

Verslag CAIN – 26/06/2021

Aanwezigen:

Philippe De Meyer : GOCA VL
Philippe Planchon: Febiac
Isabelle De Maegt: Febetra
Stijn De Sutter: AWW
Paul Meekels: DMOW (verslaggever)
Tom Van Den Steen: DMOW
Luc Schets: Traxio
Freija Fonteyn: TLV
Koenraad Vanschoren: DMOW
Ronald Tiebout: UPTR
Jasper Van den Berghen: DMOW
Kevin De Ridder: Agoria
Jeroen Caerts: Traxio
Frederic Keymeulen: TLV
Ronny Verhelst: DMOW
Peter Henning: BEHVA
Lieve Van de Water: DMOW (voorzitter)
Veerle Deboeck: FBAA

Verslag:

Lieve Van de Water verwelkomt iedereen en stelt zich voor als afdelingshoofd van de afdeling Toegepast Mobiliteitsbeleid van DMOW. Lieve zal vanaf heden de CAIN voorzitten in opvolging van Bart Boucké.

Deze CAIN handelt over het “Besluit van de Vlaamse Regering tot 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” zoals principieel goedgekeurd door de VR op 21 mei 2021.

1. Bespreking ontvangen feedback

De ontvangen feedback (aangeduid in grijs hieronder) wordt overlopen en besproken.

a. Fbaa – Veerle De boeck

Na het lezen van de toelichting en het besluit vraag ik me toch af of ook autobussen zijn betrokken, aangezien de verordening 2019/1442 ook een aanpassing van de richtlijn 96/53/EG voorziet. In het besluit is anderzijds sprake van een gedeeltelijke omzetting. In artikel 20 van de verordening 2019/1242 is immers ook sprake met de verhoging van de toegelaten massa voor emissievrije bussen met 3 assen waar het maximaal toegestaan gewicht wordt verhoogd met 2000 kg, o.a. (gelede) Emissievrije autobussen met drie assen: het maximaal toegestane gewicht van 28 ton wordt met het voor de alternatieve emissievrije technologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 2 ton.”. Wordt dit meteen ook opgevangen door dit besluit, zo neem, komt er daar dan een apart initiatief voor?

Er wordt besproken dat deze wijziging voor (gelede) bussen met 3 assen kan meegenomen worden.

b. Agoria – Kevin De Ridder

Eerste enkele algemene opmerkingen:

Vanuit de sector heb ik gehoord dat naast emissievrije voertuigen zoals vermeld in de ontwerp tekst, ook emissiearme voertuigen/door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, zeker in het zware gamma, niet vergeten mogen worden.

Met uitstek zijn bio-LNG en -CNG actueel een goed alternatief voor milieuvriendelijk transport, zie ontwikkeling circulaire economie en biogasindustrie (gesloten kring methanisering bij verwerking organisch afval met CO2 recuperatie, zie ook finale omzetting gasfase in vloeibaar bio LNG) als opkomende economische actoren en potentieel beste alternatief met nagenoeg "zero-emissie" (geen extra CO2). Biogas laat zich probleemloos met fossiel aardgas mengen en kan via bestaand leidingnet worden gedistribueerd (geen extra vrachtwagens op de weg).

Onder huidige tekst legt bevoegde minister L. Peeters alle Europese en internationale studies en dito marktontwikkelingen naast zich neer en *wordt die transitiepoet in ons land (naar economie en ontwikkeling toe) gefnuikt*. De sector vraagt om de markt op dat aspect ook in België te laten spelen en hierin eventueel in later stadium te "sturen" als de ontwikkelingen van emissiearme voertuigen verder geëvolueerd zijn.

Het is ook echt wel hét moment om voor milieuvriendelijke én zero-emissievoertuigen (die meestal beperkte actieradius hebben en dus niet voor internationaal transport worden gebruikt) met technische capaciteit categorie N2 tot 4.25t onder inschrijving F2 3500 kg in solo-toepassing ook de extra massa à rato van aanhangwagen 750 kg (zoals reeds internationaal van toepassing) als equivalent voor extra massa van milieuvriendelijke of zero-emissie aandrijving toe te passen. Als Art32bis nu wordt herzien, lijkt dit een mooie incentive om *te ondersteunen*.

De algemene aanbeveling focust zich op liberale economische (én merk- en technologie overschrijdende) activering, het lijkt aangewezen dat ook onze Vlaamse regering daar verder op inzet. Er zijn recent nogal wat investeringen voor bevoorrading CNG en LNG aan utilitaire voertuigen en bussen in Vlaanderen (en bij uitbreiding België) gedaan die onmogelijk maximaal kunnen renderen als de overheid dergelijke voertuigen in mogelijkheden blijft beperken (en mogelijkheden om Vlaamse markt via Europese regelgeving - al in voege in andere lidstaten - te ondersteunen, of onverlet laat).

Om vertrouwen en een goed investeringsklimaat te scheppen worden beperkende maatregelen bij voorkeur vermeden, en benutbare opportuniteiten ingevuld.

De grootste bezorgdheid is dat de leeftijdsbeperking van 4 jaar voor voertuigen op traditionele brandstoffen en zeker voor emissie-arme voertuigen zeer moeilijk zal zijn en zeker voor de kleinere bedrijven. Men is wel al dankbaar voor het compromis dat naar aanleiding van het vorige CAIN is gevonden aangaande die leeftijdsbeperking, maar vraagt hiervoor toch nog aandacht.

Er wordt op geantwoord dat het voor deze voertuigen zeer belangrijk is dat ze beschikken over recente veiligheidstechnologie en recente milieutechnologie. Omwille van de combinatie van die 2 redenen is een beperking van de leeftijd van de niet-emissievrije voertuigen nodig. De voertuigen kunnen nadien ingezet worden in 44-tons transporten. Er wordt in het kader van de globale

hierziening van art32bis nog bestudeerd of dit voor emissiearme combinaties kan opgetrokken worden tot maximaal 45 ton.

Om de invloed naar het financiële te minderen wordt er voorgesteld om de leeftijdsgrens op te trekken tot 5 jaar. Voorts wordt er gevraagd om een overgangperiode in te voeren voor de emissiearme voertuigen zodat er geen leemte valt. Deze overgangperiode kan zijn: voertuigen die de eerste keer in dienst gesteld zijn ten laatste in 2030 mogen gebruikt worden tot zij hun leeftijdsgrens bereikt hebben (5 jaar). Ook wordt er gevraagd om in de tekst een evaluatiemoment in te voeren rond 2025 om de haalbaarheid van emissievrije voertuigen tegen 2030 te evalueren. De administratie zal kijken of dit compromis aanvaardbaar is.

1.4.2.7 → schrappen van “**met uitzondering van autobussen**”. (Er staat overigens ook een schrijffout in : uitzonderling moet lezen uitzondering)

- zou dus uit 1.4.2.7 moeten gehaald worden, waarvoor al per mail contact was geweest tussen Ronny Verhelst en Pascale Reyntjens. Ik heb deze opmerking ook al naar Ronny gestuurd. Als we de 96/53/EC volgen dan is de MTM van een bus reeds op 18 ton toegelaten. Indien hier de emissievrije technologie aan toegevoegd wordt, zou dus ook max. 20 ton mogelijk zijn. In Spanje is dit al in de jaren '90 ingevoerd, zelfs zonder de emissievrije technologie.

2-assige autobussen kunnen momenteel tot 19,5 ton wegen ongeacht de brandstof. De vraag is om maximaal 0,5 ton extra toe te kennen voor emissievrije bussen (dit is niet voorzien in de verordening). Deze beperkte verhoging kan meegenomen worden.

1.4.2.8 → De maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met **drie** assen kan worden verhoogd.....

- 3 assen alleen of meer assen ook mogelijk? Er zijn elektrische voertuigen die vandaag in prototype getest worden voor het bouwsegment met 4 assen, 8x4.
- 3 assen alleen of ook 2 assen mogelijk? 3 assen met 1 aangedreven as mogelijk?
 - Bvb 4x2 trekker met LNG brandstof (+/- 700 kg meergewicht tov diesel), mag deze dan 44700 kg sleep hebben?
Dit is momenteel nog niet toegelaten, enkel het gewicht op de trekker. De trekker wordt in de praktijk echter nooit belast tot 19700 kg, dit is praktisch niet haalbaar. De sleep is beter te benutten.
 - **25% regel op aangedreven assen aan te passen naar 20% zoals bij LZV's**
 - Dan kan ook 4x2 en 6x2 toegepast worden, deze zijn immers ten opzichte van 6x4 eerder te verkrijgen met milieuvriendelijke aandrijving én beter voor brandstofverbruik (minder frictie)
 - De stabiliteit van de voertuigen zal hierdoor niet verslechterd worden
 - Allerlei technologie aan boord zoals AEBS, Trailer control enz
 - opwaardering 2-asser tot 20 à 21t (9 + 12 max)
 - Verder ook opwaardering 3-asser (6x2) tot 27 à 28t (verschillende aslastverdelingen mogelijk)
 - Voorbeelden

- max. combinatiemassa/MTMS BE 4x2 diesel = 44t, milieuvriendelijk = 45t, emissievrij = 46t
- max. combinatiemassa/MTMS BE 6x2 diesel = 46t, milieuvriendelijk = 47t, emissievrij = 48t
- max. combinatiemassa/MTMS BE 6x4 diesel = 48t, milieuvriendelijk = 49t, emissievrij = 50t

In het huidige BVR spreken we enkel over 3-assige emissievrije voertuigen. De 4-assige emissievrije voertuigen krijgen geen verhoging in de verordening en zullen bij ons ook geen verhoging kunnen krijgen omwille van de nadelige invloed voor de bruggen. De verhoging voor de voertuigcombinaties wordt bekeken voor de algemene herziening.

1.4.2.8 1° → veringsysteem **luchtvering of als gelijkwaardig** erkend

- In de Richtlijn 96/53/EC (massa's en afmetingen Internationaal verkeer) is de gelijkwaardigheid aan luchtvering alleen voor de aangedreven assen vermeld
- Voor de vooras is al door een aantal merken aangetoond dat de bladvering gelijkwaardig is
- De sector wenst dat bladvering aanvaard wordt voor de vooras omwille van bovenstaande redenen

De eisen werden overgenomen van de eisen in Wallonië en de eisen voor LZV. Als de gelijkwaardigheid aangetoond is, is er geen probleem. De eis blijft behouden, verkeersveiligheid primeert.

3.5.2.1 → In afwijking van punt 3.2.3 en 3.2.4 bedraagt de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een **trekkend voertuig met drie** assen en een **oplegger of aanhangwagen met drie assen**, 48.000 kg als aan al de volgende voorwaarden voldaan is:

- 3 assen of meer assen mogelijk? vrachtwagen met 4 assen en 2-assige aanhangwagen bvb? (geen wipkar uiteraard)

Dit is momenteel niet meegenomen, maar wordt bekeken bij de algemene herziening.

3.5.2.1 4° → het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met een **sensorvoorziening** die de bestuurder toelaat **de totale massa van elk voertuig, evenals de sleep en de massa onder elk van de assen af te lezen;**

- Is een indicatie voldoende? Deze systemen zijn niet geijkt, maar kunnen uiteraard wel gekalibreerd worden

Het weegsysteem is verplicht, er wordt geen ijking of calibratie gevraagd. Uiteraard is het in het belang van de constructeur en de transporteur dat de systemen correct werken.

3.5.2.1 5° → trekkend voertuig met **ACC** uitgerust

- N3G voertuigen niet verplicht om ACC te hebben (toepassing GSR), krijgen deze dan een uitzondering?

Agoria zal de argumentatie laten weten waarom deze voertuigen niet met ACC zouden kunnen uitgerust worden.

De uitrusting met ACC was al een afgezwakt compromis van de eis om een sensorinstallatie te hebben die de afstand continu bewaakt en waarschuwt bij te kleine afstanden, ook in file. Deze eis kan dus wellicht niet meer verder afgezwakt worden.

3.5.2.1 6° → de datum van eerste indienststelling van het trekkend en getrokken voertuig is maximaal acht jaar oud. In afwijking daarvan mag de datum van eerste indienststelling van niet-emissievrije voertuigen maximaal vier jaar oud zijn. Vanaf 1 januari 2031 gelden de voorwaarden, vermeld in punt 1° tot en met 6°, alleen voor emissievrije voertuigen

- economisch niet verantwoord en niet realistisch dat niet-emissievrije voertuigen slechts 4 jaar oud zouden mogen zijn.
- sector wenst liever het opleggen van minimum eisen ipv leeftijd zoals in het buitenland of regio Wallonië
- Geen beperking in de tijd tav "milieuvriendelijke utilitaire voertuigen" (o.a. aard- en biogas) die om diverse redenen nog enkele decennia hun aandeel in de vloot zullen handhaven (zie ook algemene opmerkingen)
 - Concreet = schrappen beperking v.a. 01/01/2031 voor alleen nog hogere MTMS voor ZEV (ZEV behoudt zonder meer solo ook nog +2t ipv de +1t voor milieuvriendelijke voertuigen)

Dit werd hiervoor al besproken.

3.5.2.2 3° → Algemeen → berekening brugformule op alle delen van de sleep + op de sleep maar in praktijk hoe op getrokken voertuig?

- 3° : som van de massa's onder de assen van het getrokken voertuig? voor oplegger in de regel idd te meten vanuit de koppelpen (= verdeling nagenoeg centraal over trekkerassen op motortandem) tot center achteras(sen)

Als je specifiek punt 3 bekijkt dan staat daar dat de brugformule onder de assen moet berekend worden... wil dit zeggen dat je de afstand tussen de assen zelf moeten nemen en niet van de kingpin, die as 0 of as 1 is, tot het midden van de assengroep of achteras... dit zou niet aanvaardbaar zijn voor de sector...

Als je een bulkwagen zou hebben die meer dan 1810mm heeft tussen de assen van zijn 'tridem', wat geen tridem meer is maar een afzonderlijke, losse as, dan zou je volgens die redenering voor zo een voertuig plots maar 26774kg op de 3 assen mogen wegen. Dit kan niet de bedoeling zijn lijkt ons.

Hoe ga je dan om met deze zogenaamde creatieve tridems die iets meer afstand hebben tussen hun 'tandem' die naar voor geschoven wordt en de laatste 'losse' as? Als je de combinatie berekend en je komt dan met een bepaalde afstand eerste tot laatste as van de combinatie, toch tot bvb 48 ton? Dan voldoe je toch aan de brugformule van het geheel en bvb ook aan die van het getrokken voertuig van kingpin tot laatste as... De oppervlaktedruk is ook nagenoeg gelijk:

- oppervlaktedruk $25t/2 \times 1310 = 9.5t/lm \sim 30t/1310 + 1810 = 9.6t/lm$

- voor oplegger in de regel idd te meten vanuit de koppelpen (= verdeling nagenoeg centraal over trekkerassen op motortandem) tot center achteras op 1810 (= enkele as)

Er is een hele discussie over de toepassing van de brugformule. De brugformule zoals nu beschreven staat moet enerzijds op de volledige combinatie toegepast worden en anderzijds op de assen van het getrokken voertuig, als dit uit meer dan één assengroep bestaat. Er is onduidelijkheid ondermeer omdat de koppelpen in sommige gevallen ook als "as" beschouwd wordt.

De vele vragen over dit onderdeel tonen aan dat er inderdaad onduidelijkheid heerst.

Er wordt ook gediscussieerd over het item waarbij er creatieve oplossingen worden bedacht voor de tridem. Door deze creatieve oplossingen kan het transport compacter gemaakt worden, hetgeen nadelig is voor de bruggen en waar de brugformule juist tot doel heeft om dit te vermijden. Uit de vragen vanuit de sector blijkt dat de huidige eisen wellicht dit doel niet doen bereiken.

Omwille van deze onduidelijkheid en de vrees voor het niet bereiken van het doel is er unanimititeit om de voorwaarden te herschrijven en zo te trachten om tot duidelijkere, eenvoudigere en effectieve voorwaarden te komen. Een voorstel bestaat erin om de brugformule te herschrijven zodat deze niet meer gemeten wordt tot het centrum van de laatste assengroep, maar tot het midden van de laatste as. De formule wordt dan zo aangepast zodat dit voor combinaties met een tridem achteraan geen verschil zou maken.

• Elektrische hulpmotoren op onder andere betonmixers

Meer en meer worden deze hulpmotoren toegepast, in plaats van dieselaggregaten. Wanneer het trekkende voertuig een PTO heeft die te licht is (bvb bij gasvoertuigen), worden ook elektrische hulpmotoren gebruikt. De vraag van de sector is dus om voor deze voertuigen de extra massa van deze technologie ook toe te voegen aan het totale combinatiegewicht om het nadeel van de hogere gewichten te compenseren en het nuttig laadvermogen gelijk te brengen. Verder kunnen we stellen dat indien je een trekkend voertuig op gas zou hebben, of in de nabije toekomst ook elektrisch, dan is het een beetje gek om een diesel aangedreven betonmixer er achter te hangen, dan is de elektrisch aangedreven betonmixer meer aangewezen. De meermassa van de installatie zou dan echt moeten toegevoegd worden om dezelfde nuttige massa te behouden.

Het is zeer moeilijk om de extra massa omwille van het emissievrij zijn van de uitrusting vast te stellen. De vraag gaat vooral over de algemene herziening van art32bis. De sector zal concreet aangeven over welke uitrustingen het hier gaat en wat de invloed en vraag juist is. Dit zal bekeken worden in het kader van de algemene herwerking.

• Maximale harmonisatie tussen de gewesten

De sector vraagt om de regels van regio Wallonië maximaal te volgen aangezien het werkveld zich niet beperkt tot Vlaanderen, Wallonië of Brussel alleen. Als er voor elk gewest specifieke voertuigen moeten geconcipieerd worden, maakt dit de economische impact voor de constructeurs ook alleen maar groter, de ontwikkelingskost valt niet te onderschatten en het zou de regels alleen maar duidelijker maken.

Er wordt inderdaad gestreefd om de voorschriften maximaal af te stemmen op deze van Wallonië. Echter is dit niet altijd mogelijk.

c. Febetra- Isabelle De Maeght

De datum van eerste indienststelling voor het getrokken materieel is nu inderdaad maximaal acht jaar oud. Wij hopen echter dat ook voor het trekkend niet-emissievrije voertuig een langere periode mogelijk is. Deze voertuigen moeten immers bijkomend uitgerust worden met een aantal systemen die de aankoopprijs verhogen.

Dit werd hiervoor behandeld.

In de tekst wordt er in punt in 3.2.6 – 4° meer bijkomende massa toegelaten voor het gecombineerd vervoer weg-spoor. Onze vraag is om ook bijkomende massa toe te laten bij het vervoer van 45' wissellaadbakken die worden gebruikt in de binnenvaart maar ook bij de spoorwegen. T.o.v. een gewone wegcombinatie zit je snel aan een handicap van +/- 3000 kg.

Dit zal bekeken worden in de algemene herziening van art 32bis. Het is niet evident aangezien dit eerder lading is dan dat het met het voertuig te maken heeft.

d. Febiac – Phillipe Planchon

1) Art.1.4.2.7 :

“1.4.2.7. De maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg.”

De gele tekst, de uitzondering voor autobussen toe te staan, zou uit 1.4.2.7 moeten gehaald worden om voor een 2-assige stadsbus in Vlaanderen 20t toelaten, als uitgerust met emissievrije drijflijn.

Als we de 96/53/EC volgen dan is de MTM van een bus reeds op 18 ton toegelaten. Indien hier de emissievrije technologie aan toegevoegd wordt, zou dus ook max. 20 ton mogelijk zijn. In Spanje is dit al in de jaren '90 ingevoerd, zelfs zonder de emissievrije technologie.

Dit werd reeds hiervoor behandeld.

2) Art.1.4.2.7 & 1.4.2.8. :

“1.4.2.7. De maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg.

1.4.2.8. De maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met drie assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 1000 kg of met een maximum van 2000 kg als voldaan is aan één van de volgende voorwaarden:”

Gaat dit ook over de sleep ? bvb 4x2 trekker met LNG brandstof (bij sommige 700 kg meergewicht tov diesel), mag deze dan 44.700 kg sleep hebben?

Dit is momenteel nog niet toegelaten, enkel het gewicht op de trekker. De trekker wordt in de praktijk echter nooit belast tot 19.700 kg, dit is praktisch niet haalbaar. De sleep is beter te benutten.

Dit wordt bekeken in de algemene herziening van art 32bis.

3) Art.1.4.2.8. :

“1.4.2.8. De maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met drie assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 1000 kg of met een maximum van 2000 kg als voldaan is aan één van de volgende voorwaarden:

1° elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of een veringsysteem dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend;

2° elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt.”

3 of meer ? men vergeet de vrachtwagens.

Volvo heeft momenteel prototype voertuigen lopen in het bouwsegment, steeds 8x4 voertuigen: <https://www.volvotrucks.be/nl-be/trucks/trucks/volvo-fmx/volvo-fmx-electric.html>)

Dit werd hiervoor reeds behandeld.

4) Art.1.4.2.8. :

“1.4.2.8. De maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met drie assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 1000 kg of met een maximum van 2000 kg als voldaan is aan één van de volgende voorwaarden:

1° elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of een veringsysteem dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend;

2° elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt.”

Voor een 3-assig voertuig 26.0 t MTM mogen we naar 26.0 + 2.0 = 28.0 t gaan als dit technisch mogelijk is.

Maar als de maximale druk van de trekas beperkt wordt tot 9.5 t is dit geen gunstige regelgeving.

Bij beperking op de assen dan zou de trekas toch minsten 11.0 t of beter 11.5 t mogen/moeten hebben, dit zou veel logischer zijn..!!

Zoniet gaat het voordeel van de 2.0 t extra verloren.

Er moet slechts aan één van de 2 voorwaarden voldaan worden. De voorwaarden zijn bovendien in overeenstemming met de verordening.

5) Art.3.2.5.1. :

“3.2.5.1. In afwijking van punt 3.2.3 en 3.2.4 bedraagt de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen, 48.000 kg als aan al de volgende voorwaarden voldaan is: “

Drie of meer assen ?? vrachtwagen met 4 assen en 2-assige aanhangwagen bvb? (geen wipkar uiteraard)

Dit werd hiervoor behandeld. Op dit moment enkel 3 assen + 3 assen.

6) Art.3.2.5.1. :

“3.2.5.1. In afwijking van punt 3.2.3 en 3.2.4 bedraagt de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen, 48.000 kg als aan al de volgende voorwaarden voldaan is:

1° alle assen van het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met luchtvering of een veringsstelsel dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend;

2° de afstand tussen het midden van twee achter elkaar geplaatste assen binnen hetzelfde voertuig of dezelfde combinatie bedraagt minstens 1,3 m;

3° er wordt geen gebruik gemaakt van een aanhangwagen met centrale assen;

4° het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met een sensorvoorziening die de bestuurder toelaat de totale massa van elk voertuig, evenals de sleep en de massa onder elk van de assen af te lezen;

5° het trekkend voertuig is uitgerust met Adaptive Cruise Control (ACC);

6° de datum van eerste indienstelling van het trekkend en getrokken voertuig is maximaal acht jaar oud. In afwijking daarvan mag de datum van eerste indienstelling van niet-emissievrije voertuigen maximaal vier jaar oud zijn.

Vanaf 1 januari 2031 gelden de voorwaarden, vermeld in punt 1° tot en met 6°, alleen voor emissievrije voertuigen.”

Voertuig moet uitgerust zijn met ACC (Adaptive Cruise Control).

Enkel wanneer ACC actief is ziet men de afstand met de voorligger op het dashboard.

Indien ACC niet actief is moet dan de afstand ook zichtbaar zijn in het dashboard ?

Wanneer de 15m niet behouden blijft moet er dan een waarschuwing komen – Optisch en of Akoestisch ??

Dit werd hiervoor reeds behandeld.

7) Art.3.2.5.1. :

“3.2.5.1. In afwijking van punt 3.2.3 en 3.2.4 bedraagt de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen, 48.000 kg als aan al de volgende voorwaarden voldaan is:

1° alle assen van het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met luchtvering of een veringsstelsel dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend;

2° de afstand tussen het midden van twee achter elkaar geplaatste assen binnen hetzelfde voertuig of dezelfde combinatie bedraagt minstens 1,3 m;

3° er wordt geen gebruik gemaakt van een aanhangwagen met centrale assen;

4° het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met een sensorvoorziening die de bestuurder toelaat de totale massa van elk voertuig, evenals de sleep en de massa onder elk van de assen af te lezen;

5° het trekkend voertuig is uitgerust met Adaptive Cruise Control (ACC);

6° de datum van eerste indienststelling van het trekkend en getrokken voertuig is maximaal acht jaar oud. In afwijking daarvan mag de datum van eerste indienststelling van niet-emissievrije voertuigen maximaal vier jaar oud zijn.

Vanaf 1 januari 2031 gelden de voorwaarden, vermeld in punt 1° tot en met 6°, alleen voor emissievrije voertuigen."

We kunnen sterk aanbevelen om de bepalingen voor milieuvriendelijke trekkende voertuigen vooralsnog niet in de tijd te beperken: onder huidige ontwerp tekst worden na 2030 enkel nog ZEV MTMS > 44t toegekend. Noch binnen wettelijke Europese of internationale kaders, noch ten aanzien van wetenschappelijke ontwikkelingen, noch binnen energiebeleidsdomeinen bestaan momenteel exacte vooruitzichten ten aanzien van de energiemix die in 2030 voor rollend materieel beschikbaar zal zijn, ook niet over hoe deze markt zich in (nog nagenoeg) decennium verder zal ontwikkelen. Ook milieuvriendelijke voertuigen (scope vlg technologieën zoals bepaald onder EG 2015/719) verdienen daarom vooralsnog onbeperkt in de tijd extra +1t MTM en MTMS, incl. MTMS > 44t.

Met uitstek zijn bio-LNG en -CNG actueel goed alternatief voor milieuvriendelijk transport, zie ontwikkeling circulaire economie en biogasindustrie (gesloten kring methanisering bij verwerking organisch afval met CO2 recuperatie, zie ook finale omzetting gasfase in vloeibaar bio LNG) als opkomende economische actoren en potentieel beste alternatief met nagenoeg "zero-emissie" (geen extra CO2). Biogas laat zich probleemloos met fossiel aardgas mengen en kan via bestaand leidingnet worden gedistribueerd (geen extra vrachtwagens op de weg). Huidige tekst legt alle Europese en internationale studies en dito marktontwikkelingen naast zich neer en wordt die transitiepoet in ons land (naar economie en ontwikkeling toe) gefnuikt. We bevelen aan de markt op dat aspect ook in België te laten spelen en hierin eventueel in later stadium te "sturen".

Dit werd hiervoor reeds behandeld.

8) Nota

"In deze nota worden de massa's van 48.000 kg en 50.000 kg vernoemd. Hierbij is 48.000 kg de verhoging voor slepen getrokken door "gewone" vrachtwagens of trekkers. Aangezien de maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met twee assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg, is de maximale massa voor slepen getrokken door emissievrije voertuigen 50.000 kg."

Deze tekst is niet duidelijk

Volgens deze interpretatie krijgt een 2-assige emissievrij motorvoertuig ook 50.0 t??

Terwijl er eerst gesproken wordt dat dit enkel geldig is voor een 3-assige trekker + 3-assige aanhanger/oplegger.

"Daarnaast voert dit besluit eveneens de mogelijkheid in om met bepaalde combinaties van voertuigen (drieassige trekker + drieassige aanhangwagen of oplegger) een hoger massa te vervoeren dan normaal het geval is, als aan bepaalde voorwaarden voldaan is."

Dit is een tikfout in de nota en moet inderdaad gaan over emissievrije voertuigen met drie assen. Dit wordt aangepast in de nota.

e. Goca - Philippe De Meyer

Hierbij enkele bedenkingen en vaststellingen vanwege GOCA Vlaanderen:

- De punten 3.2.5.1 en 3.2.5.2 worden ingevoegd: maar het punt 3.2.5 bestaat nog niet in het KB. Dit is eerder een kwestie van leesbaarheid en structuur van het KB. Het punt 3.2.4 en 3.2.6 bestaat dan weer wel.

Het is in orde zoals het nu opgenomen staat.

- In art 2, 3.2.5.1 spreekt men van voertuigen met 3 assen: moet dit niet zijn “minstens” 3 assen?

Het is hier de bedoeling om momenteel enkel voertuigen met 3 assen te behandelen. De andere worden bekeken in het kader van de algemene herziening van art 32bis

- Algemene opmerking: Niet alle voorwaarden kunnen nagegaan worden in het keuringsstation (geen keuring van slepen, aanwezigheid Adaptive Cruise Control,...)

OK, dit is genoteerd

- Regelgeving is verschillend met Wallonië.

Dit werd hiervoor reeds behandeld

2. Extra bespreekpunten tijdens de vergadering

Boorddocumenten:

Er wordt gevraagd hoe de boorddocumenten geregeld moeten worden en hoe wordt omgegaan met het verschil tussen de gewesten. Dit zal opgenomen worden in het technisch comité Homologatie.

3. Planning

Omwille van de aanpassingen zal een tweede principiële goedkeuring moeten plaatsvinden. Wellicht wordt het moeilijk om dit te laten doorgaan voor het zomerreces van de VR. Er is consensus om beter wat extra tijd te nemen om tot een goede en duidelijke tekst te komen. Het zou nuttig zijn om, als de aanpassingen zoals besproken zijn doorgevoerd, nog eens even informeel terug te koppelen met de sector. Dit kan dan tijdens het zomerreces gebeuren.

4. Conclusie

- Er wordt een aanpassing gedaan voor de MTM van emissievrije bussen.
- Er wordt bekeken of een verlenging van de maximale leeftijd van traditioneel aangedreven en emissiearme voertuigen in deze 48 of 49 tons combinaties van 4 naar 5 jaar kan aanvaard worden.
- Er wordt bekeken of er een overgangperiode voor emissiearme voertuigen die ingeschreven zijn tot 2030 kan aanvaard worden
- Er wordt bekeken of er een evaluatiemoment aangaande de haalbaarheid van emissievrije voertuigen in 2030 kan ingeschreven worden.
- De bepalingen rond de brugformule worden herschreven zodat deze duidelijker, eenvoudiger en effectief zijn.