

Vraag nr. 115
van 21 november 1997
van de heer HERMAN SUYKERBUYK

Gewicht vrachtwagens – Controle – Evaluatie

Overladen vrachtwagens, en meer bepaald de overladen assen, betekenen een niet te onderschatten gevaar voor de verkeersveiligheid.

Er is echter meer dan het aspect veiligheid. Te zwaar beladen vrachtwagens beschadigen het wegdek van de Vlaamse wegen en zijn onder meer verantwoordelijk voor de gevaarlijke spoorvorming.

Via controles door middel van weeginstallaties tracht men de strijd tegen overgewicht aan te binden.

1. Hoeveel hebben de weeginstallaties (vaste weegbruggen en mobiele aswegen) gekost (installatie, financiering en bediening) ?
2. Wat is de kostprijs van het jaarlijks herstel van het beschadigde wegennet (spoorvorming) ?
3. Werd er reeds een evaluatie gemaakt van installaties en bereikte resultaten, zowel preventief als repressief, inclusief de minkosten voor onderhoud van de betrokken wegen ?
4. Hoe kan het Vlaamse Gewest efficiënt optreden in deze problematiek, zolang de controle op de naleving van de normen inzake overgewicht federaal georganiseerd is ? Is het niet logisch, gezien de hoge kostprijs van weeginstallaties en de oplopende factuur van het onderhoud van ons wegennet, om die kosten te recupereren via de boetes die geïnd worden bij overtreding tegen overgewicht ?

Antwoord

1. Tegen begin 1998 zullen 31 vaste aswegers operationeel zijn.

De totale kostprijs hiervan bedraagt 70 miljoen frank voor de aswegers en de bijhorende gebouwtjes en ± 100 miljoen frank voor het maken van de weegputten en de aanpassing van de toegangswegen. Tevens zijn er ook 2 mobiele aswegers operationeel. De kostprijs hiervoor bedraagt 2,3 miljoen frank.

De financiering hiervan gebeurt met de kredieten van de Dienst Afzonderlijk Beheer –

Vlaams Infrastructuurfonds. De rijkswacht bedient de weeginstallaties.

2. Op het investeringsprogramma 1997 is voor het wegwerken van spoorvorming 356 miljoen frank uitgetrokken.

In het indicatief driejarenprogramma 1998-1999-2000 is voor het uitsluitend wegwerken van spoorvorming een bedrag van 130 miljoen uitgetrokken. Wel dient opgemerkt dat n.a.v. bijvoorbeeld grondig structureel onderhoud en/of herinrichtingswerken ook nog wegvakken met spoorvorming worden hersteld.

3. Evaluatie

Vaste aswegers

De aswegers worden progressief in dienst gesteld. Momenteel zijn er 8 operationeel. Van de eerste installaties die een paar jaar in dienst zijn, zijn volgende resultaten bekend.

In 1995 werden in de provincie Oost-Vlaanderen 3.100 gerichte controles uitgevoerd met 2 vaste aswegers. Van de gericht gecontroleerde voertuigen was 62 % in totaliteit overladen en 48 % overladen op as.

In 1996 werden in de provincie Oost-Vlaanderen 3.129 gerichte controles uitgevoerd met 4 vaste aswegers. Van de gericht gecontroleerde voertuigen was 58 % in totaliteit overladen en 38 % overladen op as.

Tot op heden geschieden de controles gericht, d.w.z. de selectie van potentieel overladen vrachtwagens gebeurt op basis van uitwendige tekenen van overlading (wegligging, banden, enzovoort) of gebaseerd op ervaring van de rijkswacht (aard van de lading).

In de toekomst worden eveneens niet-gerichte controles door de rijkswacht in samenwerking met het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap gepland, teneinde de impact van de aswegers op de werkelijke overlading na te gaan. Hiervoor werden onlangs afspraken gemaakt tussen de administratie Wegen en Verkeer en de Rijkswacht.

Mobiele aswegers

De mobiele aswegers worden aangewend voor preselectiedoeleinden.

De twee aan de rijkswacht ter beschikking gestelde mobiele aswegers werden vanaf de levering eind 1996 tot september 1997 26 maal ingezet. Per actie worden 30 à 40 vrachtwagens gecontroleerd. Ook hier wordt door de rijkswacht gericht gehandeld.

Alle vrachtwagens die als overladen werden geregistreerd, werden naar vast aswegers afgeleid en nogmaals gewogen. Na weging bleken ze allemaal overladen te zijn. Men kan dus stellen dat de mobiele aswegers een goed instrument zijn om het actiegebied van vaste aswegers uit te breiden en vooral om vrachtwagens die sluikwegen trachten te nemen, te ondervangen.

Minkosten voor onderhoud

Op basis van louter gerichte controles kan geen fenomeeninschatting worden gemaakt. Dit is nodig om de kostprijs aan schade aan het wegennet te kunnen begroten. Het operationeel worden van 31 weeginstallaties langs het hoofdwegennet begin 1998, zal de gewenste fenomeeninschatting wel mogelijk maken.

4. De controle op de naleving van de voorschriften en reglementeringen inzake overgewicht gebeurt door de rijkswacht en is derhalve momenteel nog altijd een federale materie. De samenwerking tussen rijkswacht en de administratie Wegen en Verkeer is hierbij echter zeer goed. De efficiëntie in optreden zal zeker in belangrijke mate toenemen met het gebruik van de bijkomende installaties begin 1998.

Het gedeeltelijk recupereren van de federaal geïnde boetes, afkomstig van de door het Vlaams Gewest geplaatste aswegerinstallaties, wordt door het Vlaams Gewest overwogen. Deze materie zal daarom op de agenda geplaatst worden van de Interministeriële Commissie voor Verkeer en Infrastructuur.

Verder overweegt mijn administratie Wegen en Verkeer een schadevergoeding te eisen voor de aangerichte schade ten gevolge van overgewicht van vrachtwagens. Deze schadevergoeding komt dan integraal toe aan het Vlaams Gewest, als beheerder van het wegennet. Daartoe moet echter wel een studie worden uitgevoerd naar de precieze impact van de overladingen op de staat van het wegdek en de becijfering van de aangerichte schade. Ik zal mijn administratie opdracht geven een dergelijke studie op te starten.