

# Vlaamse wegcode en ladingzekering doorgelicht.

## Vlaamse wijziging wegcode en de voorwaarden ladingzekering.

1 DECEMBER 1975. - Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. [BS 09.12.1975]

Titel II: Regels voor het gebruik van de openbare weg

Artikel 45bis Vlaams Gewest. Lading van de voertuigen: specifieke voorschriften

§ 1. Dit artikel is van toepassing op de volgende voertuigcategorieën, vermeld in artikel 1 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:

1° categorie N2;

2° categorie N3;

3° categorie O3;

4° categorie O4;

5° categorie T, met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u.

Dit artikel is niet van toepassing op voertuigen en samenstellen van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en die eigen zijn aan dat beroep.

Bij de toepassing is er een beperking:

### Het betreft voertuigen uitgerust voor het vervoer van zaken:

- 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.
- Categorie N3: **Voor het vervoer van goederen** ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton
- Categorie O3 : aanhangwagens met een maximale massa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 10 ton.
- Categorie O4 : aanhangwagens met een maximale massa van meer dan 10 ton.
- Categorie T : land- of bosbouwtrekkers op wielen

Dit maakt dat dit artikel niet van toepassing is op lichte vrachtwagens met een MTM beneden 3.5 ton, de lichte vrachtwagens en camionetten. Ook de landbouwvoertuigen die ingezet worden voor transport (zeer vaak ingeschreven als voertuigen met een snelheid beneden de 40 km per uur) komen niet in aanmerking. Een gemiste kans!

*§ 2. De bestuurder van een voertuig mag zijn voertuig niet gebruiken als het ladingzekeringssysteem van de in of op het voertuig vervoerde lading niet in overeenstemming is met de voorwaarden, vermeld in paragraaf 4.*

*De bestuurder van een voertuig moet:*

*1° een visuele controle uitvoeren om zich ervan te vergewissen 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° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;*

*3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt van de lading zoveel mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig.*

De chauffeur mag zijn voertuig niet gebruiken en is dus in overtreding wanneer zijn lading onvoldoende is gezekerd volgens paragraaf 4. Paragraaf 4 beschrijft de minimale zekering van 0.8 G voorwaarts en 0.5G zij- en achterwaartse stuwing. De chauffeur moet de geschikte middelen inzetten en mag zijn lading zekeren volgens de verschillende mogelijkheden (kracht, vorm of combinatie)

Paragraaf 4 gaat NIET over gewichtsverdeling, spreiding van de lading, verpakkingen of laadeenheden Dit is NIET zijn verantwoordelijkheid. Dit is niet de verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Als we de andere artikelen nader bekijken betekent dit dat de verlader-afzender de transporteur de juiste informatie moet bezorgen (vooraf en schriftelijk) hoe hij wenst dat zijn lading gezekerd wordt. De verlader-afzender bepaalt hoe hij wenst dat ZIJN lading gezekerd wordt. Niet de vervoerder-chauffeur. Hij moet nog wel steeds de lading zekeren zoals gewenst en hij moet de middelen ter beschikking hebben die de verlader-afzender eist.

De conclusie zou hier kunnen zijn dat hij enkel de openbare weg op kan indien hij ladingzekeringinstructie mocht ontvangen van de verlader-afzender.

Hij kan dus ook maar bekeurd worden indien hij instructies ontving en deze niet correct heeft uitgevoerd.

*§ 3. In deze paragraaf wordt verstaan onder laadeenheid: een hoeveelheid goederen die zodanig is gebundeld of op een andere wijze bijeen is gebracht dat de behandeling, de stapeling en de opslag als één verpakkingseenheid kan plaatsvinden.*

*Als de primaire verpakking of laadeenheid van een goed beschadigd is of niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen, 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.*

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

De wetgever maakt veel duidelijk. Voor het eerst hebben we een definitie van een laadeenheid (gepalletiseerde goederen), tevens MOET de verlader de laadeenheid omschrijven in 6 punten. Uit punt 7 blijkt dat daarnaast ook alle informatie voor het juist zekeren moet voorzien worden. Nogmaals blijkt dat het verlader-afzender is die bepaald hoe zijn lading op een voertuig wordt vastgemaakt en hij het is die de juiste instructie aan de vervoerder vooraf-schriftelijk moet overmaken.

Punt 1: kan geen probleem zijn, we mogen veronderstellen dat de afzender weet wat hij voor vervoer aanbiedt,

Punt 2: hier wordt het wat moeilijker in sommige omstandigheden. Het gewicht van iedere laadeenheid-pallet en het totale gewicht van de lading is niet altijd gekend.

Punt 3: de positie van het zwaartepunt kan moeilijk zijn. Bij een lading op een laadeenheid-pallet zal er een verschil zitten tussen het gewicht van het pallet en de erop geplaatste lading. Dus positie van het zwaartepunt in het midden lijkt mij hoogst uitzonderlijk. Het zal dus steeds moeten meegegeven worden.

Punt 4: de buitenafmetingen kan men op eenvoudige manier topmeten.

Punt 5: indien men niet wenst dat er andere lading op gepalletiseerde goederen worden geplaatst zal daar melding van gemaakt moeten worden. Ook indien u niet wenst dat er verschillende pallets dubbel worden geplaatst. Indien laadeenheden op een bepaalde manier op een voertuig moeten geplaatst worden (vb bij kantelgevaar) moet deze beperking opgenomen worden.

Punt 6: hieronder de volledige lijst van bijlage B norm 12195-

- Verzaagd hout tegen laminaat of triplex 0.45  $\mu$
- Verzaagd hout tegen aluminium gegroefd 0.4  $\mu$
- Verzaagd hout tegen krimpfolie 0.30  $\mu$
- Verzaagd hout tegen roestvrij staal plaat 0.30  $\mu$
- Vlak hout tegen laminaat of triplex 0.30  $\mu$
- Vlak hout tegen aluminium gegroefd 0.25  $\mu$
- Vlak hout tegen roestvrij staal plaat 0.20  $\mu$
- Kunststof palet tegen laminaat of triplex 0.20  $\mu$
- Kunststof palet tegen aluminium gegroefd 0.15  $\mu$
- Kunststof palet tegen roestvrij staal plaat 0.15  $\mu$
- Stalen krat tegen laminaat of triplex 0.45  $\mu$
- Stalen krat tegen aluminium gegroefd 0.30  $\mu$
- Stalen krat tegen roestvrij staal plaat 0.20  $\mu$
- Ruw beton tegen verzaagde houten planken 0.70  $\mu$
- Glad beton tegen verzaagde houten planken 0.55  $\mu$
- Rubber (antislipmat) 0.60  $\mu$  Dynamisch
- Andere materialen volgens beschreven testmethode

Opgelet: bij ruwe beton is het aangewezen om geen antislipmatten te gebruiken daar de  $\mu$  waarde hoger is dan bij antislipmatten.

Punt 7: hier moet de verlader-afzender een beschrijving geven hoe hij wenst dat zijn lading gezekerd wordt en welke middelen er van de vervoerder geëist worden om de lading juist te zekeren. We kunnen hier spreken van een stuwplan. Dit is een zeer belangrijk element in de

totale beschrijving. Wanneer goederen cross docking gaan zal de verlader-afzender moeten opgeven hoe hij wenst dat zijn goederen behandeld worden en op welke manier ze op een voertuig geplaatst moeten worden.

*Als de verlader de vervoerder de opdracht geeft om containers of wissellaadbakken te vervoeren, verstrekt de verlader aan de vervoerder een verklaring waarin het gewicht van de vervoerde containers of wissellaadbakken wordt vermeld.*

Deze bepaling laat niets aan de verbeelding over en is zeer duidelijk, gewichten moeten worden opgegeven en geen schatting maar een VGM gewicht.

*De vervoerder verschaft toegang tot alle ter zake doende documentatie van de verlader aan de bevoegde personen in het kader van een controle.*

De wetgever gaat niet zover te eisen dat de beschrijving laadeenheid, laadinstructie of de hierboven vermelde beschrijving in het voertuig moet aanwezig zijn, maar kan ze bij controle wel opeisen. Het is dus aangewezen deze in het voertuig te voorzien.

Art 3 van de wegcode voorziet de bevoegde personen. Men kan geconfronteerd worden met:

- federale en lokale politie
- spoorwegpolitie
- douanebeambte
- gewestelijk wegen inspectie
- de ambtenaren en beambten van het Bestuur van het Vervoer te Land, van het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur

*Tenzij op voorhand en schriftelijk anders wordt overeengekomen moet aan al de volgende voorwaarden voldaan zijn:*

4 verschillende betrokken partijen worden beschreven en krijgen verplichtingen opgelegd. Deze verplichtingen kunnen verlegd worden. Het verleggen van deze verantwoordelijkheden moet VOORAF en SCHRIFTELIJK gebeuren.

*1° de vervoerder voldoet aan de volgende voorwaarden:*

- a) hij voorziet een voertuig dat geschikt is voor de lading waarvoor hij is gecontracteerd;*
- b) hij biedt op de plaats van laden een voertuig aan dat schoon en zonder structurele schade is;*
- c) hij staat in voor het bevestigen van de container op het chassis;*
- d) hij zekert de lading conform dit artikel;*

Een belangrijk element bij vervoer van goederen is het inzetten van het gepaste voertuig voor het type lading dat vervoerd moet worden. Het is de verlader-afzender die moet bepalen welk voertuig voor zijn lading het meest geschikt is. Dat dit voertuig schadevrij moet zijn is logisch. De vervoerder is in staat de container vast te maken.

Hij zekert de lading in overeenstemming met dit artikel. Dit kan enkel als hij een laad en stuw instructie met stuwplan ontvangen heeft. Als dit niet ter beschikking is zal hij moeten improviseren. Een vervoerder-chauffeur kan nooit weten waar het zwaartepunt van de laadeenheid zich bevindt (essentieel onderdeel om goede ladingzekering mogelijk te maken). Hij kan de wrijvingsfactor zoals voorzien van de laadeenheid niet weten of welke beperkingen er zijn bij het stapelen. d) is dus maar uitvoerbaar indien alle informatie verstrekt wordt door de vervoerder-afzender.

*2° de verpakker voldoet aan de volgende voorwaarden:*

- a) *hij beschrijft de goederen. Die beschrijving bevat minstens de informatie, vermeld in het derde lid;*
- b) *als de kans bestaat dat de goederen beschadigd worden door spanbanden, beschrijft hij een alternatieve methode voor het zekeren van de goederen. Als die alternatieve methode specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig, worden die vermeld;*

In veel gevallen zijn de verpakker, de verlader en verzender één en dezelfde partij.

De verplichtingen van de verpakker zijn duidelijk. De goederen, stuwning en de alternatieve stuwmethoden beschrijven.

*3° de verlader voldoet aan de volgende voorwaarden:*

- a) *hij staat in voor de verdeling van de lading over de laadvloer;*
- b) *hij respecteert de maximale toelaatbare massa en de aslasten van het voertuig;*
- c) *hij verstrekt de informatie, vermeld in het derde en vierde lid;*
- d) *hij maakt een correcte zekering mogelijk;*

Een zeer duidelijke omschrijving van de verantwoordelijkheid. In het verleden was het steeds de vervoerder die moest instaan voor de spreiding van de lading. Bij deze nieuwe wetgeving is dit de **verlader**. Hij bepaalt de spreiding van de lading. Met daaruit het gevolg dat hij verantwoordelijk is voor het totale gewicht en de aslast van de vrachtwagen. Een gevolg hiervan zou moeten zijn dat er enkel nog een bekeuring voor overlading aan de verlader kan gegeven worden. Veel verladers zullen zich moeten bijscholen in de techniciteit van een vrachtwagen. Alleen al het begrip MTM! Een vrachtwagen bezit 3 verschillende MTM's een Belgisch wettelijk een Europees beperkend en een technisch. Dit is een zeer moeilijke aangelegenheid waar ook veel vervoerder mee worstelen. Veel bedrijven hebben een eigen schaalweegbrug waar vrachtwagens in het geheel gewogen worden. Dit is voldoende om te weten of het totale gewicht van het voertuig niet is overschreden. Bij wegcontrole wordt echter gewogen op aslast van de vrachtwagen. Niet iedereen weet dat op een voertuig met een laadvermogen van 32 ton kan overladen worden met een lading van 3 ton die op een foute plaats op het voertuig wordt geplaatst. Een voertuig dat een volle lading vervoert kan overladen raken per as door gedeeltelijk te lossen.

We gaan hier moeten uitkijken hoe de jurisprudentie evolueert.

Ook de bepaling “maakt de zekering mogelijk” zal voor bepaalde afzenders een uitdaging worden. In bepaalde gevallen mag een vervoerder-chauffeur zijn voertuig niet betreden, soms mag hij zelf niet aanwezig zijn bij de belading.

We zien deze bepaling ook ondergraven door een andere wetgeving het decreet van 3 mei 2013: waar de hoofdverantwoordelijkheid naar de vervoeder gaan met medeaansprakelijkheid voor de verlader-opdrachtgever.

*4° de verzender voorziet in alle nodige documenten, met daarin minstens:*

- a) *een correcte beschrijving van de goederen;*
- b) *de massa van de totale lading;*
- c) *alle informatie die nodig is voor de juiste verpakking;*
- d) *de kennisgeving aan de verpakker en/of vervoerder van ongewone transportparameters bij individuele verpakkingen.*

Ook hier duidelijkheid. We gaan er van uit dat een correcte beschrijving de beschrijving is zoals hierboven bepaald. De ongewone transportparameters, wij denken hier aan bv temperatuur bij koeltransport.

*§ 4. Het ladingzekeringsstelsel 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.

Hier niets nieuws onder de zon. Als lading op een voertuig wordt geplaatst zal deze aan bepaalde krachten blootgesteld worden. Deze krachten zijn hier beschreven met de bijkomende vermelding dat de manier van lading stuwen voldoende moet zijn om deze kracht op te vangen. Ook hier is het de verlader-afzender die de manier bepaald. In Wallonië is dit evenwel anders, daar moet lading in "andere" richtingen gezekerd worden voor 0.2 G. Dit wil zeggen dat er ten alle tijden spanmiddelen moeten worden ingezet. Enkel vormsluiting is daar niet meer mogelijk.

*Als een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringsstelsel onderworpen wordt aan een kracht als vermeld in het eerste lid, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dat onderdeel niet overschrijden.*

Hier wordt bedoeld dat een spanriem, of stuwstructuur (kopschot, zijwand of rongen) niet zwaarder mogen belast worden dan hun **vastgestelde** sterkte. Logisch en te begrijpen.

De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringsstelsel van een voertuig 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;
- 5° ze moeten conform de daarvoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn.

Wat moet men verstaan onder samengestelde ladingzekeringsstelsels: Art 2 verkeersreglement "2.59. "Ladingzekeringsstelsel", uitrusting of combinatie van uitrustingen die wordt gebruikt om een lading vast te zetten of te stuwen, met inbegrip van de stuwvoorzieningen van de lading, evenals alle samenstellende delen ervan".

Het betreft dus de spanriem, spanketting, spankabel of de voertuigstructuur (kopschot, zij- en of achterwand, rongen enz..) die ingezet worden als stuwmiddel.

Wanneer bijvoorbeeld een lading tegen een kopschot wordt geplaatst en wij gebruiken dit kopschot om te voorkomen dat de lading naar voor gaat schuiven moet dit kopschot gecertificeerd zijn. Let op verderop in de wetgeving is opgenomen aan welke norm het moet voldoen. Ook enkel het gebruik van genormeerde spanriemen, kettingen en kabels is toegelaten.

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.

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

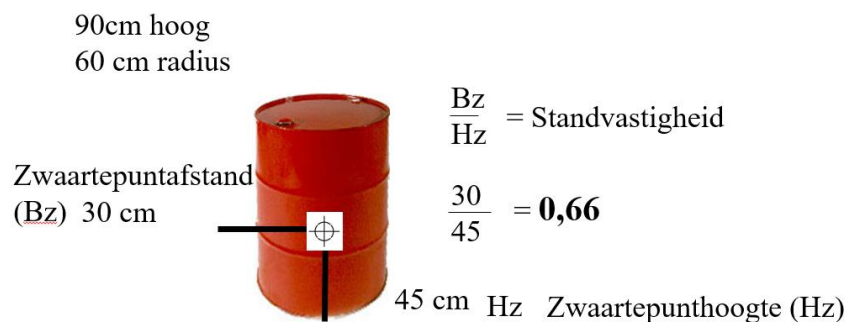
Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen.

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.

Nogmaals sterkte bepaling van de ingezette middelen en de mogelijkheid om de verschillende manieren van lading vast te maken combineren.

Tevens hierin verwerkt de bepaling dat een lading niet mag kantelen. Er is hier geen bepaling opgenomen naar kantelcoëfficiënt. In de Duitse DIn norm hebben we dit wel. Het zwaartepuntcoëfficiënt is de uitkomst van de deling zwaartepuntafstand / zwaartepunthoogte vb: 30 cm / 45 cm = 0.66. Om een laadeenheid te bekomen die kantelstabiël is moet het kantelcoëfficiënt minimaal 0.8 bedragen.



§ 5. De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig vast te maken, wordt zelf zodanig gezekerd 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.

De middelen die worden ingezet om een lading te stuwen mogen zelf niet loskomen en de ze moeten volgend de geldende EU norm gemaakt en gebruikt worden. Nogmaals verwijzing naar de mogelijke EU normen.

§6. 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, geldt dat het ladingzekeringsstelsel voldoet aan de eisen, vermeld in paragraaf 4, eerste lid

De conclusie is dat de “Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg “ enkel mag ingeroepen worden bij paragraaf 4 1<sup>e</sup> lid of ten aanzien van de naar voor, opzij of achterwaartse kracht van respectievelijk 0.8 of 0.5. Met andere woorden als de daarin beschreven manier van zekeren van de kracht wordt toegepast.

De zekeringsmethoden en –middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen:

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

Foutje van de wetgever is EN12642 dit is niet de sterkte laadvloer maar strekte volledige voertuigstructuur.

De gevolgen van deze bepaling zijn niet te onderschatten. Vb bij verpakkingen - laadeenheden moeten ten alle tijden op Vlaamse wegen voldoen aan de Eumos 40509 normering. Dit wordt bevestigd door Minister Weyts in een parlementaire vraag.

“ Ook hier geldt dat iedere verpakking die in het Vlaamse Gewest wordt vervoerd door de voertuigen van de categorieën N2, N3, O3, O4, en T, met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/u, aan de EUMOS 40509 norm moet voldoen”.

Dit maakt dat IEDERE laadeenheid op Vlaams wegen gecertificeerd EUMOS 40509 MOET zijn.

Deze test moet op een testbank uitgevoerd worden en omvat een korte (0.3 seconde) versnelling of vertraging aan een kracht van 0.8 G

Na deze test moet er geëvalueerd worden:

- de blijvende vervorming kleiner dan 5% van de hoogte
- de Elastische vervorming tijdens de versnelling kleiner dan 10%
- de maximale blijvende vervorming in de onderste 20cm kleiner dan 4cm
- de maximale verticale opening tussen opeenvolgende lagen kleiner dan 2% van de hoogte
- er geen beschadiging aan de verpakking wordt vastgesteld

Vandaag is er in België bijna geen testcapaciteit en is dit een vrij dure aangelegenheid.

Geert Frans

Deskundige ladingzekering