

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1070
van **RITA MOORS**
datum: 22 april 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tonnageverbod voor vrachtwagens - Handhaving

Het koninklijk besluit (KB) van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is (http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2002121836&table_name=wet), bepaalt dat slechts welbepaalde overtredingen in aanmerking komen om te worden vastgesteld en beboet via een automatisch toestel.

Het tonnageverbod staat in deze lijst niet vermeld, waardoor de wetgeving de politie dus niet toelaat om ontegensprekelijk en op automatische wijze een pv op te stellen voor het negeren van een verbodsbord met een tonnageverbod. Handhaving kan momenteel dan ook enkel via menselijke vaststelling gebeuren.

In de huidige maatschappij wordt door en voor bewoners van steden en gemeenten steeds meer gestreefd naar (verkeers)leefbaarheid. Om dat te realiseren is het maximaal weren van grote vrachtwagens uit woonbuurten een belangrijke factor. Maar ook het weren van grote vrachtwagens in de stads- en gemeentekernen die daar de infrastructuur stuk maken (omdat de ondergrond daar niet berekend is om zulk gewicht te dragen) en het weren van vrachtwagens uit tunnels en van bruggen die daar niet op voorzien zijn, is daarbij belangrijk.

Meer en meer steden en gemeenten voelen zich onder druk van bewoners genoodzaakt om een tonnageverbod in te voeren. De colleges van burgemeester en schepenen worden daarbij uiteindelijk geconfronteerd met de beperkte beschikbare handhavingscapaciteit en kunnen doorgaans slechts prikacties invoeren.

Het inzetten van al dan niet mobiele ANPR-camera's zou een oplossing kunnen bieden voor het handhavingsprobleem. Momenteel is enkel de hoogtemeting voorzien in de wetgeving om te handhaven via ANPR. De vaststellingen op basis van de hoogtemeting gebeuren middels een infraroodsensor en vast gemonteerde ANPR-camera. Overtredingen vormen een inbreuk op het negeren van het bord C29. Een belangrijke kanttekening daarbij is dat het bord C29 de toegang voor alle voertuigen die hoger zijn dan de opgegeven beperking verbiedt, waaronder ook bussen en kampeerwagens. De wetgeving staat daarbij niet toe om dit verkeersbord te voorzien van een onderbord met uitzonderingen. Bijgevolg kan dit bord niet gebruikt worden als alternatief. Er bestaat ook geen wettelijke link tussen de hoogte van een voertuig en de tonnenmaat van een voertuig.

Collega Wouter Raskin kaartte de problematiek al aan in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, waarop minister Gilkinet aangaf dat het federale niveau hieromtrent niet bevoegd is. De regelgeving omtrent de massa van vrachtwagens is sinds de zesde staatshervorming een bevoegdheid van de gewesten.

1. Kan de minister verklaren waarom het tonnageverbod niet is opgenomen in het KB van 18 december 2002?
2. Overweegt de minister om het tonnageverbod op te nemen in het KB van 18 december 2002?
3. Zijn er nog andere methodes (afgezien van ANPR) om tonnagebeperking automatisch te controleren? Zo ja, welke?

ANTWOORD

op vraag nr. 1070 van 22 april 2021

van **RITA MOORS**

1. Om het tonnageverbod te kunnen opnemen in het KB van 18 december 2002 moet het in de eerste plaats mogelijk zijn om te handhaven met automatisch werkende toestellen. Dit is momenteel niet het geval.

Voor toegangsbeperkingen voor vrachtverkeer met hoge tonnages wordt gebruik gemaakt van ofwel het verkeersbord C21 (Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.) of van verkeersbord C23 (Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken. Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.).

Wanneer we spreken over tonnageverbod dan heeft dit te maken met de controle op verkeersborden C21. Vaststelling van overtreding op bord C21 is vooralsnog niet opgenomen in het KB van 18 december 2002 betreffende de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is. Een geautomatiseerde handhaving van borden C21 d.m.v. onbemande automatisch werkende camera's is niet realistisch.

Het verkeersbord C21 verwijst naar de massa in beladen toestand, wat het geheel van de eigen massa van het voertuig en van de massa van zijn lading, van de bestuurder en van elke andere vervoerde persoon, wat niet kan vastgesteld worden door een ANPR camera. Controle hierop veronderstelt een weging van het voertuig.

Er kan ook gebruik gemaakt worden van de verkeersborden C23 aangevuld met onderborden. Hiervoor geldt hetzelfde als voor borden C21. De vaststelling van overtreding op bord C23 is niet opgenomen in het KB van 18 december 2002 betreffende de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is. Een geautomatiseerde handhaving van borden C23 met onderbord d.m.v. onbemande automatisch werkende camera's is ook hier niet realistisch. Het onderbord onder verkeersbord C23 verwijst immers naar de massa in beladen toestand. Dit laatste kan enkel gecontroleerd worden door het voertuig te wegen. De technologie van ANPR kan vooralsnog enkel ingeschakeld worden als hulpmiddel voor de bevoegde persoon om de overtreding vast te stellen.

2. Gelet op het feit dat het op heden niet mogelijk is om inbreuken op verkeersborden C21 en C23 vast te stellen via automatisch werkende toestellen, is het niet aangewezen om het tonnageverbod op te nemen in het KB van 18 december 2002.
3. Zie ook het antwoord op vraag 1. Om handhaving te doen op basis van een tonnagebeperking dient het voertuig gewogen te worden omdat dit slaat op de massa in beladen toestand. Intelligente camera's zullen nooit de massa in beladen toestand kunnen bepalen. Tot op heden is er geen systeem op de markt om de massa van een voertuig te bepalen terwijl dit zich in het gewone verkeer beweegt dat voldoet aan de

geldende wettelijke en metrologische bepalingen om als basis gebruikt te kunnen worden voor een volautomatische vaststelling.

De huidige Weigh In Motion systemen bieden wel een mogelijkheid om op een heel efficiënte manier een preselectie te doen van potentieel overladen voertuigen zodat deze door de verbalisant heel gericht uit het verkeer gehaald kunnen worden voor controle op een vaste weeginstallatie.