

Regionalisering van de technische controle langs de weg en de ladingzekering

# De Vlaamse invalshoek



Op 17 november 2017 heeft de Vlaamse Regering het besluit inzake de (gedeeltelijke) omzetting van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen, definitief goedgekeurd.

Bij wijze van dit besluit van 17 november 2017 heeft de Vlaamse Regering, voor Vlaanderen, de artikelen 3 en 45bis van de Wegcode gewijzigd. Deze wijziging staat in contrast met de beslissing van Wallonië om het

artikel 45 bis van de Wegcode te vervangen door een besluit van de Waalse Regering.

Eén van de voornaamste gevolgen van deze nieuwe regelgeving is dat de wegeninspecteurs, benoemd door de Vlaamse Regering in het kader van het aslastendecreet, vanaf de ingang van dit besluit ook kunnen overgaan tot controles langs de weg inzake de ladingzekering.

Het gewijzigde artikel 45bis van de Wegcode is in Vlaanderen van toe-

passing op volgende voertuigcategorieën:

1. **categorie N2:** voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 12 ton;
2. **categorie N3:** voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton;
3. **categorie O3:** aanhangwagens

met een maximale massa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 10 ton;

4. **categorie O4:** aanhangwagens met een maximale massa van meer dan 10 ton;
5. **categorie T:** alle land- en bosbouwtrekkers op wielen **met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u.**

Het feit dat bepaalde landbouwvoertuigen, zowel in Wallonië als Vlaanderen, eindelijk moeten voldoen aan de minimale vereisten op het vlak van verkeersveiligheid, is een zeer positieve evolutie te noemen.

Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de onderstaande bepalingen.

### Ladingzekering

Hoewel er op dit vlak geen wijzigingen hebben plaatsgevonden die de verantwoordelijkheden van de bestuurder in essentie veranderen, is het goed in herinnering te brengen dat de bestuurder van een voertuig zijn voertuig enkel mag gebruiken als het ladingzekeringssysteem van de in, of op, het voertuig vervoerde lading aan de on-

derstaande voorwaarden voldoet:

**Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig de volgende versnellingen of vertragingen ondergaat:**

1. **0,8 g in voorwaartse richting;**
2. **0,5 g in achterwaartse richting;**
3. **0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden.**

Eenvoudig gesteld, dient deze voorwaarde om ervoor te voorkomen dat de lading in elkeen van deze richtingen omvalt of kantelt.

Deze vereisten gelden eveneens voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor **“Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg”**.

Als een onderdeel van een ladingzekeringssysteem onderworpen wordt aan een bovenvermelde kracht, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dat onderdeel niet overschrijden.

De onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig moeten voldoen aan al de volgende voorwaarden:

1. ze moeten correct functioneren;
2. ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;

3. ze mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;
4. ze mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen; Pagina 4 van 5
5. ze moeten conform de daarvoor geldende Europese en/of internationale productnormen (infra) zijn.

Het ladingzekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

**Om na te gaan of hij met zijn voertuig mag vertrekking, dient de bestuurder van het voertuig zich te vergewissen van volgende elementen:**

1. **visueel controleren dat de achterste laaddeuren, de inklapbare laadklep, de deuren, de dekzeilen, het reservewiel en de andere uitrustingen die te maken hebben met het gebruik van het voertuig, zijn vastgezet;**
2. **controleren dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;**
3. **controleren dat het zwaartepunt van de lading zoveel mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig.**



Als blijkt dat de primaire verpakking van een goed niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen te, moet de verpakker en/of verlader de goederen bijkomend omhullen met een transportverpakking die onbeschadigd en stevig genoeg is om een afdoende ladingzekering mogelijk te maken.

### Meer verplichtingen voor de verladers

Het Vlaamse Besluit stelt expliciet de voorwaarden die van toepassing zijn op de verschillende actoren in de logistieke keten.

De verlader dient de vervoerder waarop hij een beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen, te bezorgen.

Die informatie bestaat minstens uit:

1. de aard van de laadeenheid;
2. de massa van de lading en elke laadeenheid;
3. de positie van het zwaartepunt van elke laadeenheid als die niet in het midden ligt;
4. de buitenafmetingen van elke laadeenheid;
5. de beperkingen voor het stapelen en de richting die tijdens het vervoer moet worden toegepast;
6. de wrijvingsfactor van de goederen, als die niet is opgenomen in bijlage B van EN 12195:2010 of in de bijlage van de normen IMO/UNECE/ILO;
7. alle aanvullende informatie die vereist is voor de juiste zekering.

In geval van controle dient de vervoerder aan de bevoegde personen toegang te verschaffen tot alle ter zake doende documentatie van de verlader.

Het ladingzekeringssysteem zelf kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen.

Voor het vastzetten van de lading wordt gebruikgemaakt van een of meer van de volgende bevestigingsmethodes:

1. opsluiten;
2. vergrendelen (plaatselijk/overall);
3. direct vastzetten;
4. neersjorren.

De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig vast te maken, wordt zelf zodanig gezekeerd dat ze niet ontgrendeld kan raken of kan loskomen.

De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig vast te zetten, moet voldoen aan al de volgende voorwaarden:

1. ze is ontworpen en vervaardigd voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt;
2. ze wordt gebruikt en onderhouden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.

### Zekeringsnormen

De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de

meest recente versie van de onderstaande normen (zie tabel).

Het venijn zit in de details maar op het einde van de dag kunnen we besluiten dat de regelgevingen, afgezien van hun methode van implementatie, in Vlaanderen en Wallonië vrij gelijklopend zijn.

Uniformiteit inzake de (controle op) ladingzekering op de kleine oppervlakte die het grondgebied vormt van ons land, kan alleen maar toegejuicht worden. Te meer daar we zeker niet uit het oog mogen verliezen dat dit nog altijd een omzetting van Europese regelgeving betreft.

Er dient nu nog afgewacht te worden hoe de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich van haar taak zal kwijten. De deadline voor de omzetting van de Richtlijn komt steeds dichterbij en er is nog steeds geen woord gerept over welke vorm de Brusselse regelgeving zal aannemen.

Een identieke implementatie van de Richtlijn in de drie gewesten zou te verkiezen zijn maar in zulks geval zou België, België niet meer zijn natuurlijk.

Ronald Tiebout,  
Juridisch adviseur UPTR.  
E-mail: ronald@uptr.be

## De zekeringsnormen

Norm	Onderwerp
EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
EN 12640	Sjorpunten
EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer van het voertuig
EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
EN 12195-3	Sjorkettingen
EN 12195-4	Sjorstaalkabels
ISO 1161, ISO 1496	ISO-containers
EN 283	Wissellaadbakken
EN 12641	Dekzeilen
EUMOS 40511	Palen - Rongen
EUMOS 40509	Vervoer - verpakking