De Maegt (Febetra), Veerle De Boeck (FBAA), Eric Troniseck (Centrex), Ronald Tiebout (UPTR), Koenraad Vanschoren (MOW-AJD), Stijn De Sutter (AWV), bArt Boucké (MOW-VHV), Ronny Verhelst (MOW-VHV)

afwezig met kennisgeving: Patricia Van Impe (Febetra), Luc Schets (Traxio), Kevin De Ridder (Agoria), Peeter Henning (BFOV), Frederic Keymeulen (TLV), Bart Beliën (Boerenbond), Kristof Eraly (Febelcar), Freija Fonteyn (TLV); Philippe Planchon (Febiac)

voorzitter: bArt Boucké (MOW-VHV)

onderwerp: **Vlaamse CAIN van 25/6/2018: bespreking ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse besluiten, wat betreft trambussen.**

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

Inleidende toelichting door MOW

Dit besluit betreffende trambussen voorziet de wijziging 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, het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer.

MOW verduidelijkt dat dit ontwerp BVR louter bedoeld is om het gebruik van trambussen in het verkeer mogelijk te maken door het wijzigen van een aantal elementen in de bestaande regelgeving.

- Tot op heden wordt over trambussen niets bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (technisch reglement). Om duidelijkheid te verschaffen is het aangewezen om de maximaal toegelaten massa van trambussen op te nemen in de regelgeving. In artikel 32bis van het technisch reglement wordt daarom een punt ingevoegd dat de maximale toegelaten massa van zogenaamde trambussen (i.e. dubbel gelede autobussen met 4 of meer assen) bepaalt.
- Trambussen zijn langer dan voorzien in het technisch reglement en worden bijgevolg beschouwd als uitzonderlijke voertuigen in de zin van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. Dit koninklijk Besluit bevat onder meer specifieke bepalingen met betrekking tot de uitrusting en lading van uitzonderlijke voertuigen. Trambussen

kunnen hieraan echter onmogelijk voldoen, dus is het noodzakelijk dat trambussen buiten het toepassingsgebied van het koninklijk Besluit vallen. Dit impliceert dat ze niet moeten voldoen aan die specifieke verplichtingen uit dit KB zoals bv. signalisatie, ondeelbare lading, vergunning UV (volgens dit KB),...

- Tot slot wordt in het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer verduidelijkt dat trambussen tot uitzonderlijk vervoer klasse 1 behoren. In de praktijk betekent dit dat gebruikers van een trambus een langlopende, permanente vergunning UV (cfr. art. 5, 1° BVR UV 20/12/2013) zullen moeten aanvragen. Dergelijke vergunning bevat geen opgelegde reiswegen en kan worden afgeleverd aan het uitzonderlijk voertuig van categorie 1 met een geldigheidsduur van maximaal vijf jaar. Aan dergelijke transporten worden, binnen de Vlaamse regelgeving, geen verder vereisten opgelegd.

Het is geenszins de bedoeling om op dit ogenblik de regelgeving m.b.t. uitzonderlijk vervoer inhoudelijk op andere punten te wijzigen.

Voorafgaand aan deze vergadering werd één opmerking overgemaakt door Febiac.

- Zie artikelsgewijze bespreking, art. 3.

Artikelsgewijze bespreking van het BVR betreffende ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse besluiten, wat betreft trambussen:

opm.: enkel de artikels waarbij opmerkingen werden gegeven worden hieronder vermeld.

Art. 1

FBAA stelt de vraag waarom het woord 'voertuigen' in de zin "4° voor dubbel gelede voertuigen met vier of meer assen: 38.000 kg." niet moet vervangen worden door het woord 'bussen'.

MOW verduidelijkt dat dezelfde terminologie wordt gebruikt als in 3° ("3° voor gelede voertuigen met drie assen: 28.000 kg.). Volgens MOW bestaan er, naast bussen, geen dubbelgelede voertuigen.

Art. 2

Febetra merkt op dat de uitzonderingen die reeds vermeld staan in art. 3/1, §1 van het huidig KB van 2 juni 2010 niet exact zijn overgenomen in art. 2 van het ontwerp BVR.

De strooidiensten bv. zijn niet meer specifiek vermeld, wel de uitzonderlijke voertuigen die in het verkeer op de openbare weg worden gebracht door of in opdracht van de wegbeheerder.

Febetra vraagt zich af of dit nu ruimer te interpreteren valt en bv. ook wegenwerken onder deze uitzondering vallen?

MOW verduidelijkt dat het niet de bedoeling is om de regelgeving m.b.t. uitzonderlijk vervoer, behalve de aanpassingen in het kader van trambussen, te wijzigen.

De opmerking van Febetra is begrijpelijk.

MOW bekijkt dit nogmaals, maar mogelijk wordt dit niet aangepast om de consistentie tussen de diverse regelgevende teksten te behouden.

Art. 3

Volgende voorafgaande opmerking werd overgemaakt door Febiac:

Volgens Febiac staat er een fout in art.3, waarin wordt verwezen naar het besluit VR van 20/12/2013, art.2 §1, 1°, b.

MOW heeft deze vraag onderzocht en de verwijzing in het ontwerp BVR blijkt toch correct te zijn.

Varia:

Uitsteek van afzetbare containers (punt aangedragen door MOW voor een verkennende gedachtenwisseling met de CAIN-leden)

- MOW wenst de problematiek m.b.t. de uitsteek van afzetbare containers te bespreken en meer algemeen, de uitsteek van lading achteraan het voertuig. De discussie betreft de vraag hoe groot de maximale uitsteek van een afzetbare container mag bedragen.
- Hierover bestaan verschillende visies.
 - o Enerzijds wordt verwezen naar de bepalingen inzake uitrustingen ter bescherming van klemrijden van voertuigen categorie M achteraan op voertuigen van categorie N en O (art. 55 KB Technische Eisen)
 - o Anderzijds zijn er de regels inzake uitsteek van de lading uit art. 46.2.3 van de Wegcode.
- Vanuit een strikt juridische interpretatie vallen afzetcontainers wel degelijk onder 'lading' en mogen deze maximaal 1 meter uitsteken.
- Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit echter heel problematisch:
 - o Immers, zowel op nationaal als op Europees vlak zijn de voertuighomologatie-eisen duidelijk: in geen enkel geval mag de voertuigconstructie meer dan 40 cm uitsteken t.o.v. de achterbumper.
 - o Vrachtwagens kunnen immers ook gehomologeerd worden met een uitschuifbare bumper om op die manier de uitsteek van de lading te beperken.
- Een eventuele aanpassing van de Wegcode om dit veiligheidsprobleem op te lossen kan echter niet beperkt blijven tot de afzetcontainers alleen.
- Daarom wenst MOW een volgend voorstel tot aanpassing van de Wegcode af te toetsen met de sector. MOW is er zich van bewust dat dit een serieuze impact kan hebben op de transportsector en vraagt aan de transportfederaties om feedback te geven bij dit voorstel.

Voorstel 1

46.2.3. De lading van de andere voertuigen mag niet verder dan 1 meter buiten het achtereinde van het voertuig uitsteken.

De uitstek mag evenwel bedragen :

a) 3 meter, wanneer één van deze voertuigen met lange ondeelbare stukken beladen is;

b) 1,50 meter, voor de ladingen van slepen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van auto's;

Concreet wordt voorgesteld om hier een extra lid aan toe te voegen dat luidt als volgt:

In afwijking van het eerste lid mag de horizontale afstand tussen het achterste gedeelte van de lading van voertuigen categorie N en O en de inrichting bedoeld in artikel 55, §1, lid 2 van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen of bij ontstentenis daaraan de achterzijde van het voertuig, ten hoogste 40 cm bedragen. Deze afstand wordt gemeten zonder rekening te houden met het gedeelte van de lading dat zich op meer dan 2 m van de grond bevindt.

Alternatief voorstel 2

Als de lading minstens de helft van de breedte van het voertuig bedraagt, mag in afwijking van het eerste lid, de horizontale afstand tussen het achterste gedeelte van de lading en de inrichting bedoeld in artikel 55, §1, lid 2 van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, ten hoogste 40 cm bedragen. Deze afstand wordt gemeten zonder rekening te houden met het gedeelte van de lading dat zich op meer dan 2 m van de grond bevindt.

Discussie

- Centrex merkt op dat kooiapen dikwijls meer dan 1 meter achter het voertuig uitsteken terwijl de wettelijke uitsteek van lading achteraan het voertuig beperkt is tot max. 1 meter. In bepaalde landen zou dit 1,5 meter zijn. Nu voor 40cm gaan zou ook hierbij een impact hebben.
- Febetra vraagt of er cijfers zijn over dergelijke ongevallen.
MOW antwoordt dat er hoogstwaarschijnlijk geen ongevals cijfers voor deze specifieke situatie zijn en dit in wezen ook niet relevant is. De bedoeling is net om – net zoals bij de Europese homologatie-voorschriften - de kans op klemrijden door een achteropkomende personenwagen volledig uit te sluiten – of op z'n minst drastisch te reduceren.
- Febetra doet navraag
 - o bij aantal vervoerders afzetcontainers of zij in staat zijn om die 40cm te halen.
 - o Bij een fabrikant kooiaap-of de meest recente kooiapen nu al dan niet binnen 1m blijven.

TLV merkt op, via een schriftelijke reactie achteraf, dat zij niet aanwezig waren op de vergadering omdat enkel de gelede trambussen voor het personenvervoer op de agenda stond en geen item dat onmiddellijk met het goederenvervoer gerelateerd was. TLV is zeer verbaasd om onder het punt varia twee zeer belangrijke punten als de kooiapen en de uitsteek van afzetbare containers te zien verschijnen en is van oordeel dat dergelijke belangrijke onderwerpen een apart agendapunt dienen uit te maken en verzoekt dan ook met aandrang een aparte CAIN rond deze onderwerpen in te plannen na de zomervakantie.

UPTR laat in een schriftelijke reactie weten dat zij de mening van TLV volledig ondersteunen.

MOW wenst te benadrukken dat deze verkennende gedachtenwisseling geen afgesloten discussie vormt (wat trouwens ook de reden was om dit in de Varia aan te kaarten i.p.v. te agenderen als apart discussiepunt).

De discussie wordt na de zomer verdergezet.