

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1206
van **RITA MOORS**
datum: 4 mei 2023

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

Brugwet voor uitzonderlijk vervoer - Praktische toepassing

Als men in België aan uitzonderlijk vervoer wil doen, is men gebonden aan drie soorten wetgeving: het KB technische eisen, de nieuwe wegvervoerswet en de regionale regels op overlading.

De basiswetgeving, het KB technische eisen, beschrijft bepalingen over het gewicht van voertuigen en overlading. Artikel 32bis van die technische eisen bevat een reeks theoretische maximumgewichten op basis waarvan een constructeur kan gaan nakijken voor welk gewicht hij in dit land een voertuig gehomologeerd krijgt.

Op grond van artikel 32bis wordt het maximaal sleepbaar gewicht dus eerst theoretisch bepaald (via de invoerder/constructeur en de keuring), meestal 44 ton of 44,5 ton. Wie zo'n trekker koopt, gaat er in principe dan ook van uit dat gewicht te mogen vervoeren.

Maar door een formule in dat artikel 32bis, genaamd de brugwet, wordt het maximaal gewicht van een sleep beperkt door de afstand tussen de eerste as van de trekker en middenas van de oplegger. Met andere woorden, het gewicht van een sleep die volgens de documenten van de trekker bijvoorbeeld 44 ton mag zijn, wordt plots beperkt tot een veel lager gewicht.

Vele eigenaars van zulke slepen zijn daar niet van op de hoogte, met problemen, boetes, geblokkeerde vrachtwagens, verplichting tot overladen van vracht etc. bij controles tot gevolg.

De vraag rijst echter of de controleurs deze bepaling zo maar onverkort kunnen toepassen. Er zijn immers juridisch gezien wel wat problemen met deze bepalingen:

- Vooreerst kan men zich de vraag stellen of de brugwet eigenlijk op zich strafrechtelijk beteugelbaar is.
- Daarnaast is er ook een probleem m.b.t. de toepassing van deze bepaling op buitenlanders.
- Bovendien kan men zich de vraag stellen in welke mate een vervoerder en, bij uitbreiding, diens chauffeur moet weten dat, ondanks de vermelding van een hoger sleepbaar gewicht op de officiële documenten van het voertuig, het eigenlijke gewicht een stuk lager komt te liggen.

Er zijn in het verleden al periodes geweest waarin controleurs werden teruggefloten inzake het toepassen van de brugwet. Vandaag constateert men in de praktijk echter dat meer en meer controleurs opnieuw en ondanks bovenstaande bedenkingen de brugwet toepassen.

1. Is de minister op de hoogte van deze problematiek?
2. Wat is de ratio achter de zogenaamde brugformule? Wat is de toegevoegde waarde van die bepaling?
3. Lijkt het de minister aangewezen de regelgeving te vereenvoudigen en te verduidelijken, zodat transporteurs precies weten wat de maximaal toegelaten massa van hun voertuig is? Zo ja, heeft de minister concrete plannen om de regelgeving te herzien?
4. Volgens sommige bronnen zouden de bepalingen rond de technische eisen uit het KB niet strafrechtelijk beteugelbaar zijn. Verbaliseren op basis van die bepalingen zou dus niet mogelijk zijn.

Onderschrijft de minister die visie?

ANTWOORD

op vraag nr. 1206 van 4 mei 2023

van **RITA MOORS**

1. De brugformule is van toepassing op normale, reguliere transporten. De genoemde problematiek stelt zich bij transporten die beogen in regel te zijn met hun maximale massa's en die dus niet onder de noemer "uitzonderlijk vervoer" vallen.

Een trekker of vrachtwagen krijgt bij homologatie technische maxima per as, asgroep, voor het voertuig, voor een totale sleep op basis van de technische capaciteiten van het voertuig zoals vermogen, koppelinrichting, constructie, ... Deze waarden kunnen hoger of lager zijn dan hetgeen voorzien is de nationale regelgeving.

Hetzelfde geldt voor getrokken voertuigen.

Deze waarden staan vermeld in het COC (Certificate of Conformity) of het gelijkvormigheidsattest.

Het spreekt voor zich dat men onder geen beding, dus ook niet uitzonderlijk vervoer, één van die maxima mag overschrijden.

In elk land is er een specifieke regelgeving m.b.t. de maximale massa's die in dat land van toepassing zijn. De zogenaamde nationale wettelijke maxima. In België is dit sinds de zesde staatshervorming een regionale bevoegdheid.

Op het gelijkvormigheidsattest van een trekkend voertuig wordt ook het nationale maximum voor dat voertuig vermeld. Daarbij gaat men uit van het meest optimale getrokken voertuig. Het is aan de gebruiker om bij het samenstellen van de combinatie na te gaan of hij effectief het meest optimale voertuig gebruikt of om rekening te houden met de beperkingen van het getrokken voertuig.

In België hangt de maximale massa ook af van de lengte van de wielbasis; de zogenaamde brugformule of brugwet. Deze brugformule dient door de gebruiker gecontroleerd te worden.

2. De brugformule is de formule die zegt hoe ver je de assen van de sleep uit elkaar moet zetten zodat de brug niet te veel belast wordt.

Een te hoge belasting resulteert niet in het instorten van de brug maar in een verkorting van de levenstermijn van een brug waardoor de bruggen sneller moeten vervangen worden.

Veel bruggen in Vlaanderen en België zijn berekend volgens de norm NBN5, met een ontwerpvoertuig van 32T. Dat zijn de bruggen gebouwd vóór de jaren 80. Intussen zijn de transporten een stuk zwaarder geworden.

De oude bruggen kunnen die 44T aan, en zelfs 50T of 60T op voorwaarde dat de assen voldoende ver uit elkaar staan.

3. De sector is vragende partij voor hogere massa's. Hogere massa's kunnen maar onder voorwaarden. En het zijn die bijkomende voorwaarden die het complex maken.

Gesteld dat we de maximale massa voor 5-assige voertuigen op 40 ton houden, dan kan de brugformule voor 5-assige voertuigen verdwijnen.

Er wordt momenteel door mijn administratie gewerkt aan een nieuwe tekst voor de geregionaliseerde bepalingen uit artikel 32bis van het KB technische eisen. Die tekst houdt rekening met extra massa's voor emissiearme en emissievrije voertuigen. Dit zijn dus wederom nieuwe zaken die de regelgeving complexer maken.

Het huidige artikel 32bis is zeer complex. Het is geschreven midden de jaren 80 en heeft ondertussen verschillende wijzigingen ondergaan. In 2015 kwam de 6de staatshervorming waardoor de federale staat bevoegd bleef voor de afmetingen en de gewesten voor de massa's. Er zijn dus 4 overheden die aan deze tekst kunnen werken, en wat betreft de massa's zijn er dus 3 varianten.

Vlaanderen herschrijft de geregionaliseerde bepaling in artikel 32bis. Door enkel de massa's te behandelen en meer structuur in de regelgeving te stoppen zal de tekst beter te vatten zijn. Helaas blijft het een complexe materie.

Het streefdoel voor deze tekst is najaar 2023.

4. Overschrijdingen van de maximaal toegelaten massa's, inclusief die waarbij rekening moet gehouden worden met beperkingen opgelegd door de brugformule, zijn strafrechtelijk beteugelbaar. Dit zowel als inbreuken op artikel 18 of 21 van het KB Technische Eisen als inbreuken op artikel 3 van het decreet van 3 mei 2013.