VAS
institute



Rapport nr. 2025- R -15 - NL

Impact van ladingzekering op de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Verkenning van de problematiek op basis van een analyse van de beschikbare data en een kwalitatieve gedragsmeting

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	R-2025 – R –15 -NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/39
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Beleid, Vlaamse Overheid
Publicatiedatum	24/10/2025
Auteur(s)	Peter Silverans, Maya Vervoort, Isabel Verwee
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Silverans, P., Vervoort, M., & Verwee, I. (2025). Impact van ladingzekering op de verkeersveiligheid in Vlaanderen – Verkenning van de problematiek op basis van een analyse van de beschikbare data en een kwalitatieve gedragsmeting, Brussel: Vias institute

Vias institute dankt het departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Beleid van de Vlaamse Overheid voor het financieren van het onderzoek en voor de input doorheen het project, de politiediensten en andere stakeholders die aan het onderzoek meewerkten door data aan te leveren of door mee het veldwerk mogelijk te maken, de leden van de stuurgroep van het project en de bestuurders die aan de enquête in het kader van de gedragsmeting meewerkten voor hun deelname aan het onderzoek.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst 6
Samenvatting 8
1 Inleiding 11
1.1 Schatting van het risico in het verkeer in de literatuur 11
1.2 Behandeling van incorrecte ladingzekering in de opleiding "code 95" 13
1.2.1 Algemeen kader 13
1.2.2 Wegcode 14
1.3 Onderzoeksvragen en methode 16
2 Deel 1: Data-analyse 17
2.1 Verkeersongevallenstatistieken 17
2.1.1 Lading-gerelateerde ongevalsfactoren 17
2.1.2 Evolutie van het aantal lading-gerelateerde ongevallen 18
2.1.3 Letselernst 19
2.2 Statistieken verkeersinbreuken federale politie 21
2.3 Data DRI inbreuken "verlies" 23
2.3.1 Historische evolutie 24
2.3.2 Per maand 25
2.4 Data DRI inbreuken "onmiddellijk gevaar" 25
2.4.1 Algemene statistieken onmiddellijk gevaar 25
2.4.2 Inbreuken met onmiddellijk gevaar per maand en provincie 27
2.5 Resultaten nationale controles op ladingzekering (ActRRU) 28
2.5.1 Beschrijving data 28
2.5.2 Vastgestelde overtredingen 30
2.5.3 Percentage bestuurders met een of meerdere overtredingen op ladingzekering 31
2.5.4 Land van inschrijving van het voertuig 32
2.5.5 Historische evolutie 32
2.6 Data verkeerscentrum 34
2.6.1 Inleiding 34
2.6.2 Historische evolutie 34
2.6.3 Maand van het jaar 35
2.6.4 Dag van de week 36
2.6.5 Uur van de dag 36
2.6.6 Administratieve zone 37
2.6.7 Bron van de oproepen 37
2.7 Resultaten controles Vlaamse belastingdienst VLABEL 38
2.8 Bespreking data-analyse 39
3 Deel 2: Kleinschalige gedragsmeting 41
3.1 Inleiding 41
3.2 Methode 42
3.2.1 Onderzoeksprotocol 42

3.2.2 Organisatie van de controlesessies 43
3.2.3 GDPR 44
3.3 Resultaten 44
3.3.1 Beschrijving steekproef 44
3.3.2 Overtredingen 52
3.3.3 Zelfgerapporteerd gedrag 61
3.3.4 Pakkans 62
3.3.5 Attitudes en risicoperceptie 64
3.3.6 Eerdere incidenten met ladingverlies 65
3.4 Bespreking gedragsmeting ladingzekering 66
4 Conclusies en aanbevelingen 68
4.1 Prevalentie en impact 68
4.2 Opleiding en bewustmaking 68
4.3 Handhaving 70
Referenties 71
Bijlage 72
Mogelijke overtredingen en daaraan gerelateerde boetes 72
Volledige lijst geregistreerde inbreuken onmiddellijk gevaar 74
Enquete 96

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1. Gemiddeld aantal ongevallen in Vlaanderen per jaar waarin één of meerdere lading-gerelateerde factoren genoteerd worden in functie van het type betrokken voertuigen (2014-2023). 18
Tabel 2. Aantal ongevallen met lading-gerelateerde ongevalsfactoren in Vlaanderen 2014-2023. 18
Tabel 3. Top 10 van meest voorkomende artikels bij inbreuken met onmiddellijk gevaar in 2021 en 2022. 26
Tabel 4. Type overtredingen ladingzekering (meerdere overtredingen per voertuigen mogelijk). 30
Tabel 5. Andere overtredingen dan ladingzekering (2024). 30
Tabel 6. Resultaten controles ladingzekering Vlaamse belastingdienst VLABEL 2021-2024. 38
Tabel 7. Ontvangsten boetes Vlaamse Belastingdienst VLABEL voor ladingzekering en andere controles. 38
Tabel 8. Data en locaties waarop de controles op ladingzekering uitgevoerd werden. 44
Tabel 9. Nationaliteit van de geïnterviewde bestuurders. 46
Tabel 10. Geïnterviewde bestuurders naar type voertuig en type transport (privé/professioneel). 47
Tabel 11. Rijbewijsbezit naar type transport van de geïnterviewde bestuurders. 48
Tabel 12. Types lading die meermaals voorkwamen (na groepering). 48
Tabel 13. Types lading die eenmaal voorkwamen in de steekproef (ondanks groepering). 49
Tabel 14. Aantal jaren ervaring als bestelwagenbestuurder. 49
Tabel 15. Aantal jaren ervaring als vrachtwagenbestuurder. 50
Tabel 16. Kennis over de zekering van de lading die men vervoerde tijdens de controle. 50
Tabel 17. Kennisniveau over ladingzekering. 51
Tabel 18. Verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading. 51
Tabel 19. Verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading bij bestuurders met een of meerdere overtredingen (ladingzekering en andere) tijdens grootschalige controleacties op ladingzekering. 52
Tabel 20. Zelfgerapporteerde overtredingen ongeacht het type overtreding (ladingzekering en andere). 53
Tabel 21. Zelfgerapporteerde en door de politie vastgestelde overtredingen ladingzekering. 54
Tabel 22. Zelfgerapporteerde overtredingen ladingzekering volgens type voertuig. 55
Tabel 23. Frequentie van overtredingen in functie van aantal jaren ervaring als vrachtwagenbestuurder. 55
Tabel 24. Frequentie van overtredingen naar nationaliteit van de bestuurder. 56
Tabel 25. Kennis van ladingzekering voor het huidige transport bij bestuurders met en zonder overtreding ladingzekering. 56
Tabel 26. Percentage overtredingen ladingzekering in functie van zelf ingeschatte niveau van kennis over ladingzekering. 56
Tabel 27. Frequentie van overtredingen inzake ladingzekering in functie van het de verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading. 57
Tabel 28. Geïmmobiliseerde voertuigen volgende de politiegegevens en bij de geïnterviewde bestuurders. 58
Tabel 29. Verdeling van het aantal overtredingen per respondenten (kolommen) en aantal overtredingen per categorie (rijen). 59
Tabel 30. Zelfgerapporteerde inbreuken ladingzekering en/of andere inbreuken. 60
Tabel 31. Aantal (al dan niet tijdelijk) geïmmobiliseerde voertuigen in functie van het type overtredingen gerapporteerd door de respondenten. 60
Tabel 32. Type gevolgen gerapporteerd door de respondenten in functie van het type overtredingen vastgesteld bij de respondenten (lading versus andere). 61
Tabel 33. Zelfgerapporteerd vervoeren van lading die niet correct gezekerd was in de voorbije 12 maanden. 62
Tabel 34. Aantal keren dat de respondenten in de afgelopen 12 maanden gecontroleerd werden op het niet correct zekeren van hun lading. 62
Tabel 35. Overtredingen ladingzekering vastgesteld in het verleden in functie van type voertuig. 63
Tabel 36. Overtredingen vastgesteld in het verleden in functie van leeftijd van de respondenten. 63
Tabel 37. Subjectieve kans om op ladingzekering gecontroleerd te worden. 63
Tabel 38. Risicoperceptie van incorrecte ladingzekering. 64
Tabel 39. (On)aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering. 64
Tabel 40. Aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering in functie van al dan niet in overtreding. 65
Tabel 41. Zelfgerapporteerd verlies van lading (ooit) in functie van leeftijdsgroep. 66

Figuur 1. Illustratie van riemen in slechte staat (bron: Vias institute). 14
Figuur 2. Illustratie van slechte ladingzekering die het materiaal beschadigt (bron: Vias institute). 15
Figuur 3. Illustratie van correct gezekerde lading met hoekbeschermers (bron: Vias institute). 15
Figuur 4. Artikel 47.1, signalisatie van lading die meer dan 1 meter uitsteekt. 16
Figuur 5. Aantal ongevallen in Vlaanderen waarin specifieke lading-gerelateerde ongevalsfactoren genoteerd worden (meerdere factoren in 1 ongeval mogelijk, Bron: Statbel). 19
Figuur 6. Doden 30 dagen in Vlaanderen in lading-gerelateerde ongevallen (Bron: Statbel). 19
Figuur 7. Zwaargewonden in lading-gerelateerde ongevallen in Vlaanderen (Bron: Statbel). 20
Figuur 8. Lichtgewonden in lading-gerelateerde ongevallen in Vlaanderen 2014-2023 (Bron: Statbel – infografiek Vias). 20
Figuur 9. Inbreuken ladingzekering van 2015 tot 2024 in België volgens statistieken federale politie. Bron: https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen/grafiek?theme=LOAD 22
Figuur 10. Inbreuken ladingzekering in Vlaanderen van 2015 tot 2024 volgens statistieken federale politie. Bron: https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen/grafiek?theme=LOAD&nis=2_0 22
Figuur 11. Inbreuken ladingzekering per provincie voor de periode 2015-2024 volgens website verkeersinbreuken federale politie (Bron: website verkeersinbreuken). 23
Figuur 12. Aantal inbreuken met ladingverlies van 2018 tot 2022 volgens de statistieken van DRI (Bron: Politie). 24
Figuur 13. Inbreuken ladingverlies per provincie geregistreerd door DRI (Bron: DRI). 24
Figuur 14. Gemiddeld aantal inbreuken ladingverlies per maand in Vlaanderen voor de periode 2018-2022 (Bron: DRI). 25
Figuur 15. Inbreuken lading met onmiddellijk gevaar per provincie in 2021 en 2022 (Bron: DRI). 27
Figuur 16. Aantal inbreuken met onmiddellijk gevaar per maand in 2021 en 2022 (Bron: DRI) 27
Figuur 17. Voorbeeld datamatrix resultaten nationale controleacties lading 2024 (Bron: Politie). 29
Figuur 18. Aantal gecontroleerde voertuigen en percentage bestuurders met een of meerdere overtredingen ladingzekering in 2024 (Bron: ActRRU data politie). 31
Figuur 19. Aantal gecontroleerde voertuigen en percentage bestuurders geïmmobiliseerd door inbreuken wegcode en/of ladingzekering in 2024 (Bron: ActRRU data politie). 31
Figuur 20. Nationaliteit van de gecontroleerde bestuurders bij nationale controleacties op ladingzekering in 2024 (Bron: ActRRU data politie). 32
Figuur 21. Evolutie van het aantal gecontroleerde bestuurders en het aantal bestuurders met een of meerdere overtredingen ladingzekering voor de periode 2021-2024 (Bron: ActRRU politie) 33
Figuur 22. Evolutie van het aantal overtredingen tegen ladingzekering per type overtreding voor de periode 2021-2024. 34
Figuur 23. Aantal meldingen ladingverlies per jaar voor de periode 2012-2022 (Bron: Verkeerscentrum). 35
Figuur 24. Gemiddeld aantal meldingen per dag in functie van de maand van het jaar (2012-2022). Bron: Verkeerscentrum – infografiek Vias. 35
Figuur 25. Gemiddeld aantal meldingen per dag in functie van dag van de week voor de periode 2012-2022 (Bron: Verkeerscentrum – grafiek Vias). 36
Figuur 26. Gemiddeld aantal meldingen per jaar in functie van het uur van de dag (2012-2022). Bron: Verkeerscentrum. 36
Figuur 27. Administratieve zone van de meldingen. Bron: Verkeerscentrum. 37
Figuur 28. Oorsprong van de meldingen ladingverlies. Bron: Verkeerscentrum. 37
Figuur 29. Aantal respondenten per sessie (N = 143). 44
Figuur 30. Responsgraad per sessie (sessies met 100% geïnterviewde bestuurders vermelden geen responsgraad omdat ze sessies betreffen waarin het aantal gecontroleerde bestuurders niet geregistreerd werd door de politie). 45
Figuur 31. Verdeling van de steekproef naar leeftijdsgroep. 47

Samenvatting

Alhoewel het op basis van de fysische krachten die op een lading inspelen evident is dat het niet correct zekeren van lading grote risico's op zware verkeersongevallen kan inhouden, blijkt uit een screening van de internationale literatuur dat er weinig wetenschappelijk onderbouwde cijfers van de omvang van het probleem beschikbaar zijn. Ook voor Vlaanderen zijn in de literatuur weinig relevante publicaties beschikbaar. Het departement mobiliteit en openbare werken deed in 2024 een oproep om onderzoek uit te voeren om een duidelijk beeld te krijgen van de omvang en ernst van de problematiek van een niet correct uitgevoerde ladingzekering. Dit moet toelaten om op basis van de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek gepaste maatregelen te nemen om de hieraan gerelateerde verkeersonveiligheid doelgericht en effectief aan te pakken. Binnen dit kader stelde Vias voor om de omvang van de problematiek van ladingzekering voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen in kaart te brengen van bestaande data over ladingzekering en op basis van een kleinschalige gedragsmeting op het terrein. Het betreft één van de eerste keren in Europa dat dergelijke observatiestudie plaatsvond, wat impliceert dat deze studie een aantal hiaten in kennis opvult. Hiertoe wensen we bij te dragen aan wetenschappelijk inzicht in het fenomeen van ladingzekering enerzijds en aanbevelingen voor het beleid te maken anderzijds.

Voor de data-analyse keken we in eerste instantie naar de registratie van een aantal lading-gerelateerde factoren waarvan we kunnen veronderstellen, op basis van de wetenschap, dat deze een invloed hebben op ladingzekering. Een eerste databron betreft de verkeersongevallenstatistieken. De registratie van lading-gerelateerde ongevallen berust op optioneel gebruikte velden en is onderhevig aan onderregistratie. Dat het aantal dodelijke slachtoffers in lading-gerelateerde ongevallen de laatste jaren schommelt rond twee per jaar en het aantal ongevallen met zwaargewonden rond 15 kan dan ook niet opgevat worden als een afdoende schatting van het aantal ongevallen. Wanneer we kijken naar het gemiddeld aantal ongevallen per jaar in de periode 2014-2023 waarin één of meerdere lading-gerelateerde factoren geregistreerd worden, zien we dat in het merendeel van de lading-gerelateerde ongevallen noch een vrachtwagen noch een bestelwagen betrokken is. Ook de politionele gegevens over het aantal inbreuken tegen ladingzekering en ladingverlies geven slechts een beperkt zicht op het probleem van ladingzekering. Deze indicatoren reflecteren in eerste instantie de intensiteit en strategie van de toegepaste handhavingsmethoden en slechts indirect het reële aandeel overtredingen, waardoor net zoals voor andere overtredingen, het aantal vastgestelde overtredingen slechts een fractie vormt van het totaal aantal overtredingen. Gezien tijdens de nationale controleacties op ladingzekering wel het aantal bestuurders geregistreerd wordt dat niet in overtreding is, laten deze data beter toe om een schatting te maken van het percentage - en niet louter het aantal - bestuurders in overtreding. In 2024 lag dit percentage in Vlaanderen op 44%. Dit wijst op een hoge prevalentie van foute ladingzekering op de Vlaamse wegen. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat bestuurders niet alleen toevallig uit het verkeer gehaald worden, maar ook staande gehouden worden omwille van manifest zichtbare fouten, risicogedrag en andere indicaties. Om een representatieve schatting te maken van de prevalentie van incorrecte ladingzekering in het verkeer, moet een toevalssteekproef gecontroleerd worden op ladingzekering op een groot aantal toevallig gekozen locaties en toevallig gekozen tijdstippen. Om een indicatie te bekomen van het voorkomen van overtredingen tegen ladingzekering voerden we daarom een kleinschalige, kwalitatieve gedragsmeting uit op 10 willekeurig gekozen locaties.

Daartoe werkten we samen met de politiediensten en andere controlerende instanties om op 10 locaties op het hoofdwegennet controles op ladingzekering uit te voeren. Aan de politiediensten en eventuele andere aanwezige controlediensten werd gevraagd om een zo aselect mogelijke controle op ladingzekering uit te voeren. Daarbij werden de gecontroleerde bestuurders door de onderzoekers ter plaatse uitgenodigd om vrijwillig aan een enquête over ladingzekering deel te nemen. Daardoor konden we de kennis, attitudes en ervaring van de bestuurders met betrekking tot ladingzekering onderzoeken en evalueren in hoeverre overtredingen inzake ladingzekering met de bevraagde aspecten samenhangen. Tussen november 2024 en juni 2025 werden op 10 controlelocaties in totaal meer dan 260 bestuurders gecontroleerd door de politie. Daarvan konden we er 143 interviewen, waaronder 122 vrachtwagenbestuurders en 19 bestelwagenbestuurders.

Van de 143 geïnterviewde bestuurders rapporteerden 45 bestuurders dat de politie bij hen een overtreding inzake ladingzekering vastgesteld had (31%). Indien we het percentage berekenen op basis van de 124 bestuurders die lading vervoerden loopt dit overtredingspercentage op tot 36 procent. Het percentage gecontroleerde bestuurders met één of meerdere overtredingen ladingzekering ligt dus slechts ongeveer 10 procentpunten lager dan het percentage bestuurders met één of meerdere overtredingen ladingzekering dat geregistreerd werd in de nationale controleacties op ladingzekering in 2024. Het percentage door de politie

vastgestelde overtredingen tegen ladingzekering varieerde sterk van sessie tot sessie; van minimum slechts 13% overtredingen tot maximaal 53% overtredingen. Het hoge aantal overtredingen in sommige sessies is volgens de politie te wijten aan het feit dat de controlerende agenten soms de strategie om op basis van externe signalen bestuurders te selecteren blijven volgen, en dus in min of meerdere mate select blijven controleren. Een aanbeveling voor verder onderzoek is dan ook dat meer gedetailleerde procedures en protocollen moeten uitgewerkt worden om het toevallig karakter van de politiecontroles tijdens een gedragsmeting te garanderen.

Met betrekking tot zelfgerapporteerde overtredingen zien we in de geanalyseerde enquêteresultaten enkele interessante tendensen. Zo bleek het percentage zelfgerapporteerde overtredingen bij bestelwagenbestuurders (16%) lager te liggen dan bij vrachtwagenbestuurders (34%), bleek er een tendens dat bestuurders met meer dan 20 jaar ervaring minder overtredingen tegen ladingzekering rapporteren dan jongere bestuurders en bleken bestuurders die hun kennis over ladingzekering als expert beschrijven minder overtredingen te rapporteren dan bestuurders die hun niveau beschrijven als basis of gevorderd. Een opvallend effect werd ook geobserveerd met betrekking tot de mate waarin bestuurders aangaven dat de opleiding code 95 voor ladingzekering al dan niet volstaat om de lading die men meestal vervoert correct te zekeren. Bij bestuurders die aangeven dat de opleiding volstaat bleek 25% in overtreding, bij bestuurders die aangeven dat de opleiding niet volstaat bleek 58% in overtreding. 109 geïnterviewde bestuurders volgden de module "ladingzekering" in het kader van de opleiding code 95. 19 van deze 109 bestuurders (17%) gaven aan dat deze opleiding niet voldoende was om te weten hoe ze de lading die ze meestal vervoeren volgens de regels moeten te zekeren. Daarnaast vulden veel bestuurders aan dat ze evenveel geleerd hadden van hun collega's dan wat ze leerden tijdens de opleiding. In de enquête werd ook gepeild naar de frequentie waarmee bestuurders zich in het afgelopen jaar bewust waren van overtredingen tegen ladingzekering. Eén op de drie rapporteert in de afgelopen maanden ooit gereden te hebben terwijl zij op de hoogte waren van het feit dat de lading niet correct gezekerd was. Een vijfde van alle respondenten geeft toe occasioneel (minder dan één keer per maand) lading te vervoeren die niet correct gezekerd was. De overige respondenten (samen 14%) geven toe maandelijks of zelfs wekelijks of dagelijks met niet correct gezekerde lading te rijden.

Uit de zelfgerapporteerde gegevens blijkt dat bij de 36 bestuurders die alleen een overtreding ladingzekering rapporteerden (en dus geen andere verkeersovertredingen) er slechts in 2 gevallen een proces-verbaal werd opgesteld. In alle andere gevallen ging het om een onmiddellijke of administratieve inning (26 gevallen) of een mondelinge opmerking (5). In zoverre het al dan niet opstellen van een proces-verbaal een goede indicator is van de ernst van de overtredingen lijkt het in de meeste gevallen dus om "relatief lichte" overtredingen te gaan. Een andere mogelijke indicator van de ernst van de overtreding is de grootte van de boete. Dit aspect werd noch in de politionele statistieken die voor het onderzoek gebruikt werden, noch in de enquêtegegevens opgenomen. Over de ernst van de overtredingen zijn daarom geen conclusies mogelijk in het huidige onderzoek. Een les voor toekomstig onderzoek is dan ook dat een methode moet ontwikkeld worden die toelaat de ernst van de overtredingen te kwantificeren. Om een volledig beeld van de impact van foutieve ladingzekering op de verkeersveiligheid te krijgen volstaat het immers niet om louter te berekenen hoe vaak overtredingen en fouten voorkomen, maar moet de ernst van de overtredingen ook kunnen gekoppeld worden aan het risico op zware ongevallen.

In de aanbevelingen worden een aantal maatregelen besproken die kunnen helpen om het percentage overtredingen naar beneden te krijgen. Daarvoor wordt in eerste instantie gekeken naar opleiding, bewustmaking en handhaving. De drie meest voorkomende types overtredingen die in de nationale controleacties op ladingzekering vastgesteld worden zijn "onvoldoende middelen", "methode van zekeren niet geschikt" en "staat van de middelen". Maar ook andere overtredingen zoals geen ladingzekering, positie laadeenheid, middelen niet geschikt, voertuig niet geschikt, andere overtredingen ladingzekering, staat verpakking, staat voertuig en ontbreken certificaat verpakking worden regelmatig door de politie vastgesteld op het terrein. De opleiding en sensibilisering hierrond moet voldoende inspelen op alle elementen die noodzakelijk zijn voor een correcte ladingzekering. De resultaten van de nationale controleacties op ladingzekering roepen daarbij op om zeker voor de staat van de beveiligingsmiddelen en het inzetten van voldoende beveiligingsmiddelen specifieke aandacht te vragen. Ladingzekering betreft immers niet alleen het toepassen van de juiste methoden voor elk type lading, maar ook het gebruik van voldoende en voldoende veilig materiaal.

Op basis van de steekproef van tijdens het onderzoek geïnterviewde bestuurders lijkt de pakkans relatief hoog te liggen. 38% van de respondenten werd in het afgelopen jaar gecontroleerd op ladingzekering. 31% van de respondenten acht het waarschijnlijk of heel waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op ladingzekering. Alles bij mekaar wijzen deze gegevens erop dat de pakkans relatief hoog ligt. Gezien het kleinschalig en deels

select karakter van de steekproef moet dit beschouwd worden als een indicatie van een hoge pakkans, niet als een exacte kwantitatieve schatting. Permanente politiecontroles en investeringen in het systematisch handhaven van de regels voor ladingzekering is naast opleiding en sensibilisering hoe dan ook een centrale pijler van het preventiebeleid.

1 Inleiding

Door de overheid wordt een groot aantal specifieke regels opgelegd over de manier waarop ladingen moeten gezekerd worden[1]. Deze betreffen zowel de geschiktheid van het voertuig om bepaalde ladingen te vervoeren als de eisen voor de bevestigingsmethoden en apparatuur voor diverse soorten ladingen. Gezien het schuiven of verliezen van lading een groot risico voor de verkeersveiligheid vormt zien de overheden en de politiediensten er dan ook op toe dat het vervoer van zware en minder zware ladingen aan strikte veiligheidseisen voldoet. De mate waarin het incorrect zekeren van lading een probleem vormt voor de verkeersveiligheid is in de literatuur nauwelijks gedocumenteerd. Dat het niet correct zekeren van lading een evident veiligheidsrisico inhoudt, is weliswaar duidelijk op basis van de enorme krachten die op ladingen inwerken tijdens het transport en op basis van de risico's die het verlies van lading inhoudt op ernstige verkeersongevallen. Desondanks vinden we geen studies waarin de frequentie waarmee problemen voorkomen in het verkeer gekwantificeerd worden of over de mate waarin slecht gezekerde ladingen aan de basis liggen van verkeersongevallen.

1.1 Schatting van het risico in het verkeer in de literatuur

Aan het probleem van ladingzekering wordt in de European Truck Accident Causation studie (ETAC) uit 2007 (IRU, 2007) weinig aandacht besteed. Lading wordt slechts in 3.4% van de enkelvoudige ongevallen met vrachtwagens als een van de hoofdoorzaken gezien (ter vergelijking: onaangepaste snelheid is in 20.3% van de ongevallen een hoofdoorzaak, vermoeidheid in 18.6% van de ongevallen, controleverlies in 11.9% van de gevallen). Wanneer alle ongevallen samen bekeken worden, vindt ETAC dat "*the load of the truck is the main cause of the accident in only 1.4% (nine accidents) of all accidents in the database*".

Europese richtlijnen over beste praktijken zoals de *European best practices guidelines on cargo securing for road transport* (European Union, 2014) of de *International guidelines on safe load securing for road transport* wijzen weliswaar op het risico dat ongezekerde lading vormt voor zowel de bestuurder, de lading als voor alle andere weggebruikers, maar bevatten geen enkele referentie naar empirische studies over het ongevalsrisico of studies over de frequentie waarmee bepaalde problemen voorkomen noch over de ernst van specifieke problemen.

Ook in de publicaties van ETSC zoals het PIN flash report 39 *How to improve the safety of goods vehicles in the EU?* (ETSC, 2020) wordt slechts een enkele keer en in vage termen verwezen naar mogelijke problemen en risico's van incorrecte ladingzekering. Ook in oudere publicaties wordt geen gedetailleerde aandacht besteed aan ladingzekering (ETSC, 2013). Een van de weinige evaluaties van het risico van slecht gezekerde lading, wordt vermeld in de oude studie van Trafikverket (Trafikverket, 2009). In dit onderzoek werd op basis van de toenmalige situatie in Zweden geëvalueerd hoeveel levens kunnen gered worden door een lange lijst van mogelijke maatregelen om zwaar vervoer veiliger te maken. Correcte ladingzekering wordt daarbij als een relatief weinig doorwegende risicofactor geëvalueerd in de toenmalige Zweedse context: "*The same applies to well secured loads, as the cases where a poorly secured load causes a fatality are relatively few each year".* Op basis daarvan komt men tot de conclusie: *"Well secured loads is often cited as being important for road safety, and quite rightly so, as the consequences of dropped or unsecured goods can be disastrous. However, the number of fatal accidents is not that great, which makes the potential of increasing work on well secured loads relatively small. The issue has also been worked on consciously for a long period, and relatively high safety awareness and safe use in this area should therefore already exist*". Bij de vraag "Hoeveel levens kunnen er gered worden als alle lading correct gezekerd zou zijn?", wordt het volgende als basis gebruikt voor de berekening van deze impact: "100% afname in dodelijke slachtoffers wanneer de lading van een vrachtwagen het ongeval veroorzaakte". Hiermee kan volgens de berekeningen elk jaar één leven gered worden. Ter vergelijking, voor het universeel uitrollen van gescheiden rijrichting stelt men de vraag "Hoeveel levens kunnen er gered worden als alle wegen waar vrachtwagens op rijden uitgerust werden met een middenberm?", was de basis voor de berekening "100% afname van de ongevallen die te maken hebben met aankomend verkeer en inhalen". Hiermee zouden jaarlijks 51 levens gered kunnen worden.

Ook in de publicaties van het European Road Safety Observatory, het Safetycube road safety decision support system en andere bronnen zijn geen gekwantificeerde schattingen van de omvang van het probleem te vinden.

[1] Cf. b.v. https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/boetes-ladingzekering-wegvervoer#nav-1-geschiktheid-van-het-voertuig

Dit staat in contrast met de stelligheid uit een publicatie van Transpo (2019) dat er in 2016 in België 23 dodelijke ongevallen te wijten zijn aan het niet correct zekeren van de lading. Gezien niet gespecifieerd wordt hoe deze schatting gemaakt werd of wat de bron is van de gegevens, is het onmogelijk om in te schatten in hoeverre deze schatting veralgemeningen kan toelaten.

Wel is het zo dat elk jaar in de pers en andere media talloze voorbeelden opduiken van ernstige problemen met slecht gezekerde ladingen en ladingverlies (dit laatste kan ook nog steeds optreden bij volgens de regels gezekerde ladingen). Op basis van deze niet-systematische informatie én van de natuurkundige wetten die inwerken op ladingen is het evident dat lading te allen tijde correct moet gezekerd worden om verkeersveiligheidsrisico's te vermijden. Noch risico noch prevalentie kunnen op basis van de literatuurstudie echter geëvalueerd worden.

Het is zeer moeilijk om precieze wetenschappelijke referenties te vinden naar publicaties die schattingen geven van de omvang van het probleem. In de grijze literatuur treffen we onder meer een brochure van het gereputeerde NHTSA instituut dat schat "*Each year, about 730 people are killed and 17,000 more are injured because of objects in the road. Most of these crashes (81%) involve unsecured loads on passenger vehicles*", wat suggereert dat het grootste probleem niet per se bij de sector zwaar vervoer ligt.

Een van de weinige publicaties die dieper ingaat op de prevalentie van problemen met ladingzekering is de publicatie "A review of accidents and injuries to road transport drivers" van European Agency for Safety and Health at Work (2011). Hierin wordt onomwonden gesteld "*It has been estimated that up to 25% of accidents involving trucks are caused by inadequate cargo securing*" (p. 25). Hiervoor wordt verwezen naar onderzoek van de Duitse verkeerszekerheidsraad uit 2008, waaruit zou blijken dat in Duitsland elk jaar ongeveer 2300 ongevallen "*are the result of improper or insufficient cargo securing*" (Deutsche Verkehrssicherheitsrat, 2005). Daarnaast wordt verwezen naar onderzoek van KfV uit 2008, waaruit zou blijken dat "*40% of all heavy goods vehicles had insufficient, improper or no cargo securing. And about 70% of the professional drivers had never been trained in cargo safety*". De publicaties van de Duitse verkeerszekerheidsraad en KfV zijn niet meer toegankelijk. In een recente publicatie van KfV figureert – zei het zonder referentie – een veel kleiner percentage. In KfV (2023) wordt gesteld "etwa drei Prozent der Lkw-Unfälle werden durch mangelhafte Ladungssicherung ausgelöst", wat kan vertaald worden als "in drie procent van de ongevallen met zware vrachtwagens worden ongevallen veroorzaakt door inadequate ladingzekering".

Op basis van deze korte verkenning van de belangrijkste referentiebronnen blijkt het niet mogelijk om op basis van internationale studies een schatting te maken van de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem dat door problemen met ladingzekering veroorzaakt wordt. Op basis van elementaire natuurkundige wetten is weliswaar duidelijk dat slecht gezekerde of niet gezekerde ladingen enorme ongecontroleerde krachten kunnen veroorzaken en zware letsels kunnen toebrengen aan weggebruikers, met inbegrip van de vervoerder. Om de omvang van het probleem te schatten, zou men in principe een case-control studie moeten uitvoeren waarin men enerzijds schat hoe vaak overtredingen inzake ladingzekering voorkomen in het algemene verkeer (en wat de ernst van die overtredingen is) en waarin men anderzijds schat hoe vaak overtredingen inzake ladingzekering voorkomen bij verkeersongevallen. Geen van beide schatting is gemakkelijk te maken. Het schatten van de "prevalentie" van problemen met ladingzekering veronderstelt een grote representatieve steekproef van toevallig uit het verkeer geselecteerde bestuurders. Daarbij moet ook een methode ontworpen worden om de ernst van de overtredingen of problemen te schatten (een ongeldig label van een spanriem is moeilijk kwantitatief te vergelijken met het gebruik van volstrekt versleten spanriemen die geen draagkracht meer hebben). Het schatten van de "prevalentie" in ongevallen is wellicht nog moeilijker, gezien daarbij een schatting moet gemaakt worden van de ladingzekering voor het ongeval en men daarbij abstractie moet maken van de schade die eventueel door het ongeval zelf is veroorzaakt. Dergelijk onderzoek is dan nog beperkt tot een inschatting van het risico voor de bestuurder van een voertuig met een slecht gezekerde lading om in een ongeval betrokken te geraken. Het inschatten van het risico en de frequentie waarmee bestuurders die zelf geen lading vervoeren geconfronteerd worden met lading die verloren is door andere bestuurders zou op een of andere manier met het eerste onderzoek moeten gecombineerd worden. Door de combinatie van al deze factoren is het precies schatten van de omvang of het risico van problemen inzake ladingzekering een uitermate moeilijke en complexe opdracht. Op basis daarvan hoeft het niet te verbazen dat er weinig studies beschikbaar zijn en dat precieze schattingen moeilijk kunnen gemaakt worden.

1.2 Behandeling van incorrecte ladingzekering in de opleiding "code 95"

1.2.1 Algemeen kader

Bij de bespreking van de wettelijke bepalingen omtrent het vervoer van goederen dient allereerst een onderscheid gemaakt te worden tussen de rijbewijscategorieën. Bestuurders met een rijbewijs B mogen bijvoorbeeld voertuigen besturen met een maximaal toegelaten massa (MTM) van maximaal 3500 kg met aangekoppelde aanhangwagen met een MTM van maximaal 750 kg (Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, Art. 2 $1. 5°). Wanneer een bestuurder het rijbewijs B+E bezit, mag deze aanhangwagen een MTM van ten hoogste 3500 kg hebben, het trekkende voertuig blijft een MTM van ten hoogste 3500 kg hebben (Art. 2 §1. 6°).

Enkel bestuurders van voertuigen met categorie C of D (voertuigen met een MTM van meer dan 3500 kg al dan niet voor het vervoer van meer dan acht passagiers (Art. 2 §1. 7° tot 14°, Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs)) moeten vakbekwaamheid code 95 behalen wanneer zij in het kader van commerciële activiteiten goederen vervoeren over de openbare weg en dit de voornaamste activiteit van de bestuurder is. Het behalen van de code 95 is niet verplicht wanneer het gaat over niet-commercieel vervoer van goederen of personen, of wanneer het gaat over vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert, wanneer het besturen van het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is (Artikel 2. Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (codificatie) (Voor de EER relevante tekst)).

Er zijn dus heel wat mogelijkheden om goederen te vervoeren over de openbare weg, zonder in het bezit te moeten zijn van de code 95. Daarnaast is het beschikken over een code 95 evenmin een garantie dat men de opleiding ladingzekering volgde gezien het thema ladingzekering slechts één van de 3 thema's is waartussen bestuurders kunnen kiezen.

Daarnaast is elke lidstaat vrij om de opleiding en bijscholing in te richten zoals zij dit willen, mits de opleidingen plaatsvinden in door de lidstaat erkende opleidingscentra. De geldigheid van de vakbekwaamheid wordt bepaald als zijnde vijf jaar, waarna opnieuw nascholing dient gevolgd te worden (Artikel 8 Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (codificatie) (Voor de EER relevante tekst)).

Een bestuurder moet eerst een getuigschrift van vakbekwaamheid ten bewijze van het behalen van de basiskwalificatie behalen[2], dit omvat:

1. Een theoretisch examen met 100 meerkeuzevragen, acht case studies en een mondelinge proef
2. Een geneeskundig onderzoek
3. Een praktische proef met een onderdeel op privéterrein en een proef op de openbare weg

Dit is vijf jaar geldig. Binnen de vijf jaar na het behalen van dit getuigschrift, moet de bestuurder nascholing volgen. Deze nascholing gaat over een lessenreeks van 35 uur, de bestuurder kan zelf kiezen uit een lijst van onderwerpen welke hij/zij wenst te volgen. Sinds 1 juni 2024 is het in Vlaanderen ook mogelijk om nascholingen te volgen via E-learning[3]. Hierna ontvangt de bestuurder een getuigschrift van nascholing, ter vervanging van het getuigschrift van basiskwalificatie. Ook dit getuigschrift blijft vijf jaar geldig. Het rijgeschiktheidsattest dat de bestuurder ontvangt na geneeskundig onderzoek blijft eveneens maximaal vijf jaar geldig, de bestuurder moet dus om de vijf jaar een medisch onderzoek laten uitvoeren.

[2] Zie ook https://www.gocavlaanderen.be/detail-page/categorie-c-c1-met-vakbekwaamheid en https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/auto-en-motor/rijbewijzen-en-rijopleiding/rijbewijs-c-of-d-voor-vrachtwagen-bus-of-autocar

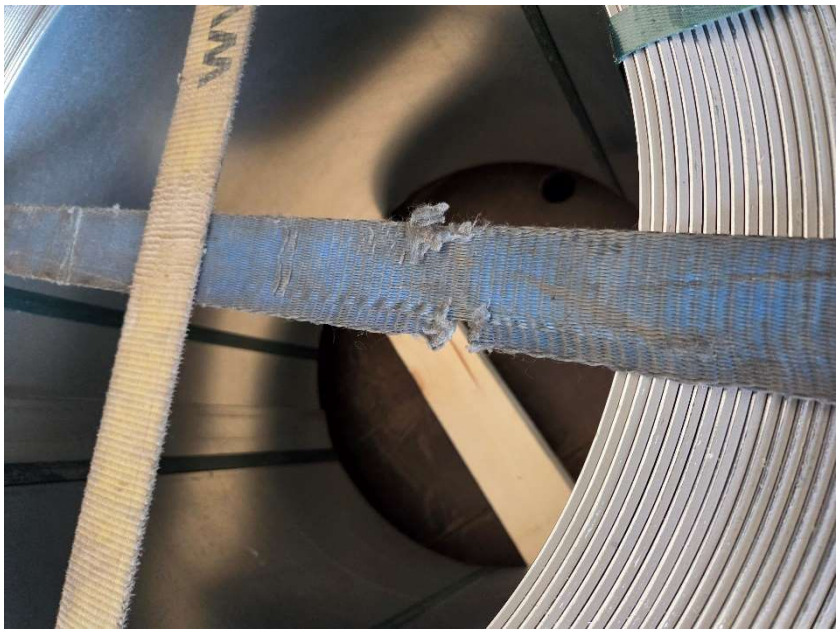
[3] Zie ook https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/auto-en-motor/rijbewijzen-en-rijopleiding/een-opleidingscentrum-voor-nascholing-van-bus-en-vrachtwagenchauffeurs-starten-en-uitbaten/voorwaarden-voor-uw-lesmodules#e-learning-vanaf-1-juni-2024

Ook tijdens het algemene praktische rijexamen C, C1, C+E en C1+E wordt er nagegaan of de leerling de manier van laden, het vastmaken van de lading, de laaddeuren en het laadmechanisme controleert. Tijdens het praktijkexamen voor de basiskwalificatie vakbekwaamheid wordt er verwacht dat de bestuurder een lading correct en veilig kan laden en vastmaken.

De Vlaamse Overheid heeft minimumeisen opgelegd voor de nascholing "Ladingzekering" over welke onderwerpen minstens aan bod dienen te komen tijdens deze nascholing. Zo dienen de basisprincipes van de fysica besproken te worden, aandacht voor aslastenverdeling, de mogelijke middelen om lading vast te zetten en hoe correct te gebruiken, informatie op het etiket van spanbanden, methodes van ladingzekering, hulpmiddelen zoals eenvoudige berekeningen, het gebruik van tabellen of apps, enzovoorts.

1.2.2 Wegcode

Het systeem van ladingzekering moet krachten aankunnen die op de lading uitgeoefend kunnen worden wanneer bepaalde versnellingen of vertragingen gebeuren. Het gaat over 0.8 g in voorwaartse richting, 0.5 g in achterwaartse richting en 0.5 g in zijwaartse richting aan beide zijden[4]. De vuistregel die hiervoor aan bestuurders aangeleerd wordt, is dat ze tijdens het zekeren ervoor moeten zorgen dat de ladingzekering 80% van het totale gewicht van de gezekerde lading in voorwaartse richting moet kunnen tegenhouden en 50% van het totale gewicht van de gezekerde lading in achterwaartse en beide zijwaartse richtingen. Om dit te berekenen, dient er rekening gehouden te worden met de grootte van de hoek waaronder gesjord wordt, het gewicht van de lading, het type lading, de wrijving met de laadvloer, de kracht die de ratel kan weerstaan, de sterkte van de gebruikte spanriemen en de gehanteerde sjortechniek (schuinsjorren, kopsjorren, diagonaalsjorren, bochtsjorren). Hiervoor bestaan tabellen[5] en online calculators[6] die tijdens de opleiding "Ladingzekering" in het kader van code 95 worden meegegeven als tip. Daarnaast moeten alle onderdelen van een ladingzekeringssysteem voldoen aan vijf voorwaarden, waaronder de voorwaarde dat ze geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen, dat ze geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen en dat ze conform de daarvoor geldende productnormen (Europees en/of internationaal) zijn.



Figuur 1. Illustratie van riemen in slechte staat (bron: Vias institute).

[4] Artikel 45bis **voor het Vlaamse Gewest** van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg
[5] https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-safe-load-securing-8th.pdf
[6] https://www.estl.be/ladingzekering/neersjorren-kopsjorren-blokkeren/



Figuur 2. Illustratie van slechte ladingzekering die het materiaal beschadigt (bron: Vias institute).

Afhankelijk van de lading, de beschikbare middelen en het voertuig waarmee de lading vervoerd wordt, kan men kiezen om een lading op te sluiten, te vergrendelen, direct vast te zetten of neer te sjorren. Er kan ook steeds een combinatie van deze methoden gebruikt worden.



Figuur 3. Illustratie van correct gezekerde lading met hoekbeschermers (bron: Vias institute).

Ook omtrent de afmetingen van het voertuig en de lading worden er per gewest beperkingen opgelegd. Zo mag lading aan de achterkant niet meer dan 1 meter uitsteken voorbij de achterkant van het voertuig, behalve wanneer deze uitstekende lading bestaat uit ondeelbare stukken (dan mag de lading drie meter uitsteken), of wanneer het gaat om vervoer van auto's (dan mag de lading niet meer dan 1,5 meter uitsteken), of wanneer de lading achteraan bestaat uit een meeneemheftruck die aan de achterkant van het voertuig bevestigd is (deze mag niet meer dan 1,5 meter uitsteken en mag maximaal 65 cm boven het wegdek hangen). In het geval dat de lading meer dan 1 meter uitsteekt, moet er achteraan het verst uitstekende stuk lading een bord bevestigd worden (zie Figuur 4). De maximale hoogte van een beladen voertuig in het Vlaamse Gewest is vier meter, tenzij de lading bestaat uit geperste balen vlas (deze mag 4,3 meter bedragen).



Figuur 4. Artikel 47.1, signalisatie van lading die meer dan 1 meter uitsteekt.

1.3 Onderzoeksvragen en methode

Het huidige onderzoek richt zich op twee elementen: het analyseren van de data die over ladingzekering en ladingverlies in Vlaanderen beschikbaar zijn enerzijds en het uitvoeren van een kleinschalige gedragsmeting ladingzekering anderzijds. Het doel van het eerste luik van het onderzoek is om te evalueren hoe vaak problemen inzake ladingzekering optreden. In het bestek wordt dit beschreven als twee onderzoeksvragen:

- Welke informatie en kennis hebben we over ladingzekering op basis van de beschikbare data van de controlerende instanties?
- Welke informatie en kennis hebben we op basis van de meldingen van ladingverlies?

Het doel van het tweede luik van het onderzoek (een verkennende gedragsmeting) is volgens het bestek om "een steekproef van een 300-tal vrachtwagenbestuurders en een 100-tal bestelwagenbestuurders te observeren en te interviewen". Volgens het bestek laat dit toe om "een approximatief inzicht te verwerven in het voorkomen van problemen inzake ladingzekering, maar laat dit niet toe om statistisch generaliseerbare schattingen te maken". Van de gedragsmeting wordt ook gebruik gemaakt om de kennis, attitudes en zelfgerapporteerde gedragingen inzake ladingzekering te bevragen om zo een zicht te krijgen op hoe bestuurders die lading vervoeren omgaan met de beveiliging daarvan. In het bestek wordt dit beschreven als de onderzoeksvraag:

- Welke kennis levert de gedragsmeting ons op?

2 Deel 1: Data-analyse

Om te evalueren welke cijfers over de problematiek van foutieve ladingzekering beschikbaar zijn en welke lessen we uit deze cijfers kunnen trekken hebben we een analyse gemaakt van verschillende databronnen:

- de verkeersongevallenstatistieken van Vlaanderen
- de statistieken over verkeersinbreuken van de federale politie
- de statistieken van de Directie van de politionele informatie en de ICT-middelen (DRI) over inbreuken met verlies en onmiddellijk gevaar (op verlies)
- de resultaten van de nationale controles op ladingzekering
- de statistieken over interventies van het verkeerscentrum
- de resultaten van de controles uitgevoerd door de Vlaamse belastingdiensten

Gezien de doelstelling van het project was om alle mogelijke databronnen op te vragen en te evalueren werd geprobeerd om alle bestaande data over ladingzekering bij alle mogelijke controlediensten en instanties op te vragen en te analyseren. Dit maakt ook deel uit van de opdracht voor het onderzoek.

2.1 Verkeersongevallenstatistieken

2.1.1 Lading-gerelateerde ongevalsfactoren

De verkeersongevallenstatistieken laten niet toe om de omvang van de problematiek van foutieve ladingzekering in kaart te brengen. De reden daarvoor is dat de registratie van problemen met lading(zekering) op de ongevalsformulieren gebaseerd is op verschillende optionele velden. Daarvan is bekend dat deze niet systematisch ingevuld worden en dus leiden tot een sterke onderregistratie van de problematiek. Volledigheidshalve hebben we wel een analyse gemaakt van de beschikbare ongevallenstatistieken voor Vlaanderen.

Via de geregistreerde gegevens over letselongevallen zijn er drie mogelijkheden die met zekerheid weerhouden kunnen worden om in relatie met lading bij een ongeval iets op te nemen:

- als ongevalsfactor: "Inbreuken inzake ladingbeveiliging, -zekering…"
- onder varia: "Lading voertuig op rijbaan gevallen voor ongeval" en "Lading voertuig op rijbaan gevallen door ongeval"
- bij obstakel: "Op de rijbaan: Lading"

Daarom hebben we in eerste instantie een analyse gemaakt van de evolutie van het aantal ongevallen in Vlaanderen waarin één van deze factoren vermeld wordt over de laatste 10 jaar. Dit betreft ongevallen met eender welk type voertuig, deze ongevallen zijn dus zeker niet beperkt tot ongevallen met vrachtwagens of bestelwagens. Er wordt evenmin gecodeerd of de lading-gerelateerde ongevalsfactor betrekking heeft op vrachtwagens of bestelwagens.

De draagwijdte van deze parameters voor de analyse van de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem dat door ladingzekering veroorzaakt wordt, is beperkt door de beperkingen van de verkeersongevallenformulieren die door de politie bij letselongevallen ingevuld worden. De verkeersongevallenstatistieken zijn niet gebaseerd op gerechtelijke expertiseverslagen of diepteonderzoek van ongevallen maar op basis van het statistisch formulier dat door de politie over het ongeval ingevuld wordt. Ongevalsfactoren worden daarbij meestal slechts vermeld indien na het ongeval met redelijke zekerheid kan vastgesteld wordt dat de factor een rol heeft gespeeld. In veel gevallen (licht overschrijden van de snelheidslimiet, onoplettendheid, ...) kunnen ongevalsfactoren niet meer vastgesteld worden na de feiten. Hoe het ongeval precies is verlopen en hoe lading eventueel op de rijbaan is terechtgekomen, wordt niet in detail in het formulier weergegeven. Bij ongevallen door slechte zekering is er niet altijd sprake van ladingverlies of lading op de rijbaan. Bij een ongeval kan de verschuiving van de lading zichtbaar zijn waardoor dit een impact kan hebben op het komen tot een ongeval of tot de ernst van het ongeval. Dergelijke factoren worden in het ongevalsformulier niet gevat. Het is evenmin

bekend of de politie bij vrachtwagenongevallen een systematische inspectie uitvoert van de ladingzekering (onvoldoende aantallen spanriemen zijn bijvoorbeeld in principe ook post hoc vast te stellen).

Elders in het ongevallenformulier zijn geen velden beschikbaar om lading-gerelateerde factoren zoals het schuiven van lading, controleverlies door ladingbewegingen enzoverder te coderen. De keuze om de geïdentificeerde factoren te analyseren is dan ook volledig ingegeven door de beschikbaarheid van de velden in de statistieken, niet noodzakelijk op basis van de relevantie van die velden.

Wanneer we kijken naar het gemiddeld aantal ongevallen per jaar in de periode 2014-2023 waarin één of meerdere lading-gerelateerde factoren genoteerd worden, zien we dat personenwagens vaak betrokken zijn. Ongevallen met ladingverlies door het ongeval komen wel vaker voor in ongevallen waarin minstens één vrachtwagen is betrokken (gemiddeld 10 ongevallen per jaar) dan in ongevallen waarin noch een vrachtwagen noch een bestelwagen is betrokken (gemiddeld 4.6 ongevallen per jaar).

Tabel 1. Gemiddeld aantal ongevallen in Vlaanderen per jaar waarin één of meerdere lading-gerelateerde factoren genoteerd worden in functie van het type betrokken voertuigen (2014-2023).

Type voertuig	Obstakel op de rijbaan	Inbreuk ladingzekering	Ladingverlies voor ongeval	Ladingverlies door ongeval	Minimum één factor
Noch vrachtwagen noch bestelwagen	95.1	0.4	11.1	4.6	106.3
Minimum één vrachtwagen	18.8	0.3	4.7	10	31.1
Minimum één bestelwagen en geen vrachtwagen	9.2	0	2.9	2.8	14.2

Bron: Statbel - infografie Vias institute.

2.1.2 Evolutie van het aantal lading-gerelateerde ongevallen

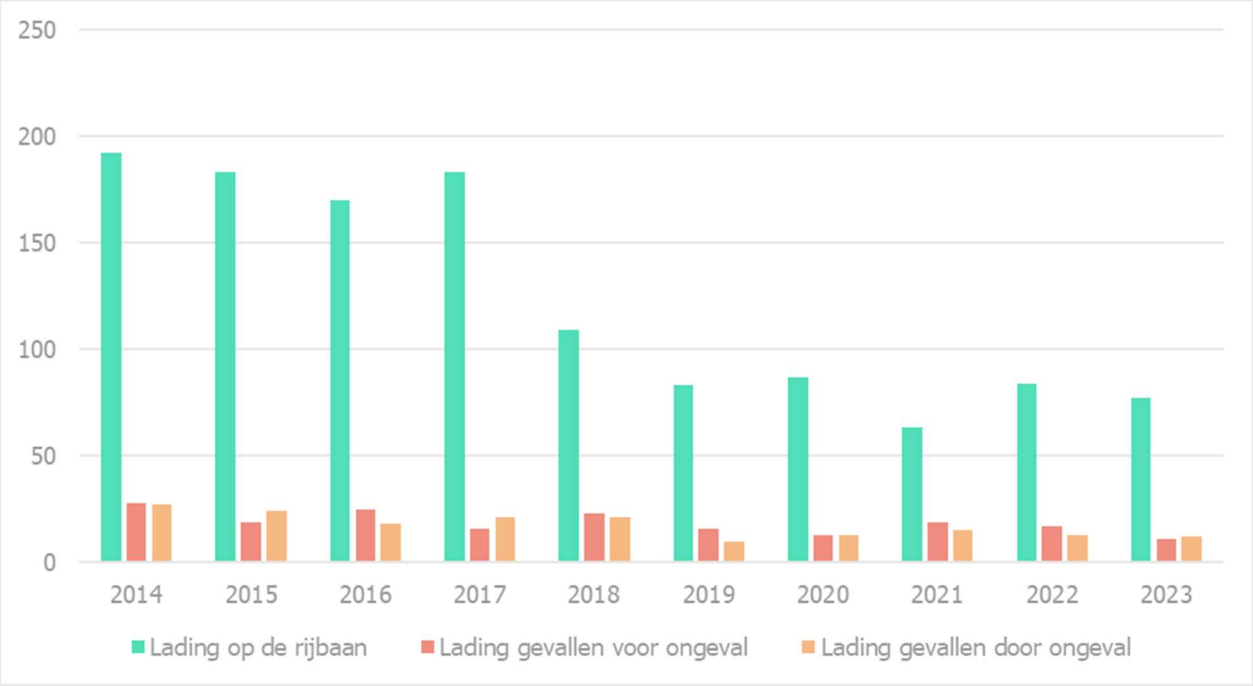
Zoals blijkt uit onderstaande Tabel 2 is het aantal ongevallen waarin inbreuken op ladingzekering als ongevalsfactor geregistreerde wordt zeer klein. In ongeveer de helft van de jaren wordt er geen enkel ongeval met een inbreuk inzake ladingzekering vastgesteld. De andere jaren gaat het doorgaans om één of twee ongevallen, met een enkele uitschieter tot 3 ongevallen in 2020.

Tabel 2. Aantal ongevallen met lading-gerelateerde ongevalsfactoren in Vlaanderen 2014-2023.

Jaar	Lading op de rijbaan	Lading gevallen voor ongeval	Lading gevallen door ongeval	Inbreuk ladingzekering	Min. 1 factor
2014	192	28	27	0	239
2015	183	19	24	0	215
2016	170	25	18	0	201
2017	183	16	21	1	213
2018	109	23	21	0	140
2019	83	16	10	2	103
2020	87	13	13	3	110
2021	63	19	15	0	89
2022	84	17	13	1	109
2023	77	11	12	0	97

Bron: Statbel - infografie Vias institute.

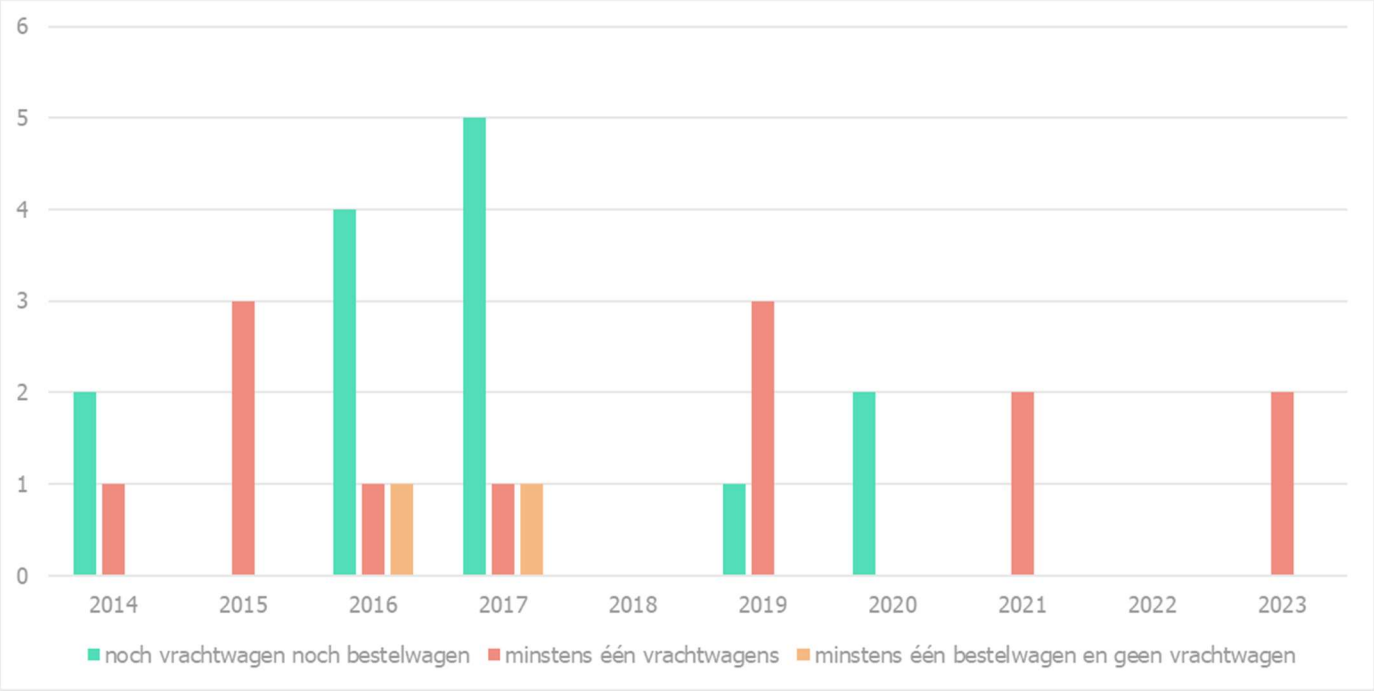
Zoals onderstaande Figuur 5 duidelijk maakt, neemt het aantal geregistreerde letselongevallen waarbij lading op de rijbaan een ongevalsfactor is sterk af van 2014 tot 2023. De daling van het aantal ongevallen waarbij ladingverlies optrad voor het ongeval en voor het aantal ongevallen waarbij ladingverlies optrad *door* het ongeval is iets minder uitgesproken.



Figuur 5. Aantal ongevallen in Vlaanderen waarin specifieke lading-gerelateerde ongevalsfactoren genoteerd worden (meerdere factoren in 1 ongeval mogelijk, Bron: Statbel).

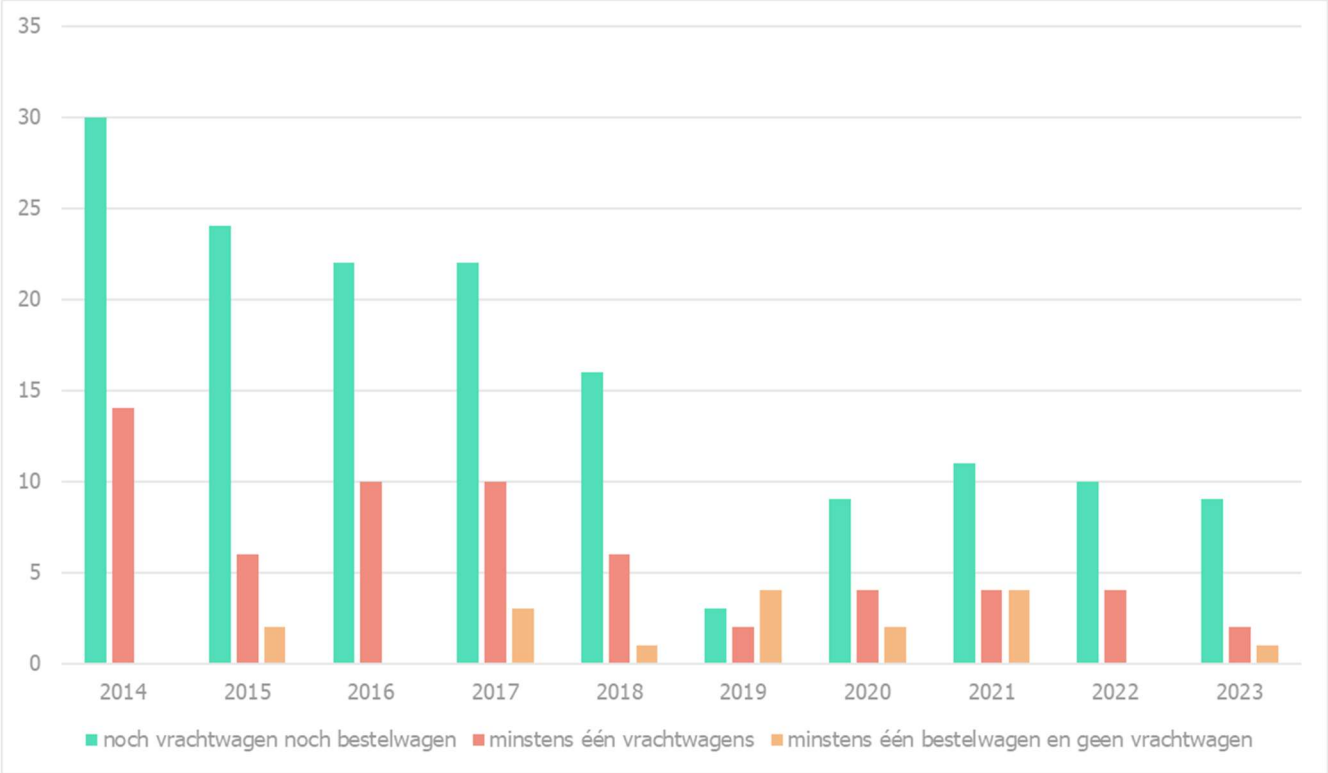
2.1.3 Letselernst

Wanneer we kijken naar de letstelernst van ongevallen waarin minstens één lading-gerelateerde factor een rol speelt, stellen we vast dat het aantal dodelijke slachtoffers in lading-gerelateerde ongevallen de laatste jaren schommelt rond twee per jaar. Het is echter niet mogelijk om in te schatten hoe nauwkeurig of volledig de ongevalsfactoren op het ongevalsformulier ingevuld worden. Daardoor zou het kunnen gaan om een onderschatting. Omgekeerd is het ook mogelijk dat de lading op de rijbaan terechtkomt na een ongeval ondanks een correcte ladingzekering. De draagwijdte van de resultaten kan dan ook niet ingeschat worden en laat niet toe om de omvang van mogelijke problemen met ladingzekering in te schatten.



Figuur 6. Doden 30 dagen in Vlaanderen in lading-gerelateerde ongevallen (Bron: Statbel).

De evolutie van het aantal zwaargewonden en lichtgewonden in lading-gerelateerde ongevallen in Vlaanderen wordt in Figuur 7 en Figuur 8 hieronder weergegeven.



Figuur 7. Zwaargewonden in lading-gerelateerde ongevallen in Vlaanderen (Bron: Statbel).



Figuur 8. Lichtgewonden in lading-gerelateerde ongevallen in Vlaanderen 2014-2023 (Bron: Statbel – infografiek Vias).

2.2 Statistieken verkeersinbreuken federale politie

Een fundamenteel basisgegeven voor de analyse van inbreuken ladingverlies vormen de verkeersinbreuken die worden vastgesteld door de politie.

Op de website van de federale politie[7] zijn zowel grafieken als rapporten beschikbaar. De rapporten bevatten informatie van de door de politie vastgestelde inbreuken van 2015 tot 2024 en zijn niet alleen beschikbaar op federaal niveau, maar ook op niveau van gewest, provincie, arrondissement tot zelfs op het niveau van de politiezone.

De specificaties van de inbreuken opgenomen in de statistieken zijn gegeven in een Verklarende Nota rond verkeersinbreuken[8]. Met betrekking tot lading van goederen verwijst de nota naar artikels 45, 46 en 47:

Lading van goederen

- ✓ *Art. 45. Lading van de voertuigen: algemene voorschriften*
- ✓ *Art. 45bis. Lading van de voertuigen: specifieke voorschriften voor de voertuigen van groep C*
- ✓ *Art. 46. Lading van de voertuigen: afmetingen*
- ✓ *Art. 47. Lading van de voertuigen: signalisatie*
- ✓ *Art. 47bis. Laadplatformen en bedieningstoestellen*

Andere overtredingen van zwaar vervoer zijn in een andere algemene groep opgenomen. De overtredingen op rij- en rusttijden zijn apart opgenomen in de categorie "zwaar vervoer – tachograaf".

Zwaar vervoer - goederenvervoer

De volgende punten werden ondergebracht in deze rubriek:

- ✓ Vervoer van zaken over de weg - algemene bepalingen
- ✓ ADR
- ✓ Vervoer van vlees
- ✓ Vervoer van dieren
- ✓ Vervoer onder geleide temperatuur
- ✓ Uitzonderlijk vervoer

Voor de analyse van de door de politie vastgestelde inbreuken tegen het correct zekeren van lading, moeten we dus in eerste instantie kijken naar de groep "zwaar vervoer – lading van goederen".

Onderstaande Figuur 9 geeft de evolutie van het aantal door de politie vastgestelde inbreuken ladingzekering en zwaar vervoer sinds 2015 in België.

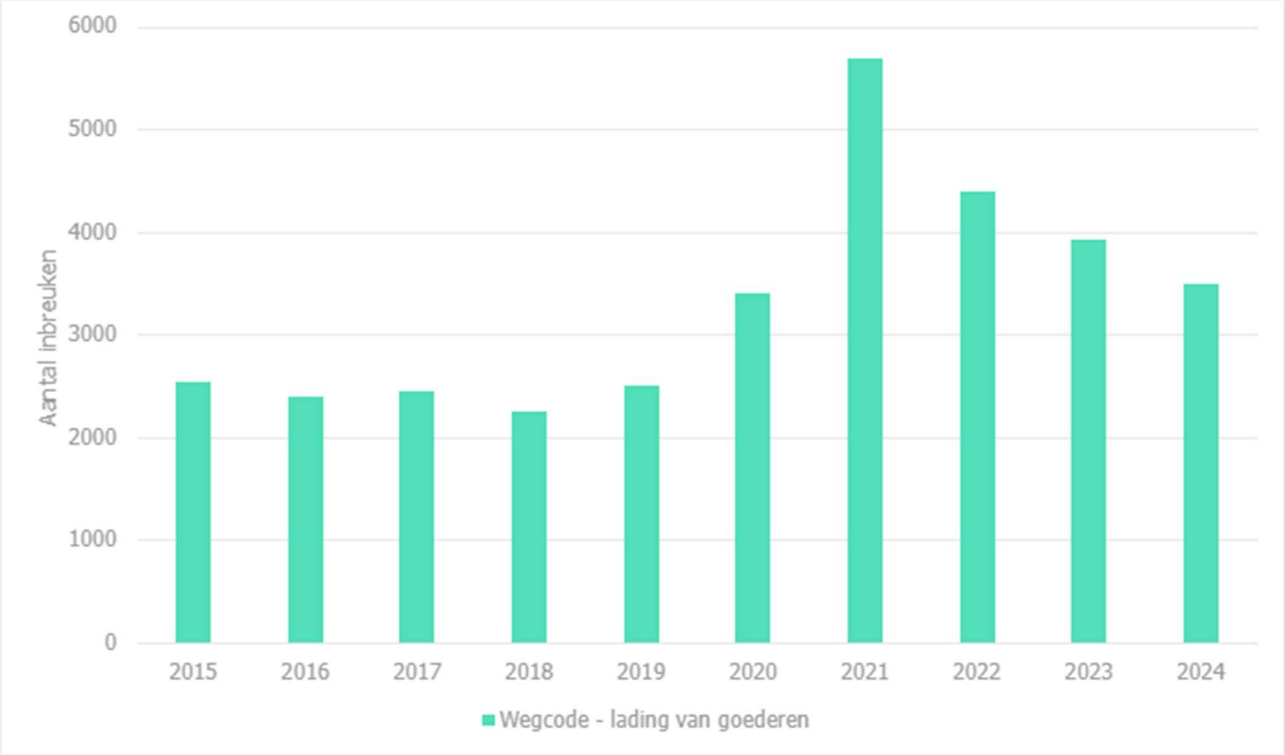
[7] https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen
[8] https://www.politie.be/statistieken/sites/statspol/files/statistics_files_upload/Circulation%20-%20Verkeer/VerkCirc%20Notes/nota_vi_2022.pdf



Figuur 9. Inbreuken ladingzekering van 2015 tot 2024 in België volgens statistieken federale politie. Bron: https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen/grafiek?theme=LOAD

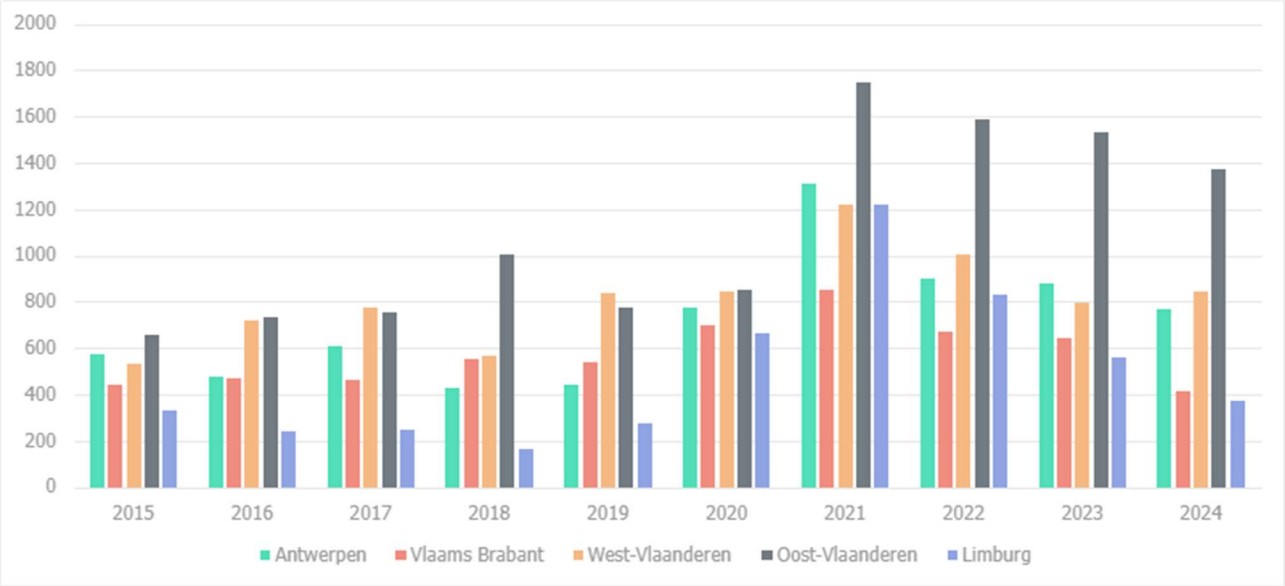
In 2024 werden 5238 inbreuken vastgesteld (gemiddeld 14 per dag). Op lange termijn zien we een stagnatie in de periode 2015-2019 rond de 4.000 inbreuken per jaar, vervolgens een sterke stijging in 2020 (5.005) en 2021 (8.586) die de laatste jaren terug afneemt. Gezien dit data over inbreuken betreft en er geen gegevens beschikbaar zijn over de intensiteit van de handhavingsinspanningen is het niet duidelijk in hoeverre deze gegevens de ernst van de problematiek op het terrein weerspiegelen dan wel de intensiteit en selectiviteit van de handhaving of andere factoren.

De hogervermelde data betreffen deze van het hele Belgische grondgebied. Wanneer we de data beperken tot het Vlaams Gewest, zien we in 2024 3483 inbreuken (Figuur 10).



Figuur 10. Inbreuken ladingzekering in Vlaanderen van 2015 tot 2024 volgens statistieken federale politie. Bron: https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen/grafiek?theme=LOAD&nis=2_0

Splitsen we het aantal inbreuken op per provincie, dan komen we tot onderstaande verdeling voor de periode 2015-2024 (Figuur 11).



Figuur 11. Inbreuken ladingzekering per provincie voor de periode 2015-2024 volgens website verkeersinbreuken federale politie (Bron: website verkeersinbreuken).

In deze verdeling valt op dat het aantal inbreuken niet samenvalt met de grootte van de provincie. Met name in Oost-Vlaanderen worden verhoudingsgewijs meer inbreuken vastgesteld. Antwerpen lijkt op basis van zijn inwonersaantal ondervertegenwoordigd. Het is niet duidelijk in hoeverre deze statistiek de intensiteit van de handhavingsactiviteiten per provincie weerspiegelt, dus het is niet mogelijk om aan deze verdeling specifieke conclusies te verbinden.

2.3 Data DRI inbreuken "verlies"

DRI (Directie van de politionele informatie en de ICT-middelen) registreert inbreuken op ladingzekering in twee categorieën: ladingverlies enerzijds en "onmiddellijk gevaar" anderzijds.

De inbreuken ladingverlies hebben betrekking op artikel 45 van de wegcode over de algemene bepalingen inzake ladingverlies[9]. Deze paragraaf specifieert:

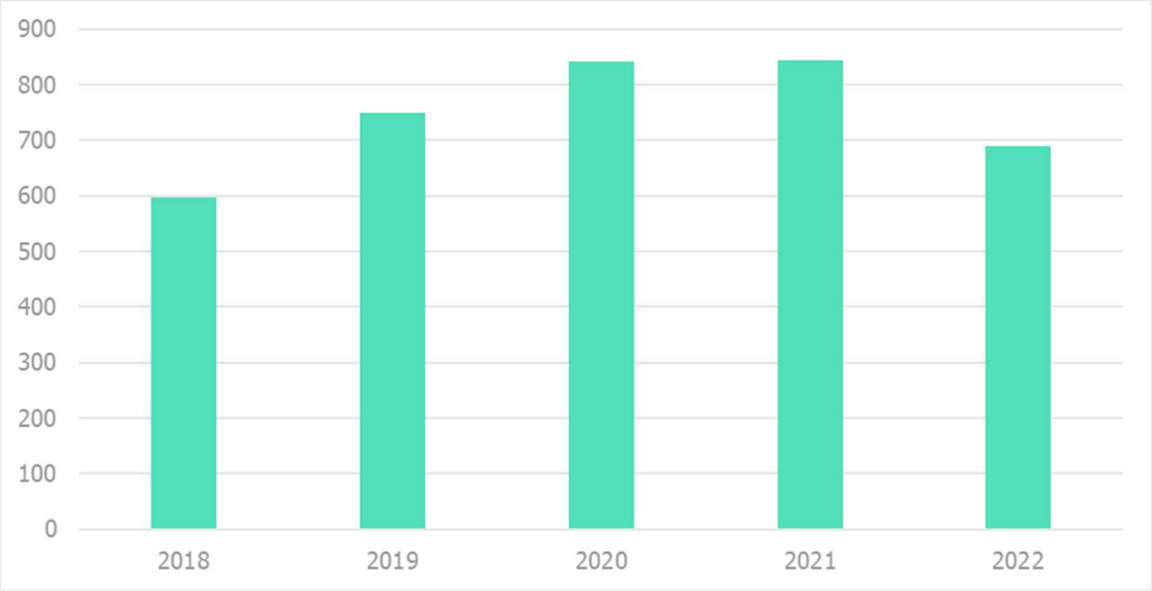
> ***45.1.*** *De lading van een voertuig moet zodanig geschikt zijn dat ze bij normale wegomstandigheden :*
>
> ***1°*** *de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;*
> ***2°*** *geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen en de andere weggebruikers kan vormen;*
> ***3°*** *geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare of privé-eigendommen;*
> ***4°*** *niet op de openbare weg kan slepen of vallen;*
> ***5°*** *de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrang kan brengen;*
> ***6°*** *de lichten, de reflectoren en het inschrijvingsnummer niet onzichtbaar kan maken.*

De inbreuken over ladingverlies betreffen inbreuken tegen Artikel 45.1.4 dat stelt dat de lading niet op de openbare weg kan slepen of vallen.

[9] https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1975120109~hra8v386pu#fqj4aoxx6b

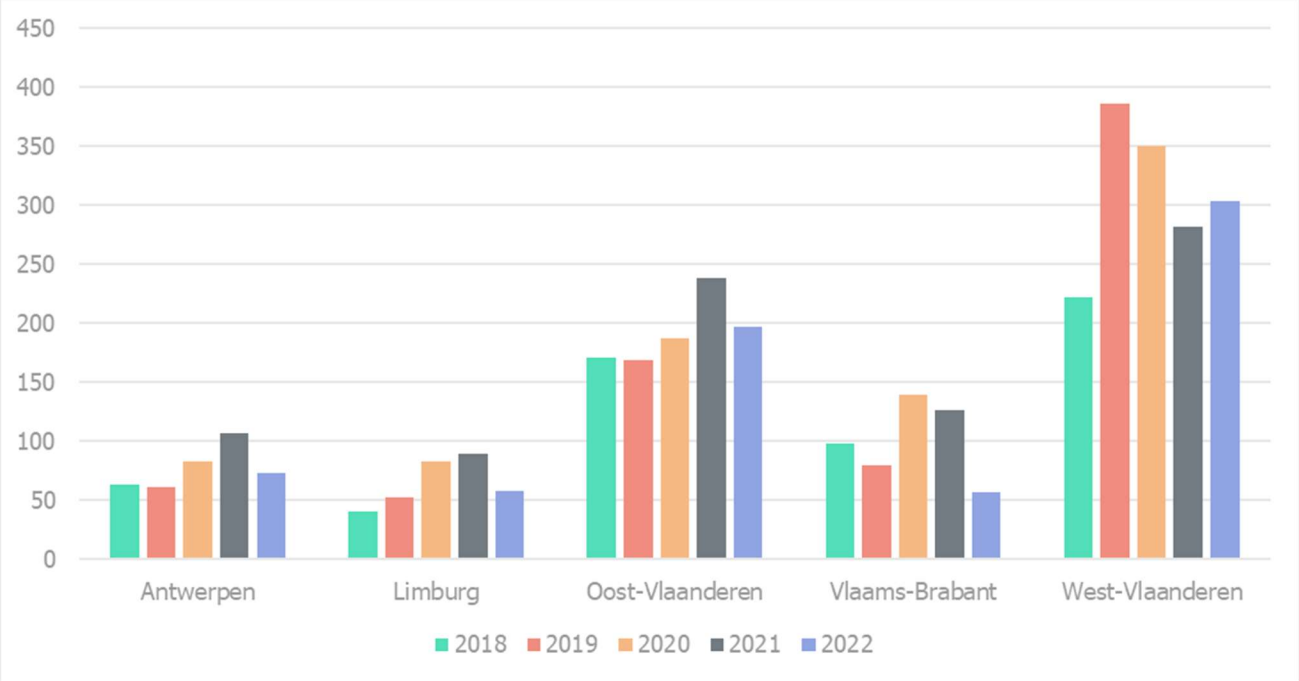
2.3.1 Historische evolutie

Het aantal overtredingen schommelt tussen 596 en 689 per jaar in de periode 2018-2022, zoals te zien is in Figuur 12. Het aantal inbreuken ladingverlies schommelt licht doorheen de tijd, met relatief meer overtredingen in 2020 en 2021.



Figuur 12. Aantal inbreuken met ladingverlies van 2018 tot 2022 volgens de statistieken van DRI (Bron: Politie).

De historische evolutie van het aantal overtredingen met ladingverlies in de DRI data loopt niet gelijk in alle provincies en varieert in functie van de regio (Figuur 13).

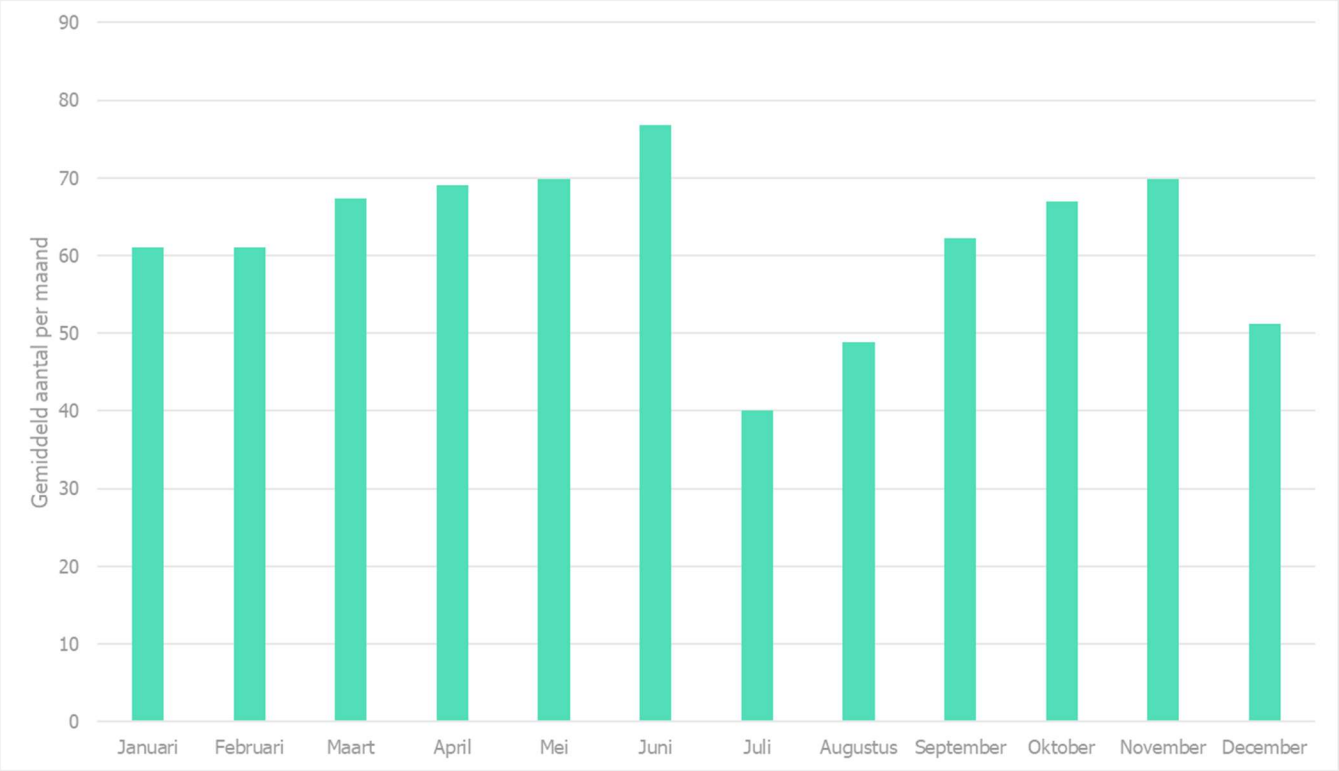


Figuur 13. Inbreuken ladingverlies per provincie geregistreerd door DRI (Bron: DRI).

Het merendeel van de vastgestelde overtredingen met betrekking tot ladingverlies werd geregistreerd in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. In verhouding tot de grootte van de provincie, worden in Antwerpen in deze statistiek relatief weinig gevallen van ladingverlies geregistreerd. Deze data weerspiegelen deels de tendensen die al in de nationale statistieken over inbreuken inzake ladingzekering vastgesteld werden (cf. Figuur 11). In de statistieken van DRI is niet Oost-, maar wel West-Vlaanderen de sterkst vertegenwoordigde provincie. Over de verschillen tussen de provincies kunnen geen duidelijke conclusies getrokken worden.

2.3.2 Per maand

Tijdens de zomermaanden blijken er opvallend minder gevallen van ladingverlies op te treden. Dit blijkt duidelijk uit Figuur 14 die het gemiddeld aantal gevallen van ladingverlies per maand weergeeft voor de periode 2018-2022.



Figuur 14. Gemiddeld aantal inbreuken ladingverlies per maand in Vlaanderen voor de periode 2018-2022 (Bron: DRI).

Uit deze figuur blijkt duidelijk dat in juli (gemiddeld 40 inbreuken) en augustus (gemiddeld 49 inbreuken) minder inbreuken vastgesteld worden dan gedurende de rest van het jaar. In de maand juni (gemiddeld bijna 80 inbreuken per maand) worden de meeste inbreuken per maand vastgesteld. Deze verdeling lijkt gerelateerd aan de verdeling van verkeersvolumes doorheen het jaar (cf. de daling in de vakantiemaanden en in het bouwverlof), maar het kan niet uitgemaakt worden in hoeverre hier ook andere factoren kunnen spelen (zoals mogelijks een daling van de controles in de zomermaanden).

2.4 Data DRI inbreuken "onmiddellijk gevaar"

De statistieken van DRI bevatten ook inbreuken "met onmiddellijk gevaar". Dit betreft een 50-tal verschillende artikels met bepalingen over ladingzekering (meestal afhankelijk van het gewest, waardoor in de registratie een veelvoud van categorieën onderscheiden wordt) waarbij geoordeeld wordt: "*er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu*".

2.4.1 Algemene statistieken onmiddellijk gevaar

De data betreffen slechts een deel van het jaar 2020 en zijn alleen volledig beschikbaar voor de jaren 2021 (1382 gevallen) en 2022 (1193 gevallen).

In vergelijking met alle inbreuken die geregistreerd worden in de statistieken van de politie, vormen inbreuken met onmiddellijk gevaar een aandeel van circa 1 op 7 van alle inbreuken. In 2021 werden er afgerond bijna 9000 inbreuken vastgesteld (waarvan dus 1382 gevallen met onmiddellijk gevaar). In 2022 waren er iets meer dan 7000 inbreuken (waarvan 1193 met onmiddellijk gevaar).

Om een overzicht te geven van de meest voorkomende vaststellingen, hebben we een selectie gemaakt. Van de in totaal 2575 inbreuken in 2021 en 2022 verwijzen er 11 naar wetgeving van het Brussels Gewest of Wallonië. Gezien dit slechts een zeer klein deel betreft en de data de Vlaamse provincies betreffen, is hier

verder geen rekening mee gehouden. Het is onmogelijk om een exhaustief overzicht te geven van alle inbreuken per artikel of categorie.

Daarom hebben we de top 10 van de artikels bekeken waartegen de meeste overtredingen optreden door de statistiek te sorteren per aantal overtredingen tegen een bepaald artikel (Tabel 3).

Van de 2564 geselecteerde inbreuken met onmiddellijk gevaar die verwijzen naar de regelgeving van het Vlaams gewest, geeft onderstaande tabel de top 10 van de procentueel vaakst voorkomende inbreuken.

Tabel 3. Top 10 van meest voorkomende artikels bij inbreuken met onmiddellijk gevaar in 2021 en 2022.

Artikel	Omschrijving	Som	Percent	Boete (ref)*
Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 3]	Lading helemaal niet vastgezet	897	35.0%	€ 1000 (apart vermeld)
Art. 45bis.§3.al.3 + al.6.1° + 4° [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 0.3.3de deel]	Voertuig ongeschikt voor ingeladen lading	316	12.3%	niet duidelijke te associëren
Art. 45bis.§2.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.6.2.b)]	Vereiste bijzondere structuren ontbreken	203	7.9%	1000 (1.6.2.b)
Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.1.b)]	Apparatuur voor vastzetten volledig ongeschikt	150	5.9%	1000 (2.3.1b)
Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.3.b)]	Apparatuur voor vastzetten ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar	94	3.7%	1000 (2.1.3.1c)
Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.5.2.b)]	Bulkmateriaal, licht en los: verlies van lading	75	2.9%	1000 (2.5.3b)
Art. 45bis.§4.al.1 + §6.al.1 + al.2.1ste norme [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.2.1.1.b)]	Bij frictiesloten vastzettingskrachten minder dan twee derde	69	2.7%	1000 (2.2.1.1b)
Art. 45bis.§4.al.1 + §5.al.1 + §6.al.2.1ste , 4de , 5de en 6de normen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.6.b)]	Bij sjorkabels vastzettingskrachten minder dan twee derde	65	2.5%	1000 (2.1.5.1b)?
Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.1.1.b)]	Blokkeren voorwand > 15cm gevaar doorboring	60	2.3%	1000 (2.1.1.3b)
Art. 45bis.§3.al.3 + al.6.3° [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 0.2.3de deel]	Ladingseenheden niet correct gepositioneerd	55	2.1%	1000 (indien 2.1.4.1b)

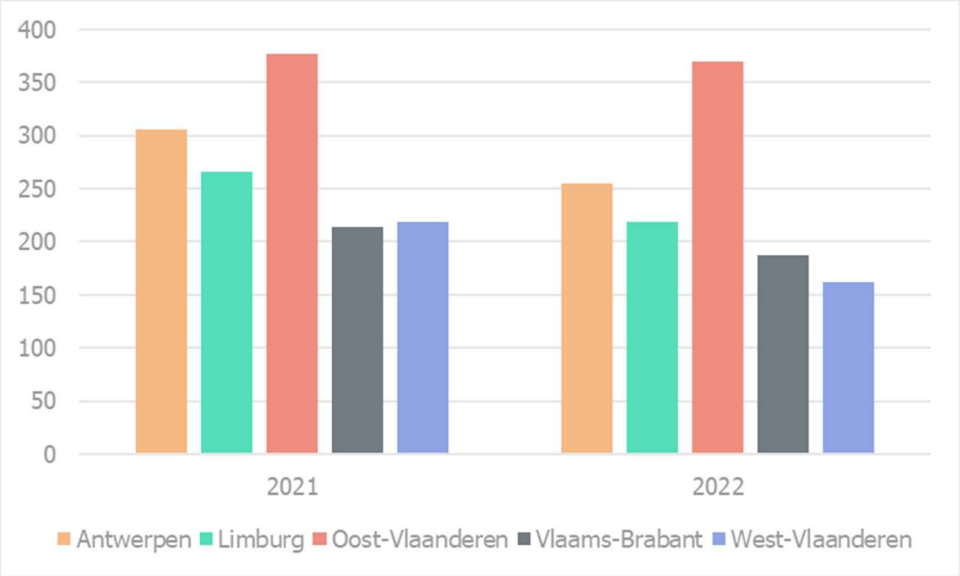
Bron: DRI (*): Hoogte van de boete volgens de catalogus van de Vlaamse overheid (bijlage 1)

De top 10 omvat 77% van alle overtredingen met onmiddellijk gevaar. Maar de lijst gaat verder met alle mogelijke inbreuken die tegen de bepalingen inzake ladingzekering ingaan en een onmiddellijk gevaar opleveren, maar het is onmogelijk om alle overtredingen exhaustief te bespreken. In bijlage 2 wordt de volledige lijst van alle overtredingen volledig weergegeven ter informatie.

Bij onmiddellijk gevaar stellen we een groot percentage van 35% van de inbreuken vast waarbij de lading helemaal niet vastgezet is en er daardoor een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid of het milieu optreedt. Ook de overige overtredingen in de top 10 naar frequentie van vaststelling refereren direct of indirect naar omschrijvingen in de boetecatalogus van de Vlaamse overheid die overeenstemmen met een boete van € 1000 (de zwaarste categorieën van overtredingen, de lichtere overtredingen worden beboet met een boete van € 350 of in enkele gevallen slechts € 75, cf. Bijlage 1).

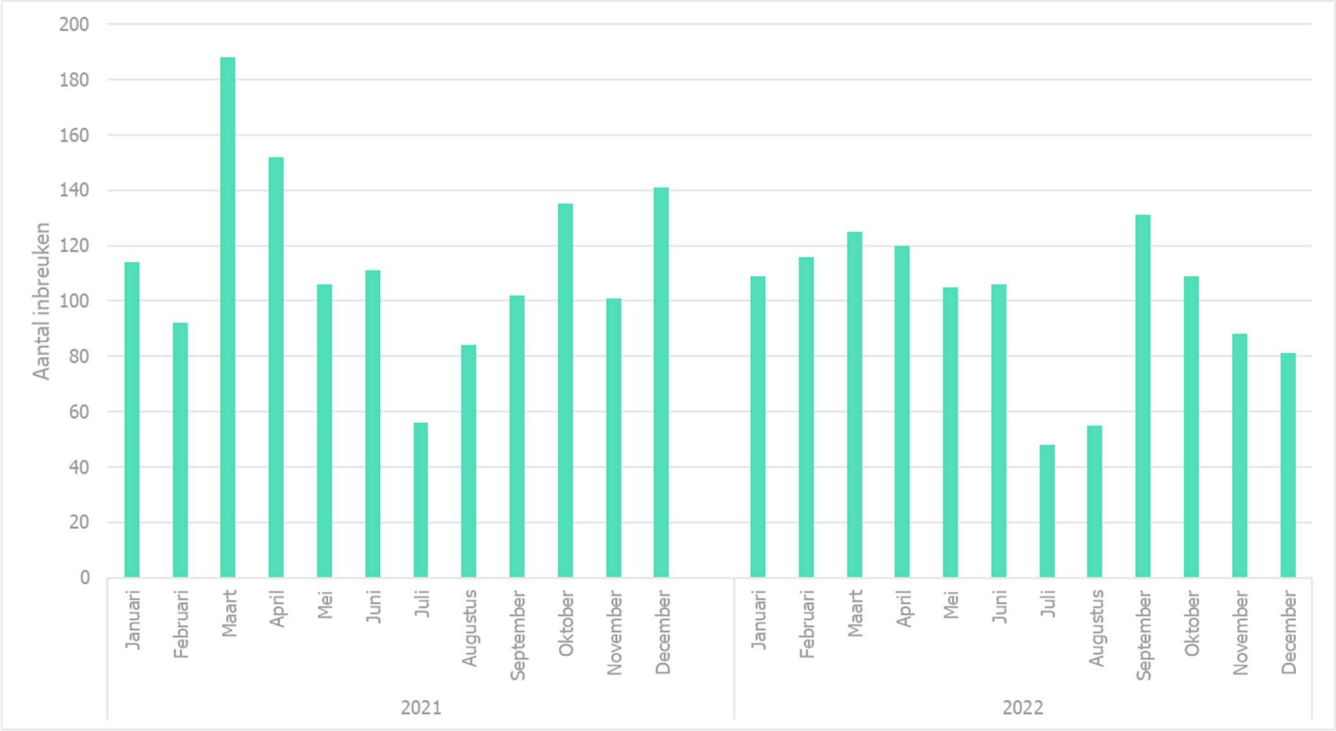
2.4.2 Inbreuken met onmiddellijk gevaar per maand en provincie

Er is een lichte daling in het aantal vaststellingen met onmiddellijk gevaar van 2021 (1382 vaststellingen) naar 2022 (1193 vaststellingen). Zoals blijkt uit Figuur 15 blijft de verdeling van de vaststellingen over de provincies heen vrij stabiel.



Figuur 15. Inbreuken lading met onmiddellijk gevaar per provincie in 2021 en 2022 (Bron: DRI).

Net zoals de inbreuken met ladingverlies vertonen de inbreuken met onmiddellijk gevaar een dip in de zomermaanden. Deze dip kan zowel te maken hebben met het kleinere volume transport van goederen tijdens de zomervakantieperiode als met de impact van de vakantieperiode op de handhavingsactiviteiten van de politie als met andere factoren die met het zomerreces samenhangen. Dit wordt geïllustreerd in Figuur 16.



Figuur 16. Aantal inbreuken met onmiddellijk gevaar per maand in 2021 en 2022 (Bron: DRI)

2.5 Resultaten nationale controles op ladingzekering (ActRRU)

2.5.1 Beschrijving data

Het netwerk ladingzekering van de politie houdt regelmatig in elke provincie grootschalige controles op zwaar vervoer. Daarbij wordt naast andere inbreuken op de wegcode ook de specifieke regelgeving voor goederentransport (tachograaf, overlading, technische eisen enzovoorts) gecontroleerd en geverbaliseerd indien nodig. In 2024 werden tijdens deze nationale controleacties in totaal in heel België 1676 voertuigen gecontroleerd: 909 Belgische voertuigen en 767 vreemde voertuigen. De resultaten van de controleacties worden in een specifieke registratietool geregistreerd per provincie. Daardoor is het mogelijk om de resultaten voor de Vlaamse provincies in detail in kaart te brengen.

De controles op ladingzekering die geregistreerd worden in de vattingstool voor deze controles zijn beschikbaar sinds 2021.

Bij de interpretatie van de gegevens moet er rekening mee gehouden worden dat de controles niet aselectief zijn. De werkwijze bij de controles houdt vaak in dat voertuigen en/of bestuurders die er omwille van een of andere reden verdacht uitzien of bij wie op basis van visuele inspectie al vastgesteld kan worden dat overtredingen waarschijnlijk zijn vaker gecontroleerd worden. Het vastgestelde percentage overtredingen en de types vastgestelde overtredingen kunnen dan ook niet geëxtrapoleerd worden naar de totale populatie vrachtwagenbestuurders. Daarvoor zijn gerichte aselecte controles noodzakelijk, of met andere woorden gedragsmetingen.

De output van de registratietool wordt aangeleverd in de vorm van een grote matrix met gedetailleerde data per provincie. Ter illustratie van de volledige datamatrix, worden in Figuur 17 de resultaten voor het volledige jaar 2024 weergegeven.

		VLAANDEREN					WALLONIE					BXL	Resultaten : 01/01/24->31/12/24					
OVERTREDINGEN INFRACTIONS	Σ	WEST VL	OOST VL	ANTWERPEN	LIMBURG	VL BRABANT	BRABANT W	LIEGE	LUXEMBOURG	NAMUR	HAINAUT	BRUSSEL/ BXL	VASTSTELLINGEN VOLGENS VERANTWOORDELIJKHEID / CONSTATATIONS SELON LES RESPONSABILITES					
IMMOBILISATIE	589	90	89	77	19	26	72	76	38	37	40	20		OI/PI	AI/PA	PV	PVW PVA	Mond. opm./Rem. verbale
LADINGZEKERING	747	128	130	93	39	34	65	74	46	26	65	39	Bestuurder / Conducteur					
Voertuig : niet geschikt Véhicule : n'est pas adapté	79	11	7	6	5	5	14	7	10	0	6	7	Vervoerder / Transporteur					
Voertuig : staat Véhicule : état	17	2	5	2	0	1	2	0	1	0	3	1	Verlader / Chargeur					
Methode van zekeren niet geschikt/ Méthode d'arrimage inadaptée	169	38	35	16	11	11	11	6	7	3	16	12	Verpakker / Conditionneur					
Middelen : niet geschikt Moyens : n'est pas adapté	92	16	7	3	7	2	22	14	5	1	10	4	Verzender / Expéditeur					
Middelen : staat Moyens : état	108	15	35	3	7	7	3	13	5	4	11	4	Aantal / Total	0	0	0	0	0
Middelen : onvoldoende Moyens : insuffisants	280	46	41	37	18	13	39	36	12	11	12	13						
Verpakking : staat Emballage : état	14	3	1	4	2	1	1	2	0	0	0	0	Aantal voertuigen geimmobiliseerd Nombre de véhicules immobilisés		589			
Verpakking : ontbreken certificaat Emballage : certificat manquant	13	1	1	2	2	0	5	1	0	0	0	1	Ladingzekering XXX op XXX gecontroleerde voertuigen/ Arrimage XXX sur les véhicules contrôlés XXX		747/1676			
Laadeenheid : positie Unité de charge : position	63	8	11	13	6	8	3	3	0	0	3	8	Andere inbreuken XXX op XXX gecontroleerde voertuigen Autres infractions XXX sur XXX véhicules contrôlés		508/1676			
GEEN ladingzekering AUCUNE Arrimage	83	16	14	8	2	7	5	11	6	1	11	2	Zwaar Verv. Pois Lourd	1464				
Ladingzekering : andere Arrimage : autres	54	8	4	16	3	1	2	0	1	7	7	4	Lichte vracht Véhicules léger	186				
ANDERE AUTRES	508	59	56	81	17	14	32	54	80	46	43	24	Ander Autres	0				
Inbreuken op de Technische eisen Infractions aux conditions techniques	130	6	25	10	2	2	6	16	28	20	10	4	Totaal	1650				
Inbreuken in verband met Afmetingen Infractions relatives aux dimensions	46	11	7	6	2	2	4	0	6	6	1	1						
Overlading (weging) Surcharge (pesage)	46	2	3	5	2	2	1	16	6	4	5	0		Belg Belges	Vreemd Etrangers	Σ	Immo	Leeftijdscategorie CatÃ©gorie d'Ã¢ge
Inbreuken wegcode Infractions au code de la route	92	4	11	17	5	3	5	10	19	6	5	7	Vlaanderen	485	474	959	301	18-25 27 26-45 466 46-65 295 65+ 10
Alle andere (Tacho, CMR,...) Toutes les autres	208	25	20	40	8	4	5	17	41	15	11	9	Wallonie	359	265	624	262	18-25 9 26-45 254 46-65 151 65+ 7
Belg. VTGN véh. Belges	909	135	113	149	45	43	74	112	42	39	95	52	Brussel/Bxl	52	23	75	20	18-25 2 26-45 45 46-65 26 65+ 0
Vreemd VTGN véh. étrangers	767	148	106	161	33	26	25	61	103	58	19	23	Σ	909	767	1676	589	18-25 38 26-45 769 46-65 477 65+ 17

Figuur 17. Voorbeeld datamatrix resultaten nationale controleacties lading 2024 (Bron: Politie).

Een belangrijke beperking van de datamatrix is, zoals reeds vermeld, dat de resultaten niet gekruist geanalyseerd kunnen worden. Dit werd eerder al geïllustreerd voor het land waarin het voertuig is geregistreerd. Er is wel bekend hoeveel Belgische en hoeveel buitenlandse voertuigen gecontroleerd werden, maar de resultaten van de controles worden niet afzonderlijk voor beide groepen weergegeven. Daardoor is het niet mogelijk om te evalueren of het percentage overtredingen al dan niet groter is voor Belgische of voor buitenlandse voertuigen. Dit geldt ook voor het type voertuig. De resultaten betreffen in 2024 1464 zware voertuigen en 186 lichte vrachtwagens. Het totaal daarvan bedraagt 1650 en wijkt licht af van de som van de aantallen voor Belgische en buitenlandse voertuigen (1676). Los daarvan zijn de resultaten niet apart weergegeven voor lichte en voor zware vrachtwagens, waardoor ook niet geëvalueerd kan worden of problemen met ladingzekering in een van beide groepen vaker voorkomen.

Zowel voor de inbreuken op ladingzekering als voor andere inbreuken, worden de aantallen overtredingen per type overtreding apart weergegeven voor verschillende categorieën van inbreuken. Gezien eenzelfde bestuurder tegelijkertijd inbreuken kan hebben op verschillende categorieën overtredingen, is de som van het aantal inbreuken niet gelijk aan het aantal bestuurders in overtreding.

2.5.2 Vastgestelde overtredingen

Tabel 4 geeft voor de verschillende categorieën van inbreuken op ladingzekering de aantallen overtredingen die in 2024 in de Vlaamse provincies samen geregistreerd werden.

Tabel 4. Type overtredingen ladingzekering (meerdere overtredingen per voertuigen mogelijk).

Provincie	West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Antwerpen	Limburg	Vlaams-Brabant	Totaal
Aantal gecontroleerde voertuigen	283	219	310	78	69	959
Een of meerdere overtredingen ladingzekering	128	130	93	39	34	424
Percentage voertuigen in overtreding	**45%**	**59%**	**30%**	**50%**	**49%**	**44%**
Onvoldoende middelen	46	41	37	18	13	155
Methode van zekeren niet geschikt	38	35	16	11	11	111
Staat van de middelen	15	35	3	7	7	67
Geen ladingzekering	16	14	8	2	7	47
Positie laadeenheid	8	11	13	6	8	46
Middelen niet geschikt	16	7	3	7	2	35
Voertuig niet geschikt	11	7	6	5	5	34
Andere overtredingen ladingzekering	8	4	16	3	1	32
Staat verpakking	3	1	4	2	1	11
Staat voertuig	2	5	2	0	1	10
Ontbreken certificaat verpakking	1	1	2	2	0	6
Som specifieke overtredingen	164	161	110	63	56	554

De drie meest voorkomende types overtredingen zijn "onvoldoende middelen" (155), "methode van zekeren niet geschikt" (111) en "staat van de middelen" (67). De categorie "geen ladingzekering" werd geregistreerd bij 47 van de 959 gecontroleerde voertuigen (5 procent).

In Tabel 5 worden de cijfers van andere types overtredingen weergegeven.

Tabel 5. Andere overtredingen dan ladingzekering (2024).

Provincie	West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Antwerpen	Limburg	Vlaams-Brabant	Totaal (%)
Aantal gecontroleerde voertuigen	283	219	310	78	69	959 (100%)
Alle andere (Tacho, CMR,...)	25	20	40	8	4	97 (10.1%)
Inbreuken technische eisen	6	25	10	2	2	45 (4.7%)
Inbreuken wegcode	4	11	17	5	3	40 (4.2%)
Inbreuken i.v.m. afmetingen	11	7	6	2	2	28 (2.9%)
Overlading (weging)	2	3	5	2	2	14 (1.5%)

De grootste groep andere overtredingen dan ladingzekering betreft de groep andere, waarin onder meer overtredingen tegen de rij- en rusttijden en CMR vallen. Inbreuken op technische eisen komen voor bij gemiddeld 4.7 procent van de gecontroleerde bestuurders, inbreuken tegen de wegcode bij 4.2 procent van de gecontroleerde bestuurders. Overlading wordt vastgesteld in 1.5 procent van de gecontroleerde gevallen.

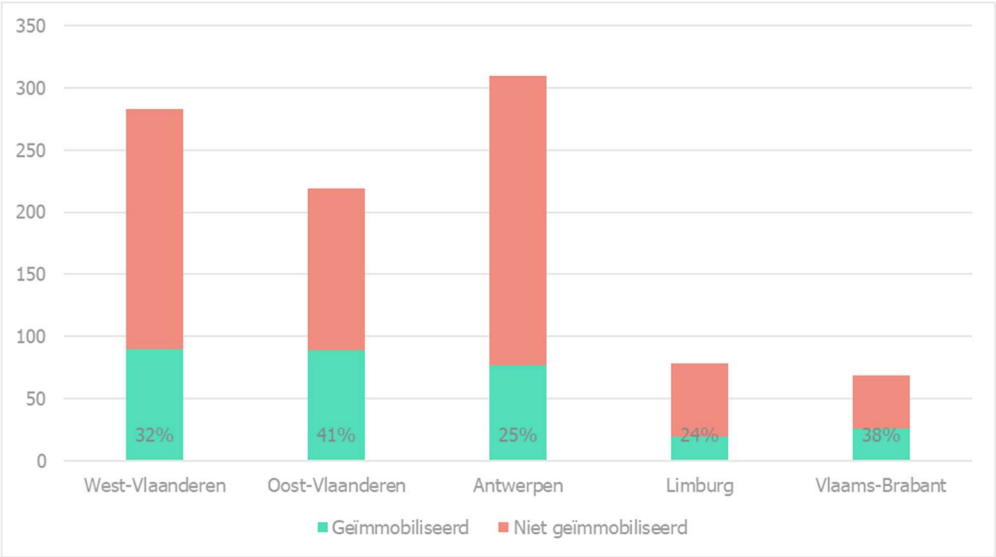
2.5.3 Percentage bestuurders met een of meerdere overtredingen op ladingzekering

Figuur 18 geeft voor de controles in 2024 het aantal en het percentage gecontroleerde voertuigen met een of meerdere overtredingen inzake ladingzekering per provincie van Vlaanderen. Het percentage bestuurders in overtreding varieert tussen 30% in Antwerpen en 59% in Oost-Vlaanderen. Met 424 voertuigen in overtreding op een totaal van 959 gecontroleerde voertuigen komt het gemiddelde uit op 44% van alle gecontroleerde voertuigen dat een of meerdere overtredingen op ladingzekering heeft.



Figuur 18. Aantal gecontroleerde voertuigen en percentage bestuurders met een of meerdere overtredingen ladingzekering in 2024 (Bron: ActRRU data politie).

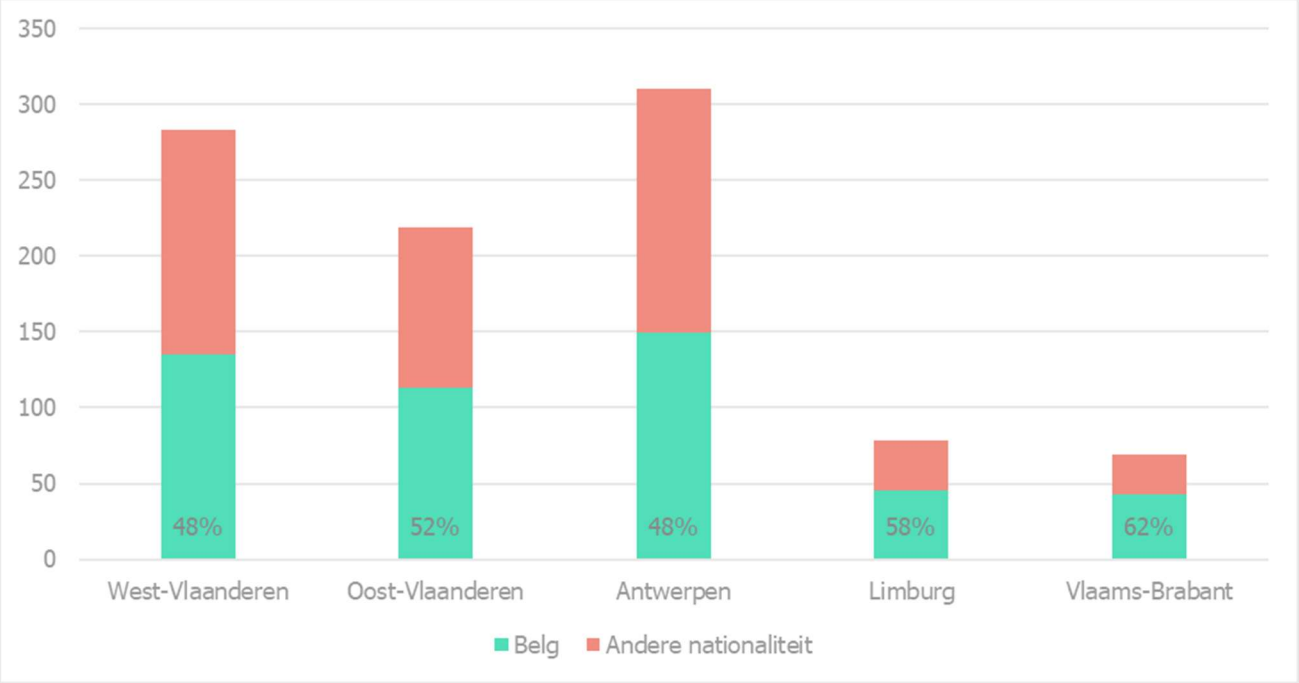
Het percentage voertuigen dat geïmmobiliseerd werd naar aanleiding van een controle op ladingzekering (dit kan ook voertuigen betreffen die geïmmobiliseerd worden omwille van bijvoorbeeld overlading of andere technische eisen) varieert per provincie zoals geïllustreerd in Figuur 19. Gemiddeld wordt 31.4% (301/959) van de bestuurders geïmmobiliseerd bij systematische controles op zwaar vervoer in Vlaanderen. Dit wijkt niet significant af van het Belgische gemiddelde van 35% (583/1658).



Figuur 19. Aantal gecontroleerde voertuigen en percentage bestuurders geïmmobiliseerd door inbreuken wegcode en/of ladingzekering in 2024 (Bron: ActRRU data politie).

2.5.4 Land van inschrijving van het voertuig

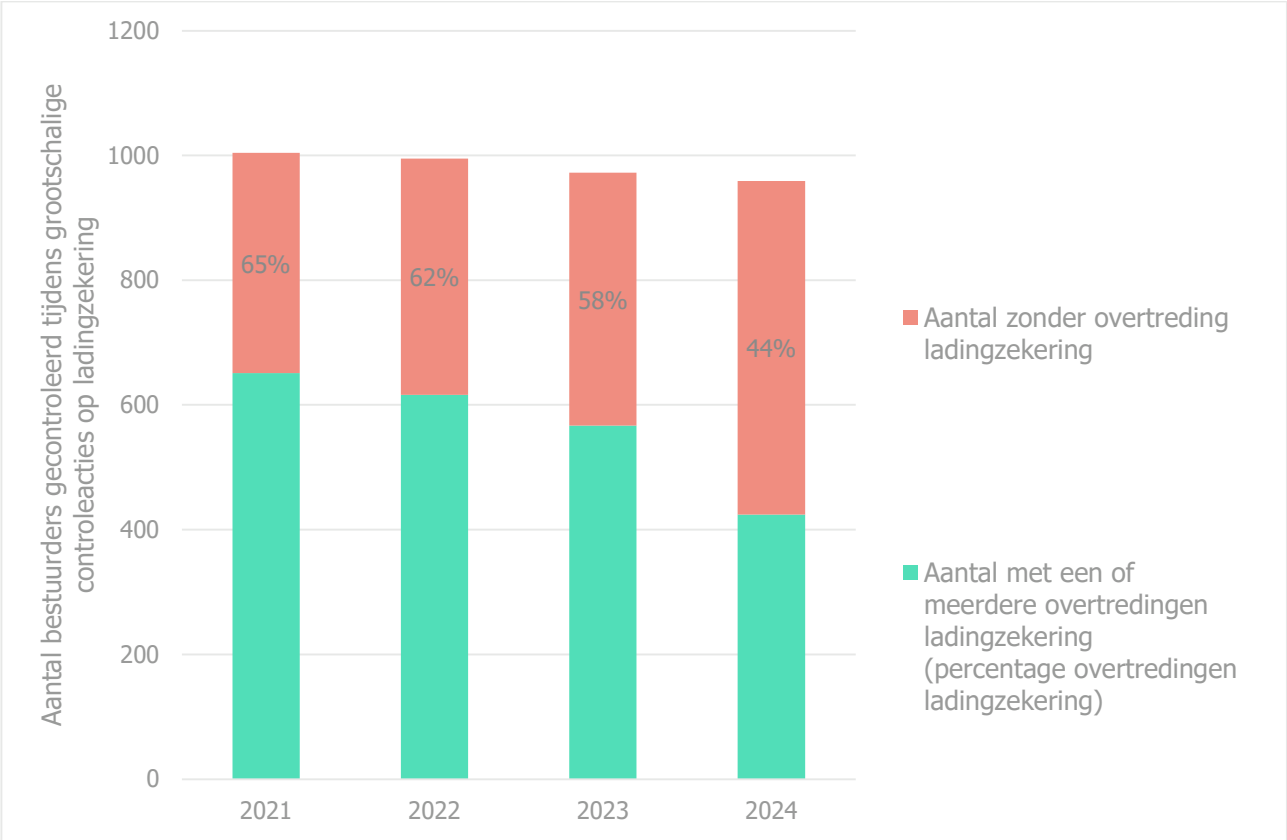
Het is zoals gezegd niet mogelijk om het percentage overtredingen te linken aan de nationaliteit van de gecontroleerde bestuurders, maar het aandeel Belgische voertuigen op het totaal aantal gecontroleerde voertuigen geeft een idee van het percentage buitenlandse vracht- en bestelwagens dat gecontroleerd werd. Zoals Figuur 20 aangeeft, varieert het aandeel buitenlandse gecontroleerde bestuurders rond de 50 procent. Het is niet mogelijk om te interpreteren in hoeverre dit percentage een representatieve afspiegeling vormt van het totale volume vrachtverkeer dan wel beïnvloed is door de selectiviteit in de controles of andere factoren.



Figuur 20. Nationaliteit van de gecontroleerde bestuurders bij nationale controleacties op ladingzekering in 2024 (Bron: ActRRU data politie).

2.5.5 Historische evolutie

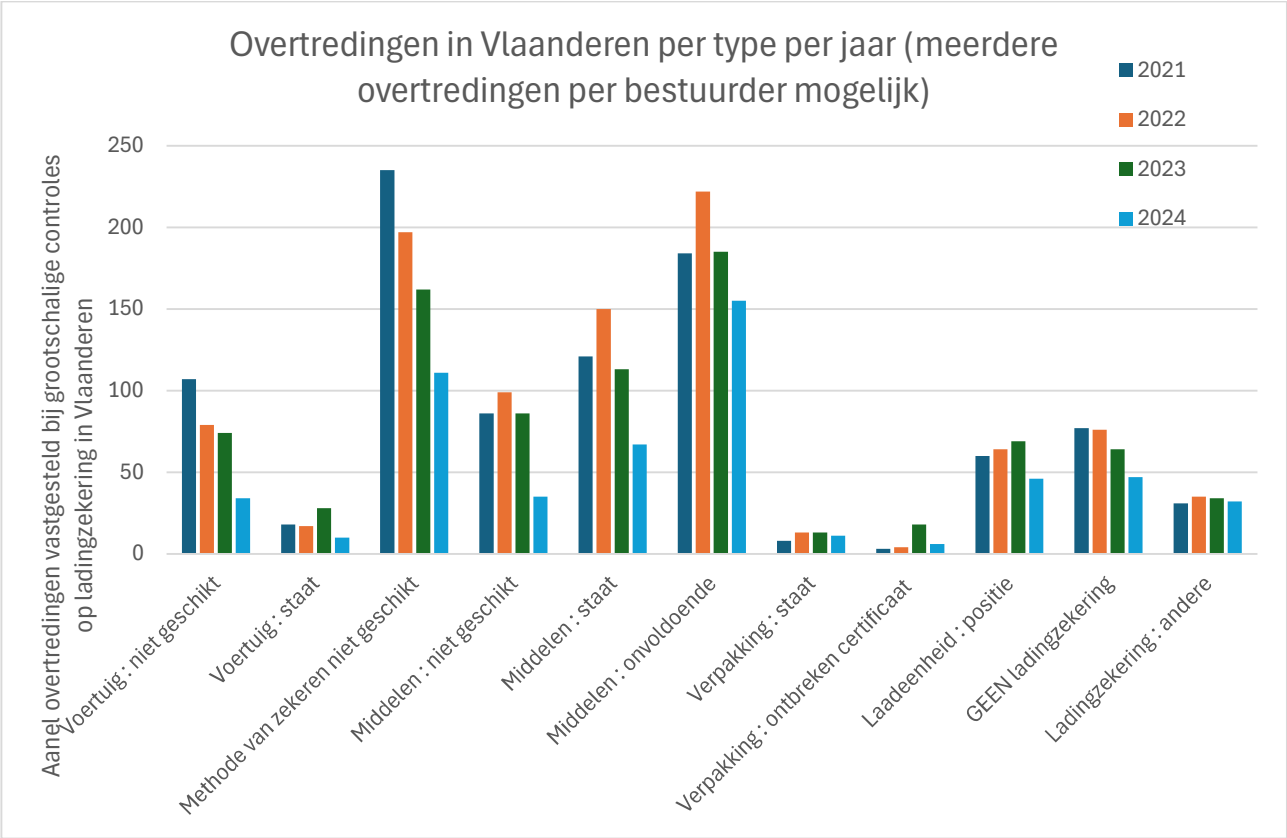
Op basis van de ActRRU data van de periode 2021-2024 is het mogelijk om het aantal tijdens nationale controleacties gecontroleerde bestuurders en het aantal (en percentage) bestuurders met één of meerdere inbreuken voor ladingzekering voor de jaren 2021-2024 in kaart te brengen. Daarnaast laten de gegevens ook toe de evolutie van specifieke vaststellingen op te volgen in de periode 2021-2024.



Figuur 21. Evolutie van het aantal gecontroleerde bestuurders en het aantal bestuurders met een of meerdere overtredingen ladingzekering voor de periode 2021-2024 (Bron: ActRRU politie)

Zoals te zien in Figuur 21 daalt het percentage bestuurders met een of meerdere overtredingen ladingzekering van 65% in 2021 tot 44% in 2024. Opvallend is ook dat het aantal jaarlijks gecontroleerde bestuurders weinig varieert (al wordt er wel een lichte daling van 1004 in 2021 tot 956 gecontroleerde bestuurders in 2024 vastgesteld). Kort gesteld kunnen we stellen dat er elk jaar een 1000-tal bestuurders gecontroleerd worden tijdens grootschalige acties op ladingzekering.

Wanneer we kijken naar het aantal vastgestelde overtredingen per type overtreding (voertuig niet geschikt, staat van het voertuig, methode van zekeren niet geschikt enz...) stellen we in de historische evolutie sinds 2021 bij bijna alle types overtredingen een dalende tendens vast. Aangezien bestuurders soms meerdere overtredingen begaan tegen meerdere categorieën van inbreuken is het moeilijk om deze historische cijfers te interpreteren. Globaal gezien lijkt de daling per type overtreding de dalende tendens in het aantal bestuurders met een of meerdere overtredingen tegen ladingzekering (zoals geïllustreerd in Figuur 21) te volgen. De specifieke cijfers voor elk specifiek type overtredingen zijn hieronder weergegeven in Figuur 22.



Figuur 22. Evolutie van het aantal overtredingen tegen ladingzekering per type overtreding voor de periode 2021-2024.

2.6 Data verkeerscentrum

2.6.1 Inleiding

Het Vlaams verkeerscentrum bezorgde data van de meldingen van ladingverlies en andere hindernissen op het Vlaamse snelwegennet. Voor zover wij konden nagaan zijn er geen data beschikbaar van meldingen over het onderliggende secundaire wegennet. De data betreffen de periode van medio 2011 tot medio 2023. De data van 2011 en 2023 betreffen dus geen volledig jaar.

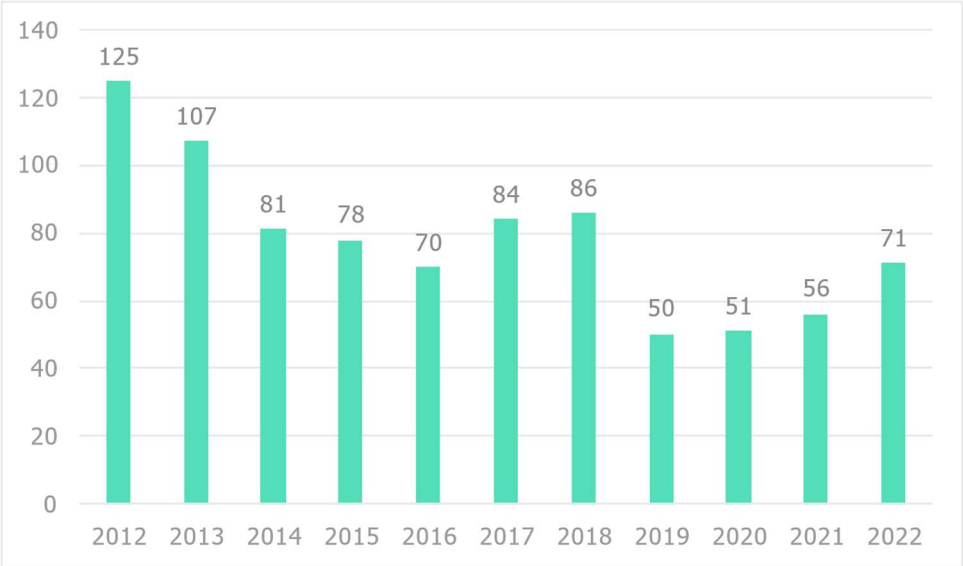
De data van het verkeerscentrum bevatten verschillende lijnen data per event, waardoor de data gereorganiseerd werden voor analyse. Hiertoe selecteerden we alle events "verlies van lading" en "ladingverlies" in de volledige dataset en behielden één event per groep van meldingen over hetzelfde event. In totaal werden in de volledige periode 2012-2022 859 events met ladingverlies geregistreerd (gemiddeld 78 per jaar).

De variabelen die beschikbaar zijn in de dataset zijn relatief beperkt. Naast datum, tijdstip en een omschrijving van de gevolgen (versperring van de weg, versperring van de rijstrook, obstakels, wegversperring enz.) betreffen deze alleen de administratieve zone (Brussel, Antwerpen, Gent en in latere jaren ook "LUMM") en de bron voor de detectie van het event (Federale politie, Waze enz.).

In de grafieken hieronder brengen we de belangrijkste kenmerken van de events en waar relevant de evolutie daarvan doorheen de tijd in kaart.

2.6.2 Historische evolutie

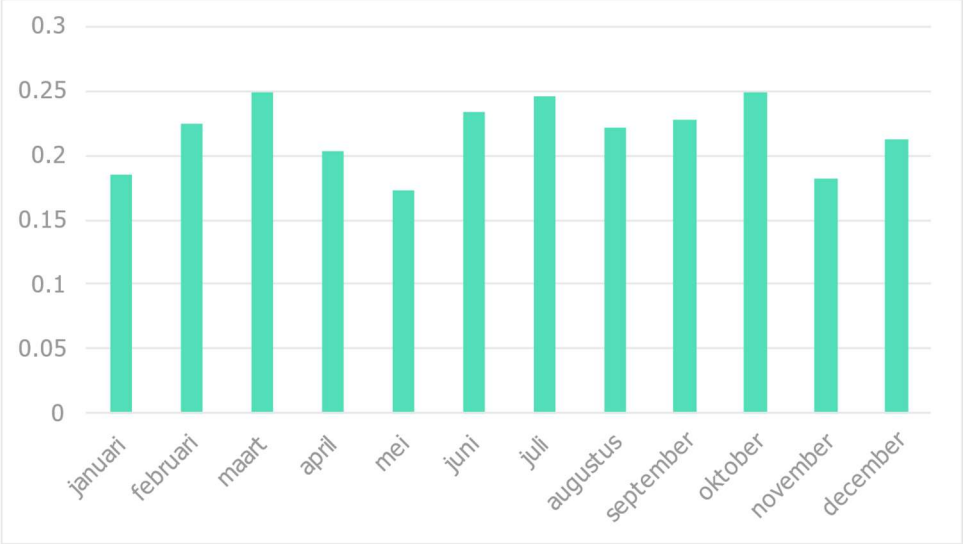
Zoals Figuur 23 laat zien, lijkt het aantal gevallen van ladingverlies sinds 2012 licht te dalen. In de data valt ook een opmerkelijke daling op van 2018 (86 events) naar 2019 (50 events). Het lijkt erop dat de jaren met de minste meldingen samenvallen met de covid-periode, maar gezien covid zich in België pas liet voelen in 2020 moet de verklaring elders gezocht worden. De meldingen van 2011 en 2023 zijn niet in de grafiek opgenomen gezien hiervoor geen volledige data beschikbaar zijn.



Figuur 23. Aantal meldingen ladingverlies per jaar voor de periode 2012-2022 (Bron: Verkeerscentrum).

2.6.3 Maand van het jaar

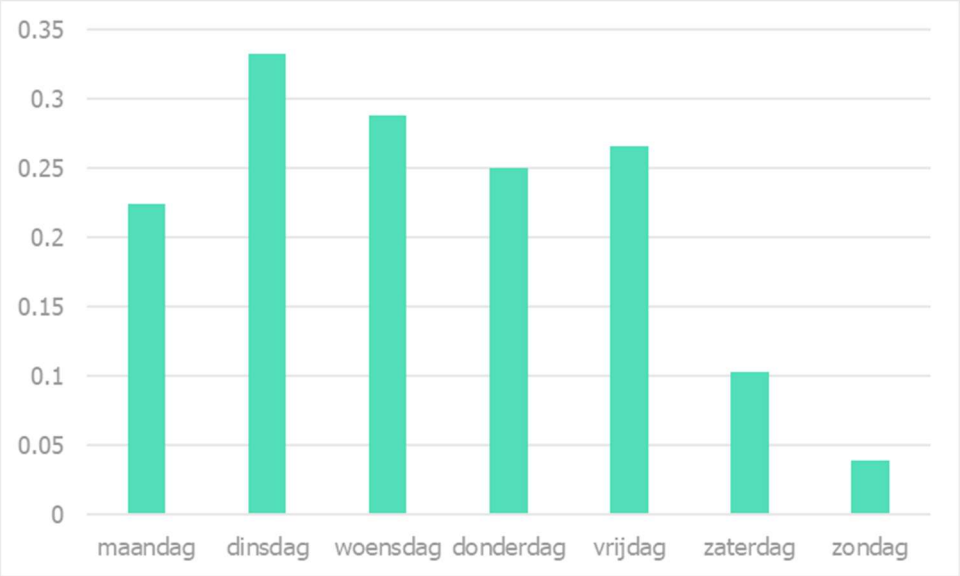
Uit Figuur 24 van de illustratie van het gemiddeld aantal meldingen per maand in de periode 2012-2022 blijkt dat er een tendens in de data zit tot relatief minder meldingen in de wintermaanden. De typische zomerdip die we in de statistieken van de inbreuken of DRI data over ladingverlies zien, is niet zichtbaar in deze statistiek.



Figuur 24. Gemiddeld aantal meldingen per dag in functie van de maand van het jaar (2012-2022). Bron: Verkeerscentrum – infografiek Vias.

2.6.4 Dag van de week

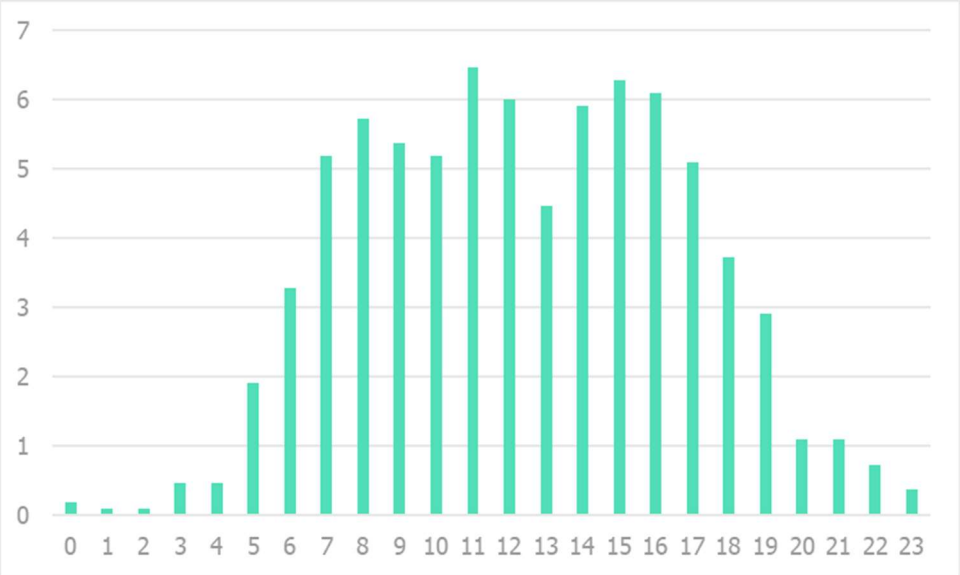
Figuur 25 toont de analyse van de meldingen ladingverlies per dag van de week, deze laat zien dat ladingverlies vooral optreedt op weekdagen. Slechts een klein aandeel van de meldingen lopen binnen op zaterdagen, nog minder op zondagen, wat wellicht de kleinere volumes verkeer (en vervoer) in het weekend weerspiegelt.



Figuur 25. Gemiddeld aantal meldingen per dag in functie van dag van de week voor de periode 2012-2022 (Bron: Verkeerscentrum – grafiek Vias).

2.6.5 Uur van de dag

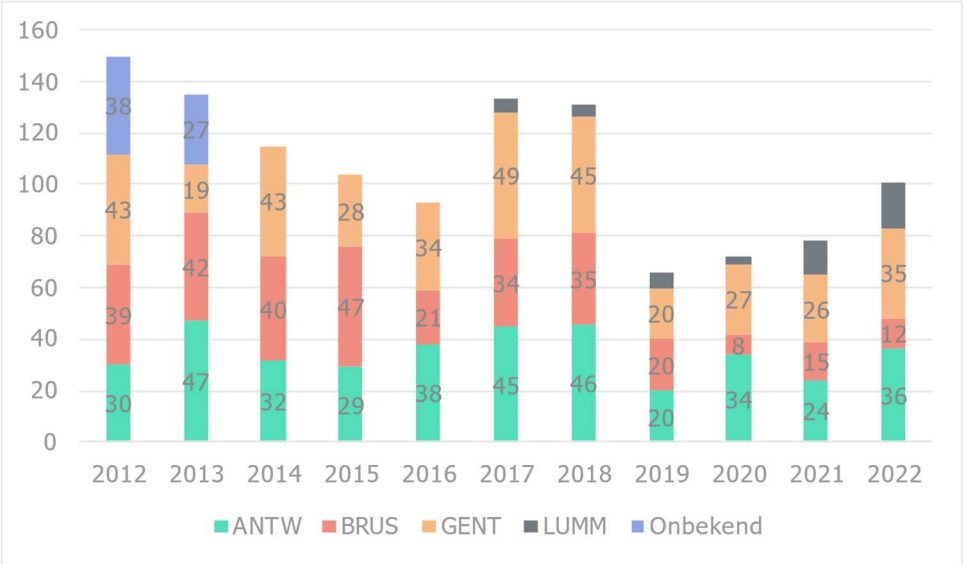
Ladingverlies treedt vooral op gedurende de dag. De meeste oproepen lopen binnen tussen 5u's ochtends en 20u 's avonds. De meldingen over ladingverlies lopen dus ruim verder dan de avondspits. In Figuur 26 wordt het gemiddeld aantal meldingen per jaar dat in een bepaald uur binnenloopt weergegeven. In totaal komen er per jaar gemiddeld 78 oproepen over ladingverlies binnen in de periode 2012-2022.



Figuur 26. Gemiddeld aantal meldingen per jaar in functie van het uur van de dag (2012-2022). Bron: Verkeerscentrum.

2.6.6 Administratieve zone

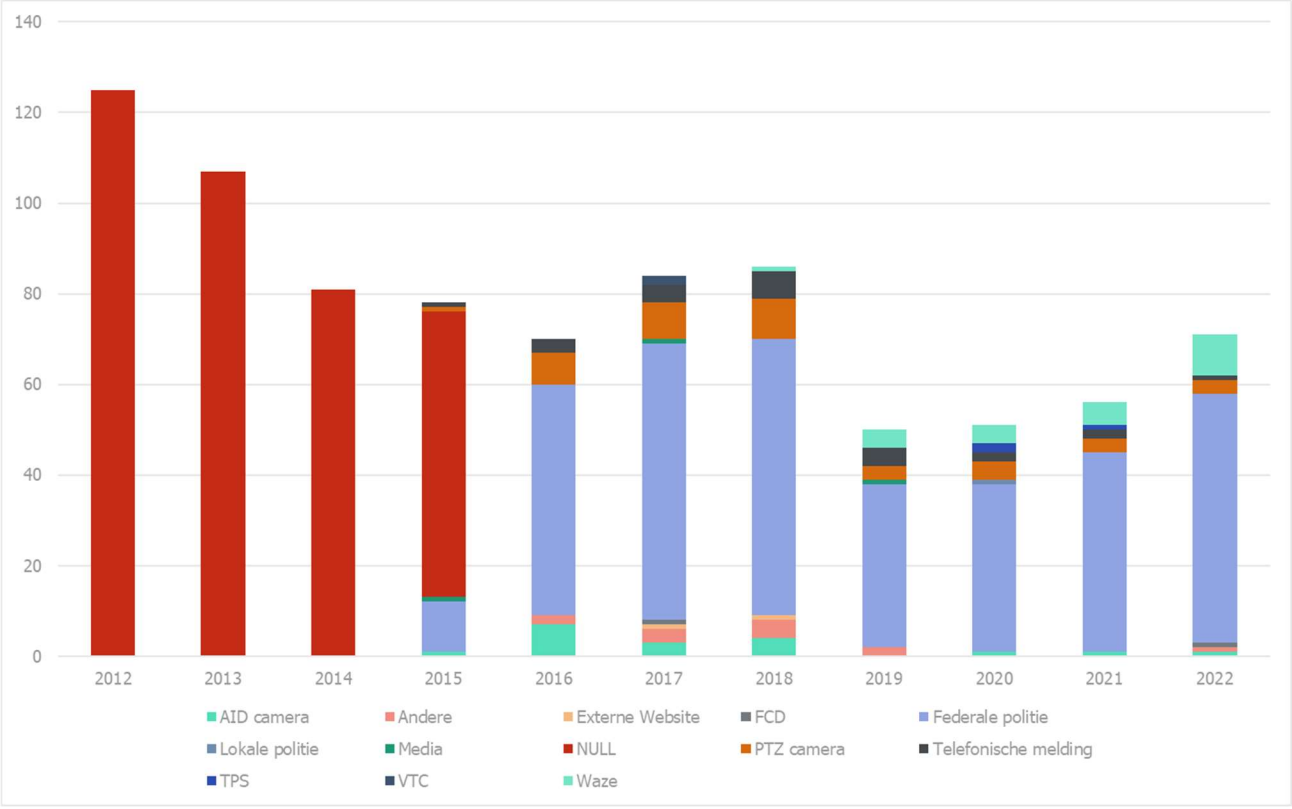
De data bevatten informatie over de administratieve zone van de oproepen. Deze zijn tot 2017 beperkt tot 4 codes: Brussel, Antwerpen, Gent of onbekend. Sinds 2017 worden er ook oproepen geklasseerd onder de zone "LUMM" (Figuur 27).



Figuur 27. Administratieve zone van de meldingen. Bron: Verkeerscentrum.

2.6.7 Bron van de oproepen

De bron van de oproepen wordt ook in de data aangegeven sinds medio 2015. Het leeuwendeel van de oproepen is afkomstig van de federale politie. Zoals Figuur 28 aangeeft, loopt sinds ongeveer vijf jaar meer en meer oproepen binnen via Waze. NULL verwijst in deze analyse naar niet geregistreerde bronnen van de oproepen (tijdens de eerste jaren van de registratie).



Figuur 28. Oorsprong van de meldingen ladingverlies. Bron: Verkeerscentrum.

2.7 Resultaten controles Vlaamse belastingdienst VLABEL

De resultaten van de controles van de dienst VLABEL Controle van de Vlaamse Belastingdienst in verband met wegverkeer worden samengevat op hun website[10].

Het aantal controles door VLABEL op massa, technische eisen, keuring, ADR, lading, afmetingen en uitzonderlijk vervoer wordt op de website weergegeven per jaar sinds 2021. Tabel 6 heeft de resultaten voor ladingzekering sinds 2021.

Tabel 6. Resultaten controles ladingzekering Vlaamse belastingdienst VLABEL 2021-2024.

Jaar	Totaal	Conform	Niet conform	Waar-schuwing	Conform (%)	Waar-schuwing (%)	Bedrag €	Bedrag/ niet conform (€)
2021	387	103	224	60	27%	16%	138 375	618
2022	728	299	224	205	41%	28%	129 900	580
2023	633	347	110	176	55%	28%	79 067	719
2024	379	216	77	86	57%	23%	40 850	531

Bron: https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/vlabel-controle-controleresultaten

Volgens deze gegevens controleert VLABEL de laatste jaren jaarlijks tussen 379 en 728 voertuigen op ladingzekering. De resultaten van de controles variëren sterk van jaar tot jaar. Uit de gegevens kan niet opgemaakt worden in hoeverre deze cijfers de mate van selectiviteit in de controles, een reële verschuiving in het percentage overtredingen of andere factoren weerspiegelen. Zo steeg het percentage waarschuwingen van 16% in 2021 naar 28% in 2022 en 2023 en daalde dit terug licht tot 23% in 2024. Op basis daarvan lijken er fluctuaties op te treden in het gebruik van waarschuwingen versus boetes, maar uit de data zelf kan dit niet als dusdanig afgeleid worden.

Onder de hoofding "ladingzekering" vielen in 2024 € 40 850 aan boetes onder de categorie ladingzekering (Tabel 7). De inkomsten van boetes op ladingzekering vertonen een dalende trend sinds 2021, het eerste jaar waarvoor de geïnde boetes weergegeven worden. De daling loop van € 138 375 in 2021 gestaag naar beneden tot € 129 900 in 2022 en € 79 067 in 2023.

Tabel 7. Ontvangsten boetes Vlaamse Belastingdienst VLABEL voor ladingzekering en andere controles.

		2021	2022	2023	2024
Totaal	€	4 197 473	6 263 250	7 783 975	7 410 461
	Massa	€3 029 000	€ 4 181 600	€ 5 548 400	€ 4 763 400
	Technische eisen	€ 516 152	€ 1 285 750	€ 1 701 270	€ 1 695 055
	ADR	€ 502 186	€ 604 000	€ 403 264	€ 446 720
	Ladingzekering	€ 138 375	€ 129 900	€ 79 067	€ 40 850
	Afmetingen	€ 9 360	€ 52 800	€ 46 720	€ 13 200
	Uitzonderlijk vervoer	€ 2 400	€ 9 200	€ 1 600	€ 400
	Technische keuring personenwagens en lichte vracht*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 450 836

* VLABEL Controle voert sinds 1 januari 2024 controles uit op de keuringsbewijzen van zowel zwaar vervoer als personenwagens. Voordien controleerden we enkel de keuringsbewijzen van vrachtwagens. Geïnde boetes in verband met technische keuring bij vrachtwagens vallen onder "technische eisen".

Bron: https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/vlabel-controle-controleresultaten

[10] https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/vlabel-controle-controleresultaten

2.8 Bespreking data-analyse

Om te evalueren welke cijfers over de problematiek van foutieve ladingzekering beschikbaar zijn en welke lessen we uit deze cijfers kunnen trekken hebben we een analyse gemaakt van verschillende databronnen:

- de verkeersongevallenstatistieken
- de statistieken over verkeersinbreuken van de federale politie
- de statistieken over inbreuken met verlies en onmiddellijk gevaar op verlies
- de resultaten van de nationale controles op ladingzekering
- de statistieken over meldingen bij het verkeerscentrum
- de resultaten van de controles uitgevoerd door de Vlaamse belastingdiensten

De verkeersongevallenstatistieken laten niet toe om de omvang van de problematiek van foutieve ladingzekering in kaart te brengen. De reden daarvoor is dat de registratie van problemen met lading(zekering) op de ongevalsformulieren gebaseerd is op verschillende optionele velden. Daarvan is bekend dat deze niet systematisch ingevuld worden en dus zouden leiden tot een sterke onderregistratie van de problematiek. In de officiële ongevallenstatistieken wordt in de periode 2014-2023 jaarlijks gemiddeld slechts één ongeval per jaar geregistreerd waarbij een inbreuk tegen ladingzekering gecodeerd wordt in de statistieken. In de ongevallenstatistieken komt van alle lading-gerelateerde factoren de factor "obstakel op de rijbaan" het vaakst voor, met gemiddeld een 120-tal ongevallen per jaar. Bij gemiddeld 95 daarvan zijn geen vrachtwagens of bestelwagens betrokken, bij 19 daarvan is wel minimum één vrachtwagen betrokken (dus gemiddeld 1 op 6). In de evolutie van de lading-gerelateerde factoren valt op dat het absoluut aantal ongevallen met lading op de rijbaan ruwweg gehalveerd is in de periode 2019-2023 in vergelijking met de periode 2014-2017. Er lijkt met andere woorden een tendens in de data dat lading op de rijbaan minder vaak voorkomt dan vroeger. Het aantal dodelijke slachtoffers in lading-gerelateerde ongevallen schommelt de laatste jaren in Vlaanderen rond twee per jaar, het aantal ongevallen met zwaargewonden rond 15. Net zoals de overige ongevallenstatistieken betreft dit een onderschatting. De draagwijdte van deze resultaten voor het inschatten van de grootte van de problematiek van ladingzekering is dan ook beperkt.

De statistieken over verkeersinbreuken van de federale politie werden evenzeer bestudeerd. Overtredingen tegen het correct zekeren van lading zijn opgenomen in een algemene groep overtredingen "zwaar vervoer - lading van goederen". Het aantal vastgestelde overtredingen in deze categorie lag in de periode 2015-2019 afgerond rond 4000 en steeg tot afgerond gemiddeld een 6800-tal overtredingen per jaar in de periode 2021-2024. Deze evolutie reflecteert wellicht in eerste instantie de handhavingsinspanningen van de politie en laat daardoor geen conclusies toe over de evolutie van de prevalentie van foute ladingzekering. Hetzelfde geldt voor de inbreuken tegen ladingzekering die door de directie van de politionele informatie en de ICT middelen geregistreerd worden. Daaruit blijkt dat de inbreuken met verlies sterk disproportioneel zijn aan de grootte van de provincies en een opvallende (maar niet onverwachte) zomerdip vertonen. De top 3 van de inbreuken met onmiddellijk gevaar wordt gevormd door het helemaal niet vastzetten van de lading (35%), ongeschiktheid van het voertuig voor de lading (12%) en het ontbreken van bijzondere structuren voor het vastzetten van de lading (8%).

De resultaten van grootschalige nationale controles op ladingzekering bij vrachtwagens en bestelwagens worden geregistreerd in een specifiek registratiesysteem sinds 2021. Dit liet toe om de data voor de periode 2021-2024 te analyseren. Het interessante van deze gegevens is dat niet alleen overtredingen geregistreerd worden, maar ook hoeveel bestuurders er gecontroleerd werden. Daardoor wordt het mogelijk om het percentage bestuurders in overtreding te analyseren, wat een meer directe indicator is van de potentiële omvang van het probleem op onze wegen. Gemiddeld blijkt in 2024 bij 44% van de gecontroleerde bestuurders een overtreding tegen ladingzekering vastgesteld te worden (variërend van 30% in Antwerpen tot 59% in Oost-Vlaanderen). Dit percentage lijkt te wijzen op een hoge prevalentie van foute ladingzekering op de Vlaamse wegen. Daarbij moet echter rekening gehouden worden met het feit dat bestuurders niet alleen toevallig uit het verkeer gehaald worden, maar ook staande gehouden worden omwille van manifest zichtbare fouten, risicogedrag en andere indicaties.

We analyseerden ook de data over de meldingen van ladingverlies die bij het Vlaams verkeerscentrum binnenlopen. Deze betreffen het snelwegennet en zijn beschikbaar voor de periode 2011-2023. Historisch zien we een dalende lijn in het aantal meldingen van ladingverlies per jaar, dat in 2012 nog rond 120 lag en in 2022 gedaald is tot een 70-tal meldingen per jaar. Tenslotte inventariseerden we ook de gegevens die op de website van de Vlaamse Belastingdienst samengevat worden over controles die door de diensten verricht werden. Het totale bedrag aan boetes voor ladingzekering vertoont een duidelijk dalende tendens sinds 2021. Daarnaast valt op dat het percentage conforme voertuigen sterk varieert van jaar tot jaar, maar gezien het hier handhavingscijfers betreft kan ook hier niet onderscheiden worden in hoeverre deze cijfers de intensiteit en selectiviteit van de controles weerspiegelen, dan wel bepaald zijn door evoluties op het terrein.

Samengevat moeten we besluiten dat de geanalyseerde statistieken weinig duidelijke conclusies toelaten over de omvang van de problematiek van foute ladingzekering of over de ernst van het probleem. Op basis van de resultaten van de nationale controleacties op ladingzekering lijkt de prevalentie erg hoog te liggen (rond 40%), maar dit betreft wellicht een overschatting omdat vaak select gecontroleerd wordt. Om de omvang onafhankelijk in kaart te brengen moet een voldoende grote toevalssteekproef zuiver aselect gecontroleerd worden. Daarom hebben we in het tweede luik van het onderzoek in samenwerking met de politie een kleinschalige gedragsmeting uitgevoerd.

3 Deel 2: Kleinschalige gedragsmeting

3.1 Inleiding

Het doel van het tweede luik van het onderzoek was om "een eerste indicatie te bekomen van het voorkomen van problemen met ladingzekering via een kleinschalige, kwalitatieve gedragsmeting op het terrein." *Binnen dit onderzoeksopzet was de doelstelling om een steekproef van een 300-tal vrachtwagenbestuurders en een 100-tal bestelwagenbestuurders te observeren en te interviewen. Het controleren van een steekproef van 300 bestuurders op een beperkt aantal locaties laat toe om een approximatief inzicht te verwerven in het voorkomen van problemen inzake ladingzekering, maar laat niet toe om statistisch generaliseerbare schattingen te maken. Statistische analyse van de mate waarin foute ladingzekering samenhangt met andere factoren zoals leeftijd, nationaliteit, attitudes inzake veiligheid enz... houdt in dat deelgroepen van de steekproef worden vergeleken, waardoor de accuraatheid van deze vergelijkingen relatief beperkt is.*

In een gedragsmeting of *roadside survey* wordt via directe observatie gemeten hoe vaak bepaalde overtredingen en risico's in het verkeer voorkomen (cf. Slootmans & Boets, 2025). Omdat het onmogelijk is om het totale volume verkeer te observeren, wordt hiertoe een grote toevalssteekproef van bestuurders op per toeval geselecteerde tijdstippen en locaties geobserveerd. Door gebruik te maken van toevalsselectie is het mogelijk om een representatieve steekproef uit het verkeer te selecteren en te observeren waardoor een schatting gemaakt kan worden van de frequentie waarmee bepaalde overtredingen in de totale populatie bestuurders voorkomen. *Om de prevalentie van overtredingen tegenover de wetgeving inzake ladingzekering (en de prevalentie van conform maar potentieel gevaarlijke ladingzekering) op een objectieve manier in kaart te brengen zal bij de politie en controlediensten aangedrongen worden op een strikt toevallige, aselecte controle van bestuurders. Dit houdt in dat - met het oog op het onderzoek - niet gecontroleerd wordt op basis van verdenking, maar dat telkens het eerstvolgende voertuig waarvoor plaats is binnen het controledispositief staande wordt gehouden. Bij de selectie van controlelocaties zal een voldoende geografische spreiding nagestreefd worden.*

In enquêteonderzoek wordt ook een schatting gemaakt van bijvoorbeeld het percentage bestuurders dat toegeeft in de afgelopen maand een of meerdere keren onder invloed van alcohol gereden te hebben. Omdat deze prevalentie geschat wordt over een langere tijdsperiode worden deze schattingen in de literatuur periode-prevalentie schattingen genoemd[11]. Dit percentage geeft een idee van de mate waarin bepaalde probleemgedragingen in de bevolking voorkomen over een bepaalde periode, maar laat niet toe om precies te bepalen hoeveel kilometers in het verkeer afgelegd worden in overtreding. De zelfgerapporteerde gegevens geven met andere woorden een idee van het deel van de bevolking dat verantwoordelijk is voor het optreden van overtredingen, maar alleen een gedragsmeting geeft een idee van de omvang van het probleem in het verkeer. Daarnaast laten zelfgerapporteerde gegevens toe om te analyseren in hoeverre het zelfgerapporteerde gedrag samenhangt met kennis risicoperceptie, attitudes en socio-demografische gegevens. Daarom werd de gedragsmeting gecompleteerd met een meer gedetailleerde enquêtering van de bestuurders.

Het doel van deze gestructureerde interviews was om bijkomende informatie in te winnen over:

- leeftijd, opleidingsniveau, ervaring met transport van lading, nationaliteit
- rijbewijs en rijopleiding, met inbegrip van code 95 opleidingen ladingzekering
- type vervoerde lading, verantwoordelijkheid voor lading en zekering, overtredingen
- kennis van ladingzekering, omstandigheden bij het zekeren van de lading
- vorige ervaringen met controles, overtredingen, ladingverlies en ongevallen

Daartoe werd een gestructureerde vragenlijst met vooral gesloten antwoordmogelijkheden uitgewerkt en mondeling afgenomen van de bestuurders die vrijwillig bereid waren om aan het onderzoek mee te werken.

[11] Deze terminologie komt volledig overeen met de begrippen die in de epidemiologie gebruikt worden. Zo kan men de periodeprevalentie van griep bepalen als het percentage van de bevolking die in een bepaald jaar een griep heeft gehad. Dit wordt onderscheiden van de puntprevalentie van de griep op een bepaald moment, die verwijst naar het percentage van de bevolking dat op een bepaald moment in de tijd griep heeft.

3.2 Methode

3.2.1 Onderzoeksprotocol

Op elke controlelocatie werd hetzelfde protocol gevolgd. Aan de politiediensten en eventuele andere aanwezige controlediensten werd op voorhand en tijdens de briefing gevraagd om een aselecte controle op ladingzekering uit te voeren. Daarbij werd rekening gehouden met het gegeven dat de controles plaatsvonden tijdens grootschalige per provincie georganiseerde nationale controleacties op ladingzekering. Tijdens deze acties worden vooral vrachtwagens (en hun aanhangers) gecontroleerd. Daarom werd ten behoeve van het onderzoek gevraagd om ook in de mate van het mogelijke bestelwagens te controleren in het kader van het huidige onderzoek. Daarbuiten werd beslist om zo weinig mogelijk te interfereren met de politionele procedures en werd het verdere verloop van de controles volledig overgelaten aan de politiediensten. De politie kreeg ook de boodschap dat de onderzoekers niet zouden interfereren zonder een duidelijk signaal dat dit mocht.

Na afwerking van de volledige politionele procedure werd aan de politie gevraagd om de bestuurder te informeren over de aanwezigheid van onderzoekers die op zoek zijn naar bestuurders die vrijwillig bereid zijn om enkele vragen over ladingzekering te beantwoorden, ongeacht het resultaat van de controle. Bestuurders die het Frans, Nederlands of Engels niet voldoende machtig waren om de instructies te begrijpen hoefden niet geïnformeerd te worden (gezien in die gevallen ook geen interview kon afgenomen worden[12]). Bestuurders die niet geïnteresseerd waren, vervolgden gewoon hun weg. De geïnteresseerde bestuurders konden zich tot de onderzoekers wenden voor meer uitleg. De onderzoekers stelden zich duidelijk zichtbaar op naast het politiedispositief en spraken ook actief bestuurders die gecontroleerd waren aan om hen te vragen om aan het onderzoek deel te nemen.

Het protocol voor het afnemen van de interviews bestond uit de volgende stappen:

1) Contactname en uitnodiging tot deelname:

De onderzoeker stelt zichzelf voor en informeert de bestuurder dat ze voor een onderzoek over ladingzekering op zoek zijn naar bestuurders die bereid zijn om vrijwillig deel te nemen aan een gepseudonimiseerde enquête over ladingzekering. Dit houdt in dat de naam en identiteit van de bestuurder niet opgenomen worden in de resultaten, en dat de resultaten dus alleen anoniem kunnen verwerkt worden. Gezien op basis van de persoonskenmerken van de bestuurder en het tijdstip en locatie van het interview de bestuurder in principe wel gelinkt kan worden aan de vragenlijst spreken we van een gepseudonimiseerde vragenlijst. Indien de bestuurder twijfelt of indien de bestuurder toestemt informeren de onderzoekers de bestuurders dat ze een cadeaucheque van 20 euro krijgen om hen te compenseren voor hun tijd en hen te motiveren om aan het onderzoek deel te nemen. De bedoeling van het gebruik van deze incentive was om de efficiëntie van de enquête te verhogen door de responsgraad te verhogen. Op die manier kunnen nutteloze verplaatsingen of verplaatsingen die leiden tot kleine aantallen respondenten in verhouding tot de tijdsinvestering vermeden worden.

2) Geïnformeerde toestemming en formeel akkoord tot deelname:

Indien de bestuurder toestemt overloopt de onderzoeker samen met de bestuurder het formulier "geïnformeerde toestemming". Daarin wordt uitgelegd dat het doel van het onderzoek is om anonieme statistieken over ladingzekering te verzamelen, dat de bestuurder gevraagd wordt om een korte vragenlijst over ladingzekering te betantwoorden, dat de gegevens louter anoniem en louter voor onderzoeksdoeleinden worden verzameld en dat deelname volledig vrijwillig is en op elk moment gestopt kan worden. De bestuurder wordt gevraagd om via het formulier geïnformeerde toestemming te ondertekenen dat hij/zij geïnformeerd is over al deze elementen en expliciet toestemt om aan het onderzoek deel te nemen én dat hij/zij kennis heeft genomen van de "kennisgeving inzake gegevensverwerking" die als bijlage bij de geïnformeerde toestemming aan de bestuurder wordt bezorgd.

In de kennisgeving inzake gegevensverwerking wordt geëxpliciteerd dat Vias institute de verwerkersverantwoordelijke is voor de verzamelde gegevens, dat vragen over de verwerking gesteld kunnen worden via het email adres van de data protection officier, wordt uitgelegd waarvoor de

[12] In een aantal sessies waarin ook een onderzoeker aanwezig was die ook Roemeens en Italiaans sprak werd hiervan afgeweken en werd de informatie voor de bestuurder en de vragen voor de bestuurders gesteld in een ad hoc vertaling.

persoonsgegevens worden verwerkt (onderzoek uitvoeren over problemen met ladingzekering ten behoeve van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid), welke persoonsgegevens verwerkt worden en op welke wijze, dat de verwerking plaatsvindt op basis van de toestemming van de bestuurders, dat de gegevens gepseudonimiseerd voor een periode van maximaal 5 jaar bewaard worden en dat de bestuurder het recht heeft om zijn/haar gegevens op elk moment in te zien of te verwijderen. Elke bestuurder verkrijgt via de geïnformeerde toestemming daartoe een anonieme code op basis waarvan zijn/haar gegevens uit de databank kunnen verwijderd worden. De bestuurders worden ook ingelicht over het feit dat ze klacht kunnen indienen op de website van de gegevensbeschermingsautoriteit.

3) Interview

Vervolgens wordt het gestructureerd interview mondeling afgenomen op basis van de vragenlijst in bijlage. De antwoorden worden aangeduid op papier of gecodeerd op een tablet en open antwoorden, commentaren en andere losse observaties worden genoteerd.

4) Afsluiting

Na afloop van het interview krijgt de bestuurder een cadeaucheque van 20 euro, waarvoor een ontvangstbevestiging wordt ondertekend. De geïnformeerde toestemmingen en ontvangstbewijzen worden onafhankelijk van de vragenlijsten bewaard.

Voor de registratie van de resultaten van de politiecontrole werd afgesproken met de politie dat deze gevat werden in de standaard registratieprocedure van de politie. Voor de acties op ladingzekering wordt daarvoor gewerkt met een ad hoc vattingstool. Dit laat toe om per controlesessie te registreren hoeveel bestuurders gecontroleerd werden (en hoeveel daarvan de Belgische of geen Belgische nationaliteit hebben), bij hoeveel bestuurders er inbreuken inzake ladingzekering vastgesteld werden, bij hoeveel bestuurders er geen inbreuken vastgesteld werden en hoeveel voertuigen er geïmmobiliseerd werden. Deze gegevens worden onafhankelijk van mekaar geregistreerd, wat inhoudt dat bijvoorbeeld niet kan bepaald worden hoeveel geïmmobiliseerde voertuigen het gevolg zijn van problemen met ladingzekering of wat het percentage Belgische bestuurders is waarbij inbreuken vastgesteld worden of gelijkaardige kruisingen. Daarnaast werden ook algemene statistieken van de nationale acties op ladingzekering doorgegeven waarin op niveau van het hele land (en niet beperkt tot de locatie geselecteerd voor het onderzoek) becijferd wordt in hoeveel gevallen er onmiddellijke inningen werden opgelegd, hoeveel administratieve inningen, hoeveel processen verbaal en hoeveel processen verbaal van waarschuwing. Deze gegevens zijn dan ook niet bekend per controlelocatie.

3.2.2 Organisatie van de controlesessies

Voor het onderzoek gingen de onderzoekers op 10 verschillende locaties ter plaatse tijdens controles op ladingzekering in het kader van nationale controleacties op ladingzekering van het expertisenetwerk ladingzekering. Op elke controlelocatie waren telkens 2 onderzoekers aanwezig behalve tijdens de allereerste controleactie, waaraan 4 onderzoekers meewerkten. Hieraan werken de lokale en federale politiediensten mee, in samenwerking met de douane, belastingdiensten en andere diensten.

Tijdens de briefing voorafgaand aan de politiecontrole, lichtten de onderzoekers het doel van het onderzoek toe en werd gevraagd aan de politie om de bestuurders na afloop van de volledige politionele procedure te informeren dat er onderzoekers ter plaatse waren om interviews af te nemen over ladingzekering bij bestuurders die vrijwillig bereid waren om hieraan deel te nemen. Aan elke politiecontrole namen verschillende teams deel (zowel federale als lokale politie), die de bestuurders uit het verkeer intercepteren en afleiden naar de parkings of locaties waar de controles plaatsvonden. Exacte cijfers over het aantal ingezette agenten en controlediensten zijn niet verzameld. Bij de meest grootschalige controles waren meer dan 30 agenten aanwezig. Bij relatief kleinschaliger sessies ging het om circa 10 politie-inspecteurs. Aangezien het ging om grootschalige controleacties werden de controles meestal uitgevoerd op snelwegparkings of dienstparkings langs autosnelwegen. In een aantal sessies werd gecontroleerd op locaties naast secundaire wegen met een voldoende groot terrein om meerdere vrachtwagens tegelijkertijd staande te houden.

Tabel 8 geeft de datum en het aantal locaties waar de controles op ladingzekering uitgevoerd werden. Het aantal door de politiediensten gecontroleerde bestuurders en het aantal geïnterviewde bestuurders per locatie zijn opgenomen in het hoofdstuk resultaten.

Tabel 8. Data en locaties waarop de controles op ladingzekering uitgevoerd werden.

Datum	Aantal locatie(s)
November 2024	1 (4 onderzoekers)
Februari 2025	1 (2 onderzoekers)
Maart 2025	2 (telkens 2 onderzoekers)
April 2025	2 (telkens 2 onderzoekers)
Mei 2025	2 (telkens 2 onderzoekers)
Juni 2025	2 (telkens 2 onderzoekers)

3.2.3 GDPR

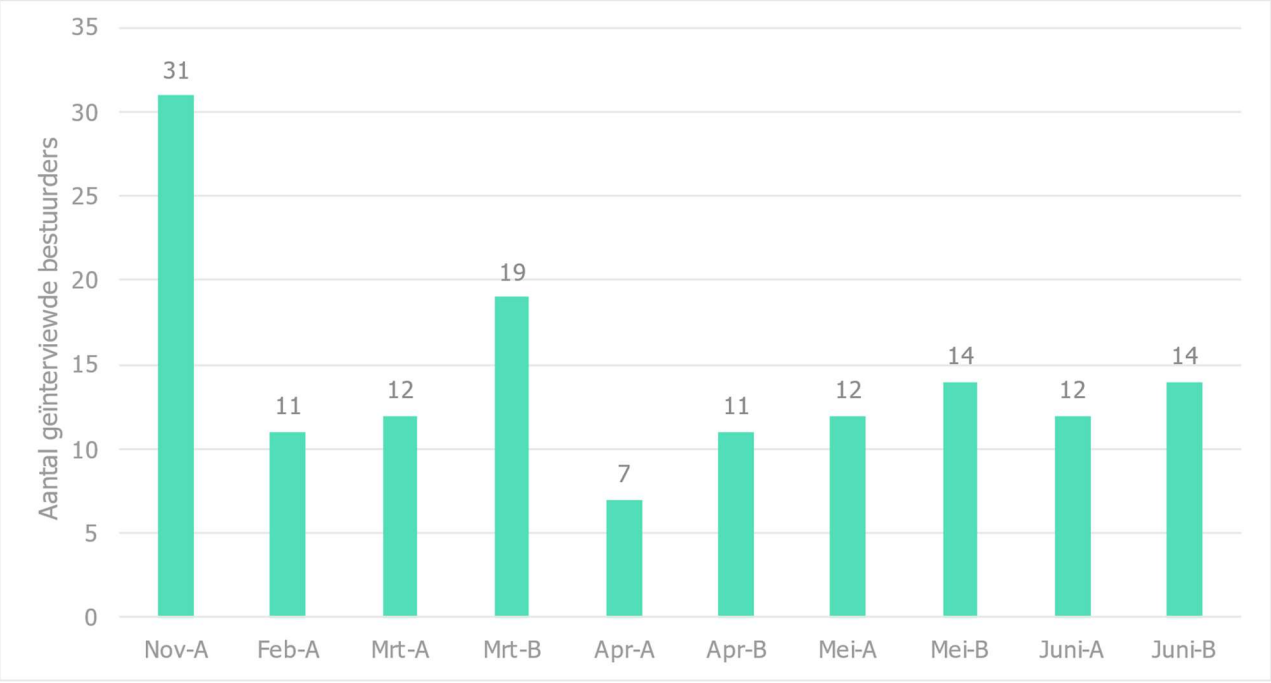
Vooraleer het onderzoek op te starten werd een privacy impact assessment uitgevoerd via een gestandaardiseerde gedetailleerde evaluatietool. Eventuele risico's en aandachtspunten werden gereviewd na juridisch advies. Op basis daarvan werd het akkoord van de data protection officer bekomen.

3.3 Resultaten

3.3.1 Beschrijving steekproef

3.3.1.1 Aantal interviews per locatie/sessie

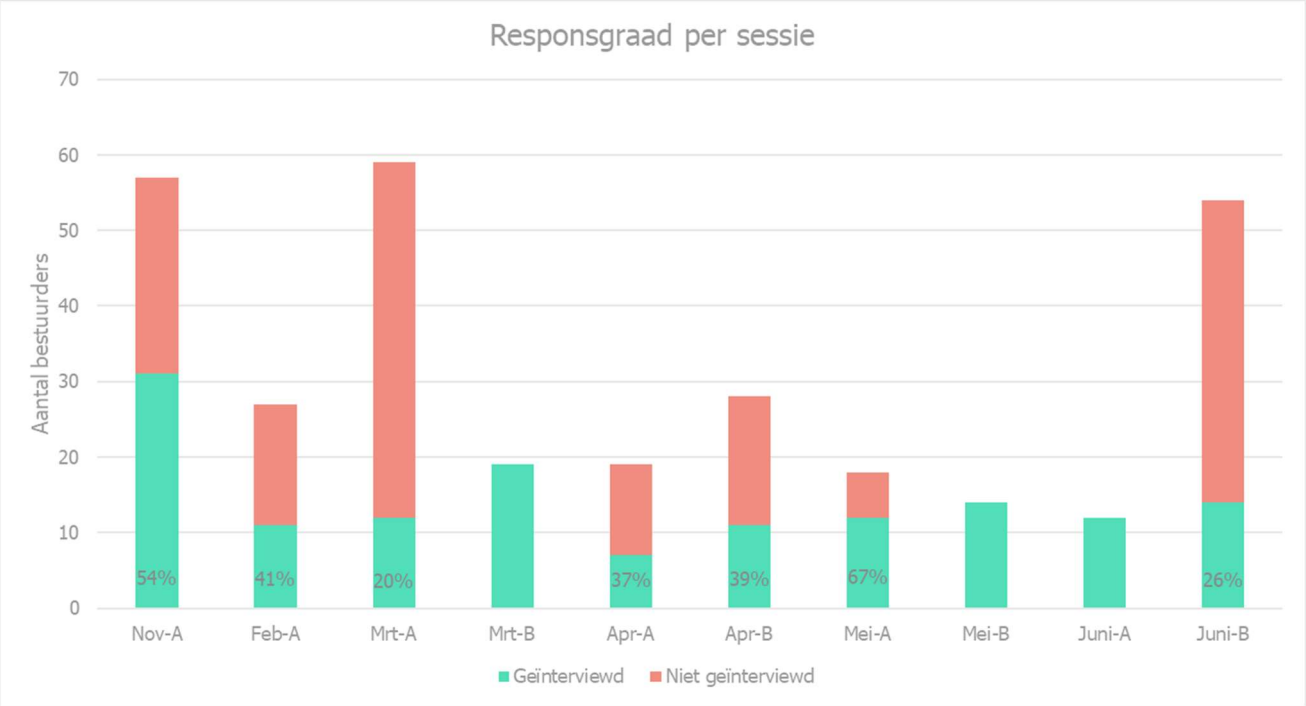
Figuur 29 geeft het aantal respondenten per controlelocatie voor de gehele duurtijd van het onderzoek. In totaal interviewden we 143 bestuurders. Het aantal interviews per sessie varieerde van 7 op locatie Apr-A tot 31 op locatie Nov-A.



Figuur 29. Aantal respondenten per sessie (N = 143).

3.3.1.2 Responsgraad

Een vergelijking van het aantal geïnterviewde bestuurders met het totaal aantal door de politie gecontroleerde bestuurders reflecteert de responsgraad van het onderzoek. Deze varieert van slechts 20% (op locatie Mrt-A) tot 67% (op locatie Mei-A) voor de sessies waarvoor het aantal gecontroleerde bestuurders bekend is. Zoals eveneens geïllustreerd in Figuur 30 is het totaal aantal gecontroleerde bestuurders in ruwweg een derde van alle sessies niet bekend of niet voldoende betrouwbaar geregistreerd om verdere analyse toe te laten.



Figuur 30. Responsgraad per sessie (sessies met 100% geïnterviewde bestuurders vermelden geen responsgraad omdat ze sessies betreffen waarin het aantal gecontroleerde bestuurders niet geregistreerd werd door de politie).

Zo werden in de politiestatistieken van de sessie op de locatie Mrt-B slechts 21 gecontroleerde bestuurders geregistreerd, wat bij een respons van 19 afgenomen interviews zou leiden tot een responsgraad van 90%. Hetzelfde geldt voor de controle op de locatie Mei-B, waar officieel 15 bestuurders werden gecontroleerd, wat met 14 interviews (cf. Figuur 30) een responsgraad van 93% zou geven. Op basis van observaties door de onderzoekers tijdens het veldwerk weten we dat tijdens deze sessies het aantal door de politie gecontroleerde bestuurders veel hoger lag gezien tijdens deze sessies veel meer bestuurders weigerden om aan het onderzoek deel te nemen. Uit feedback van de politiediensten blijkt dat het gebruik van de registratietool voor de controles niet optimaal is en dat bestuurders waarbij geen overtredingen vastgesteld worden tijdens sommige sessies niet of niet allemaal geregistreerd werden.

Door de manier waarop het onderzoek uitgevoerd werd, was het voor de onderzoekers niet mogelijk om alle door de politie gecontroleerde bestuurders te benaderen om hen uit te nodigen om aan het onderzoek deel te nemen. De groep bestuurders die niet aan het onderzoek deelnam, bestaat zowel uit bestuurders die weigerden om deel te nemen als uit bestuurders die door de politie niet op de hoogte gebracht werden van de aanwezigheid van onderzoekers (door taalproblemen of andere redenen) als bestuurders die door de politie niet doorverwezen werden omdat er op bepaalde momenten geen onderzoekers beschikbaar waren om meer informatie te geven. Dat in verschillende sessies responspercentages rond 40% en meer behaald werden wijst op een relatief grote bereidheid van bestuurders om aan de enquête deel te nemen. Het gaat met andere woorden niet om een zeer select of uitzonderlijk groepje bestuurders, maar om een ruime vertegenwoordiging van alle gecontroleerde bestuurders.

3.3.1.3 Nationaliteit geïnterviewde bestuurders

Tabel 9 geeft de nationaliteit van de geïnterviewde bestuurders. Bij dubbele nationaliteiten werden bestuurders als Belg gecategoriseerd indien zij naast een buitenlands paspoort ook een Belgisch paspoort hadden. Indien buitenlandse bestuurders een nationaliteit van een Europees land hadden (en een niet-Europees) werden deze bij het overeenkomstige Europese land gecategoriseerd. De verdeling van de geïnterviewde bestuurders naar

nationaliteit is niet representatief voor de volledige populatie bestuurders aangezien bestuurders alleen konden deelnemen indien ze het Nederlands, Frans, Engels of Duits voldoende machtig waren om de interviewvragen te kunnen begrijpen en beantwoorden.

Tabel 9. Nationaliteit van de geïnterviewde bestuurders.

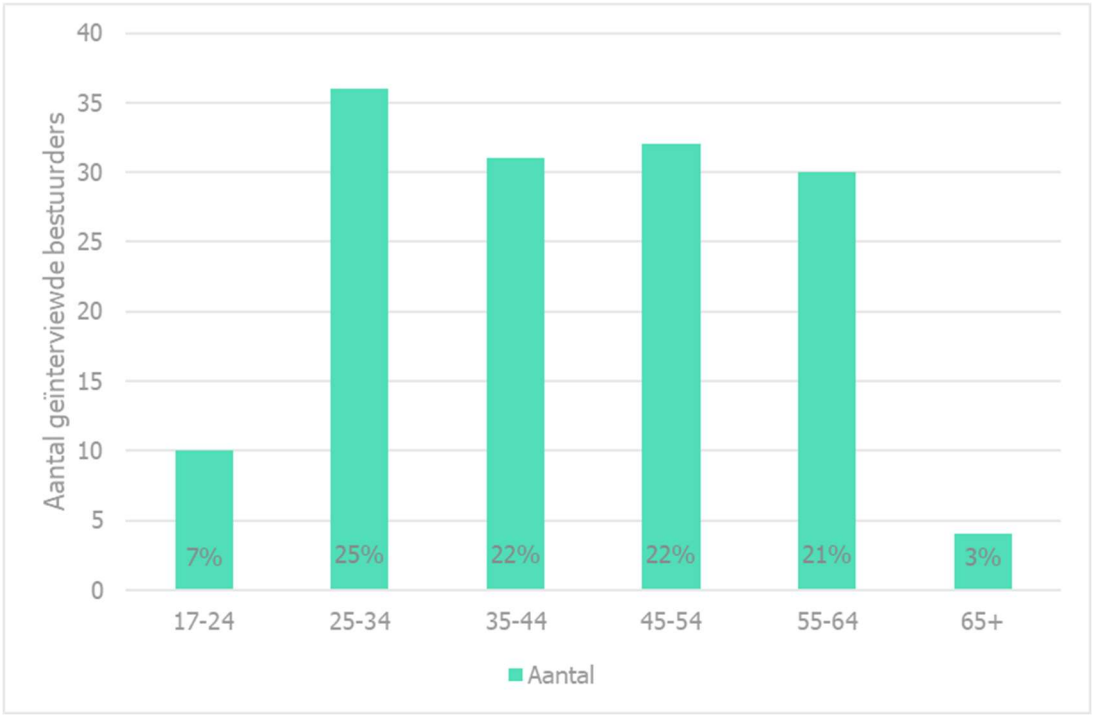
Nationaliteit	Aantal geïnterviewd	Aandeel
België	56	39.2%
Nederland	29	20.3%
Roemenië	16	11.2%
Frankrijk	12	8.4%
Polen	5	3.5%
Turkije	4	2.8%
Bulgarije	3	2.1%
Marokko	2	1.4%
Servië	2	1.4%
China	1	0.7%
Wit-Rusland	1	0.7%
Portugal	1	0.7%
Filippijnen	1	0.7%
Spanje	1	0.7%
Verenigd Koninkrijk	1	0.7%
Tsjechië	1	0.7%
Albanië	1	0.7%
Litouwen	1	0.7%
Duitsland	1	0.7%
Zimbabwe	1	0.7%
Italië	1	0.7%
Oekraïne	1	0.7%
Pakistan	1	0.7%
Totaal	143	100.0%

Afgerond 40 procent van de geïnterviewde bestuurders zijn Belgen. In 20 procent van de interviews was de bestuurder een Nederlander. Frankrijk vertegenwoordigt 8 procent van de steekproef, Duitsland slechts 0.7 procent (één bestuurder). Roemenen (11%), Polen (3.5%), Turken (2.8%) en Bulgaren (2.1%) komen ook met meer dan twee bestuurders voor in de steekproef. De overige nationaliteiten in de lijst komen slechts éénmaal voor.

Het percentage buitenlandse bestuurders lag in het onderzoek lager dan het percentage Belgische bestuurders die tijdens de nationale controleacties op ladingzekering geïntercepteerd werden in 2024. Zoals aangegeven in Figuur 20, lag het percentage buitenlandse bestuurders hier rond de 50%. Gezien het gaat om een kleine steekproef zou het verschil met de resultaten van de politie van 2024 aan toevalsfluctuaties te wijten kunnen zijn. Een andere mogelijke factor die het groter aantal Belgische bestuurders in de geïnterviewde steekproef zou kunnen verklaren, is dat tijdens de nationale controleacties op ladingzekering bestuurders ook op basis van verdenking of op basis van observaties die samenhangen met een verhoogde kans op overtredingen geselecteerd worden.

3.3.1.4 Leeftijd

De verdeling van de steekproef naar leeftijdsgroep van de bestuurders is afgebeeld in Figuur 31 hieronder.



Figuur 31. Verdeling van de steekproef naar leeftijdsgroep.

De naar jaartal even grote leeftijdsgroepen tussen 25 en 64 jaar zijn allemaal ongeveer gelijk vertegenwoordigd in de steekproef. Bestuurders jonger dan 25 jaar (10) komen in dit onderzoek minder voor, net zoals bestuurders van 65 jaar of ouder (3).

3.3.1.5 Opleidingsniveau

Gevraagd naar hun opleidingsniveau, geeft 78% van de geïnterviewde bestuurders aan een diploma secundair onderwijs behaald te hebben. 9% van de steekproef heeft een diploma van hoger onderwijs (bachelor of hoger). 10% van de steekproef heeft alleen een diploma lager onderwijs.

3.3.1.6 Type voertuig en type transport

Tabel 10 laat zien dat 85% van de op lading gecontroleerde bestuurders die we interviewden een vrachtwagen bestuurde. In 17 gevallen (13%) ging het om een bestelwagen, in één geval om een personenwagen (met aanhangwagen gevuld met zand). In slechts twee gevallen (telkens bij een bestelwagen) ging het om een niet professioneel transport. Alle andere geïnterviewde bestuurders waren onderweg voor professioneel vervoer.

Tabel 10. Geïnterviewde bestuurders naar type voertuig en type transport (privé/professioneel).

Type voertuig	Privé	Professioneel	Percentage
Personenwagen		1	1%
Bestelwagen	2	17	13%
Vrachtwagen		122	85%
Tractor		1	1%

3.3.1.7 Rijbewijs

Alle geïnterviewde vrachtwagenbestuurders waren in het bezit van een rijbewijs C (Tabel 11). 18% van hen heeft ook een rijbewijs D. Bij de bestelwagenbestuurders was 26% van de bestuurders in het bezit van een rijbewijs C, geen van hen had een rijbewijs D.

Tabel 11. Rijbewijsbezit naar type transport van de geïnterviewde bestuurders.

Type voertuig	C (incl. CE)	D (incl. DE)	Aantal	%C	%D
Personenwagen			1	0%	0
Bestelwagen	5		19	26%	0%
Vrachtwagen	122	22	122	100%	18%
Tractor	1		1	100%	0%
Totaal	128	22	143	90%	15%

3.3.1.8 Type lading

19 van de 143 (13 procent) gecontroleerde bestuurders vervoerden op het moment van de controle geen lading. De types lading die meermaals voorkwamen, zijn opgelijst in Tabel 12.

Tabel 12. Types lading die meermaals voorkwamen (na groepering).

Type lading	Aantal bestuurders
Bouwmateriaal	7
Staal	6
Stukgoed	5
Voeding	5
Meubels	4
Pallets	4
Auto onderdelen	3
Drank	3
Karton	3
Planten	3
Post	3
Elektronica	2
Isolatiemateriaal	2
Keuken	2
Stalen rollen	2
Stelling	2
Vlees	2

De overige types lading werden door de interviewers gecodeerd zoals in Tabel 13.

Tabel 13. Types lading die eenmaal voorkwamen in de steekproef (ondanks groepering).

Auto's	Grondstof voor diervoeding	Metalen rollen	Slib
Batterijen	Hout	Opzetranden in hout	Stenen
Betonbuizen	Houten planken	Oude metalen	Stro
Betonijzers en metaal	Houtvezel	Pallets, dierenvoeding	Textiel
Bureaus	Huishoudproducten	Paneermeel	Toiletpapier
Cement, zand	Inklapkratjes	Papier	Tractoronderdelen
Chemicaliën	Koelcel	Papier, karton	Treinsporen
Damwanden	Kraan en werkmateriaal	Pijpen	Trekkers
Decoratie voor Walibi	Lege vaten	Pomp en vorkheftruk	Tuin- en kuisgerief
Diepvriesvoeding	Lijnzaad	Rijplaten	Velux ramen
Dozen, machines, industrieel	Maatkasten	Rollen aluminium	Vitaminen
Een doos	Materiaal om te bevriezen	Rubber machine	Vloeren in rubber
Fruit	Materiaal voor tuinaanleg	Schoenen	Voeding en drank
Glasvezel	Materiaal voor verhuring	Schoenen, machines	Voeding voor ziekenhuizen
Glazen flessen	MDF	Schroot	VR pop-up materiaal
Graafmachine	Medicatie	Signalisatiepanelen	Ziekenhuisbedden
Grond	Metaal		

3.3.1.9 Ervaring als bestelwagenbestuurder of vrachtwagenbestuurder

Aan zowel vrachtwagenbestuurders als bestelwagenbestuurders werd gevraagd hoeveel jaar ze ervaring hadden als (respectievelijk) vrachtwagen- of bestelwagenbestuurder (Tabel 14). Bij de bestelwagenbestuurders had ongeveer driekwart van de bestuurders minder dan 10 jaar ervaring. Ongeveer een vierde van de bestelwagenbestuurders had meer dan 10 jaar ervaring.

Tabel 14. Aantal jaren ervaring als bestelwagenbestuurder.

Aantal jaren ervaring als bestelwagenbestuurder	Aantal respondenten	Percentage
Geen	1	5%
0-5 jaar	6	32%
6-10 jaar	7	37%
11-20 jaar	2	11%
21-30 jaar	3	16%
Totaal	19	100%

Bij de vrachtwagenbestuurders heeft de meerderheid van de bestuurders meer dan 10 jaar ervaring. De verdeling van het aantal geïnterviewde vrachtwagenbestuurders naar aantal jaren ervaring is weergegeven in onderstaande Tabel 15.

Tabel 15. Aantal jaren ervaring als vrachtwagenbestuurder.

Aantal jaren ervaring als vrachtwagenbestuurder	Aantal respondenten	Percentage
0-5 jaar	24	20%
6-10 jaar	23	19%
11-20 jaar	22	18%
21-30 jaar	24	20%
Meer dan 30 jaar	29	24%
Totaal	122	100%

3.3.1.10 Kennis van ladingzekering

Naar de kennis over ladingzekering werd zowel gepeild met betrekking tot de lading die vervoerd werd tijdens de controle als in het algemeen. Meer dan 90 procent van de respondenten vindt dat ze voldoende kennis heeft over de zekering van het type lading dat ze vervoerden (Tabel 16). Bij de bestelwagenbestuurders waren er drie respondenten op een totaal van 19 die toegaven niet over voldoende kennis te beschikken.

Tabel 16. Kennis over de zekering van de lading die men vervoerde tijdens de controle.

Type voertuig	Voldoende kennis	On-voldoende kennis	Geen antwoord	Aantal respondenten	Percentage met voldoende kennis
Personenwagen (+ev. aanhangwagen)	1			1	100%
Bestelwagen (+ev. aanhangwagen)	16	3		19	84%
Vrachtwagen (+ev. aanhangwagen)	117	4	1	122	96%
Tractor (+ ev. aanhangwagen)	1			1	100%
Totaal	135	7	1	143	94%

Naar het algemene niveau van kennis over ladingzekering werd gepeild door te vragen hoe men zijn/haar niveau van kennis over ladingzekering zou beschrijven: geen, basis, gevorderd, of expert. Bij de vrachtwagenbestuurders vindt ongeveer 80% van de respondenten vindt van zichzelf dat hij/zij een gevorderd of expert niveau van kennis heeft over ladingzekering (Tabel 17). Bij de bestelwagenbestuurders - die niet verplicht een opleiding moeten volgen - ligt dit percentage lager en beweert slechts 37% van de respondenten een gevorderd of expert niveau van kennis te hebben.

Tabel 17. Kennisniveau over ladingzekering.

Kennisniveau m.b.t. ladingzekering	Bestelwagen (+ev. aanhangwagen)	Vrachtwagen (+ev. aanhangwagen)
Geen	16%	1%
Basis	47%	21%
Basis / Gevorderd	0%	1%
Gevorderd	32%	54%
Gevorderd/Expert	0%	1%
Expert	5%	22%
Totaal	**100%**	**100%**
Aantal respondenten	**19**	**122**

3.3.1.11 Code 95 en opleiding ladingzekering

Van de 122 geïnterviewde vrachtwagenbestuurders beschikten er 121 over een bewijs van vakbekwaamheid (code 95). Daarvan volgden er 109 de module "ladingzekering", 12 volgden deze module niet.

Aan de respondenten die de opleiding ladingzekering hadden gevolgd, werd gevraagd "Was deze opleiding voldoende om te weten hoe u de lading die u meestal vervoert volgens de regels te zekeren?". Voor de overgrote meerderheid van 83% van de bestuurders was dit het geval. Voor 19 van deze 109 bestuurders (17%) was dit niet het geval. Daarenboven vulden veel bestuurders aan dat ze evenveel geleerd hadden van hun collega's dan wat ze leerden tijdens de opleiding.

3.3.1.12 Verantwoordelijkheid voor het zekeren van lading

In de enquête werd aan de bestuurders gevraagd wie verantwoordelijk was voor het zekeren van de lading: de bestuurder, vervoerder, verlader, verpakker of verzender. De verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading kan bij verscheidene partijen liggen: niet alleen bij de bestuurder maar ook de vervoerder, de verlader, de verpakker of de verzender. Zoals blijkt uit Tabel 18 stond de bestuurder in een meerderheid van 66% van de gevallen zelf in voor het zekeren van de lading.

Tabel 18. Verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading.

Verantwoordelijke voor het zekeren van de lading	Aantal respondenten	Percentage
Bestuurder	95	66%
Vervoerder	10	7%
Verlader	4	3%
Verpakker	1	1%
Verzender	6	4%
Leeg	18	13%
Geen ladingzekering	1	1%
Niemand	7	5%
Weet niet	1	1%
Totaal	**143**	100%

In de steekproef bevonden zich 18 respondenten die geen lading vervoerden, en dus geen antwoord konden geven op de vraag wie verantwoordelijk was voor de zekering van de lading. Ook een aantal respondenten (7 in totaal) die in overtreding waren omdat ze hun lading helemaal niet gezekerd hadden (of omdat de lading in principe niet gezekerd moest worden omdat het om korrels ging), konden (of wilden) geen antwoord geven in het voorziene format. In de steekproef van 143 respondenten was in 10 gevallen de vervoerder verantwoordelijk voor het zekeren van de lading, in vier gevallen de verlader, in één geval de verpakker en in zes gevallen de verzender. Bij de respondenten die een van de vijf mogelijke verantwoordelijken opgaf (116 bestuurders), bleek dit in 82% van de gevallen de bestuurder (95), in 9% van de gevallen de vervoerder (10), in 3% de verlader (4), in 1% de verpakker (1) en in 5% de verzender (6).

In de onderstaande Tabel 19 wordt de verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading bij de bestuurders die een of meerdere overtredingen begingen tijdens de grootschalige controleacties op ladingzekering weergegeven. Deze gegevens zijn alleen beschikbaar voor 2022 en 2023. Dit betreft zowel overtredingen op ladingzekering als andere overtredingen, met inbegrip van geregistreerde overtredingen die afgehandeld werden met een mondelinge opmerking. Dit laat toe om het aandeel van de verschillende mogelijke partijen te vergelijken met de antwoorden van de geënquêteerde bestuurders.

Tabel 19. Verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading bij bestuurders met een of meerdere overtredingen (ladingzekering en andere) tijdens grootschalige controleacties op ladingzekering.

Resultaten : 01/01/22->31/12/22								**Resultaten : 01/01/23->31/12/23**							
VASTSTELLINGEN VOLGENS VERANTWOORDELIJKHEID / CONSTATATIONS SELON LES RESPONSABILITES								VASTSTELLINGEN VOLGENS VERANTWOORDELIJKHEID / CONSTATATIONS SELON LES RESPONSABILITES							
	OI/PI	AI/PA	PV	PVW PVA	Mond. opm./Rem. verbale	Som	Percent		OI/PI	AI/PA	PV	PVW PVA	Mond. opm./Rem. verbale	Som	**Percent**
Bestuurder / Conducteur	1053	45	110	43	1505	2756	**82%**	Bestuurder / Conducteur	958	45	102	29	230	1364	**47%**
Vervoerder / Transporteur	251	17	37	10	16	331	**10%**	Vervoerder / Transporteur	266	19	100	5	10	400	**14%**
Verlader / Chargeur	29	1	28		2	60	**2%**	Verlader / Chargeur	1034	2	61	2	6	1105	**38%**
Verpakker / Conditionneur	5		3			8	**0%**	Verpakker / Conditionneur	1		7	1	1	10	**0%**
Verzender / Expéditeur	2		4		200	206	**6%**	Verzender / Expéditeur	10		6		1	17	**1%**
Aantal / Total	1340	63	182	53	1723	3361	**100%**	Aantal / Total	2269	66	276	37	248	2896	**100%**

Alhoewel het aandeel van de bestuurders zelf varieert van jaar tot jaar (82% in 2022 en 47% in 2023), kan gesteld worden dat het aandeel in de steekproef van 66% in dezelfde orde van grootte ligt. Het aandeel vervoerders ligt in de politionele gegevens (10% in 2022, 14% in 2023) hoger dan in de steekproef (7%). Voor verpakker en verzender worden in beide bronnen zeer kleine percentages vastgesteld. Het aandeel van de verlader fluctueert in de politionele gegevens van 2% in 2022 (wat in de orde van grootte van de 3% in de steekproef ligt) tot 38% in 2023. Het is echter niet bekend wat het extreem hoge percentage verladers van 2023 kan verklaren.

3.3.2 Overtredingen

3.3.2.1 Zelfgerapporteerde overtredingen ongeacht het type overtreding

Op de vraag of de politie bij de bestuurder een overtreding vastgesteld had, antwoordde 47% van de bestuurders dat de politie een overtreding had vastgesteld (Tabel 20). Dit betreft alle overtredingen, niet alleen overtredingen inzake ladingzekering, maar ook overtredingen inzake rij- en rusttijden, voertuigvereisten, verkeersovertredingen enz.

Tabel 20. Zelfgerapporteerde overtredingen ongeacht het type overtreding (ladingzekering en andere).

Sessie	Ja	Geïnterviewd	Percentage
Nov-A	7	31	23%
Feb-A	7	11	64%
Mrt-A	2	12	17%
Mrt-B	13	19	68%
Apr-A	4	7	57%
Apr-B	3	11	27%
Mei-A	9	12	75%
Mei-B	7	14	50%
Juni-A	8	12	67%
Juni-B	7	14	50%
Totaal	**67**	**143**	**47%**

Het percentage zelfgerapporteerde overtredingen varieert sterk: van 17% op locatie Mrt-A tot 75% op de locatie Mei-A. De politie registreert per sessie de overtredingen ladingzekering afzonderlijk, maar de overige overtredingen worden in de algemene procedures voor het afhandelen van overtredingen opgenomen. Daardoor kunnen deze cijfers niet direct vergeleken worden met de data van de politie. Voor de overtredingen inzake ladingzekering kan dit wel.

3.3.2.2 Percentage overtredingen ladingzekering

Van de 143 geïnterviewde bestuurders rapporteerden 45 bestuurders dat de politie bij hen een overtreding inzake ladingzekering vastgesteld had (31%).

Indien we het percentage berekenen op basis van de 124 bestuurders die lading vervoerden (zoals gezegd, vervoerden 19 van de geïnterviewde bestuurders op het moment van de controle geen lading), moeten we stellen dat 36% van de bestuurders die lading vervoerden op het moment van de politiecontrole een overtreding inzake ladingzekering rapporteerde tijdens het interview.

Zoals vermeld, werd het totaal aantal gecontroleerde bestuurders niet voor alle sessies geregistreerd door de politie. Wanneer we de analyse beperkten tot de sessies waarvoor het totaal aantal gecontroleerde bestuurders geregistreerd werd, stellen we vast dat de politie 80 inbreuken vaststelde bij een totaal van 262 gecontroleerde bestuurders (31%).

Gezien beide percentages goed overeenkomen, zijn er geen indicaties dat bestuurders waarbij een overtreding ladingzekering vastgesteld werd meer of minder geneigd waren om aan het onderzoek deel te nemen.

Het algemene percentage gecontroleerde bestuurders met één of meerdere overtredingen ladingzekering ligt ongeveer 10 procentpunten lager dan het percentage bestuurders met één of meerdere overtredingen ladingzekering dat geregistreerd werd in de nationale controleacties op ladingzekering in 2024, dat voor de Vlaamse provincies op 44% uitkwam (cf. Tabel 4).

Tabel 21 geeft het aantal door de politie vastgestelde overtredingen en de zelfgerapporteerde overtredingen bij de geïnterviewde bestuurders per sessie.

Tabel 21. Zelfgerapporteerde en door de politie vastgestelde overtredingen ladingzekering.

Sessie	Gecontroleerd	Politie-resultaten inbreuken ladingzekering (%)	Geïnterviewd	Zelfgerapporteerde inbreuken ladingzekering (%)
Nov-A	57	10 (18%)	31	4 (13%)
Feb-A	27	14 (52%)	11	6 (55%)
Mrt-A	59	22 (37%)	12	2 (17%)
Mrt-B	*Onbekend ("21")*	*"14" ("53%")*	19	9 (47%)
Apr-A	19	10 (53%)	7	3 (43%)
Apr-B	28	11 (39%)	11	3 (27%)
Mei-A	18	6 (33%)	12	5 (42%)
Mei-B	*Onbekend ("15")*	*"6" ("40%")*	14	6 (43%)
Juni-A	*Onbekend ("13")*	*"5" ("38%")*	12	3 (25%)
Juni-B	54	7 (13%)	14	4 (29%)
Totaal bekend	**262**	**80 (31%)**	**143**	**45 (31%)**

Het percentage door de politie vastgestelde overtredingen varieert sterk van sessie tot sessie. Op locatie Nov-A werden slechts 18% overtredingen vastgesteld door de politie, op locatie Juni-B slechts 13%. Op de locaties Feb-A en Apr-A liep het percentage overtredingen op tot respectievelijk 52% en 53%.

Dat het percentage zelfgerapporteerde overtredingen in grote lijnen de politieresultaten volgt, is logisch gezien de geïnterviewde bestuurders eenvoudigweg gevraagd werd of de politie bij hen een overtreding inzake ladingzekering vastgesteld had. Alhoewel de individuele resultaten niet 1 op 1 met mekaar kunnen vergeleken worden, zijn er geen aanwijzingen dat bestuurders overtredingen verzwijgen. Er zijn evenmin aanwijzingen dat bestuurders die door de politie op een overtreding betrapt werden minder geneigd zouden zijn om vrijwillig aan het onderzoek deel te nemen.

De hoge overtredingspercentages in de politieresultaten wijzen erop dat de briefing van de onderzoekers om zoveel mogelijk random te controleren niet bij alle controles even goed opgevolgd werd. Feedback uit informele contacten tussen de onderzoekers en de agenten op het terrein bevestigde dit in een aantal gevallen. Ook bij het selecteren van de locaties voor het onderzoek hield de politie rekening met de bereidheid van de politiediensten om aselect controles uit te voeren. Bij het uitvoeren van controleactiviteiten is de politie gefocust op de verkeersveiligheid en is de politie er vaak op gericht om zichtbaar gevaarlijke bestuurders en voertuigen uit het verkeer te halen. De politie volgt daarbij ook strategieën om potentieel gevaarlijke bestuurders te controleren op basis van ervaring en kennis van het terrein. Het percentage overtredingen ladingzekering in het onderzoek (35%) ligt relatief lager dan het percentage overtredingen tijdens systematische controles op ladingzekering (44%). Dit is een indicatie dat in de sessies tijdens het onderzoek eenzelfde standaard controleprocedures gevolgd werd zoals in de reguliere controleacties.

Een van de belangrijkste doelstellingen van het huidige onderzoek was om een eerste schatting te maken van de prevalentie van inbreuken inzake ladingzekering in het verkeer. Dit is mogelijk indien de politie volledig aselect uit het verkeer geselecteerde bestuurders controleert. Op die manier krijgt men – net zoals in de gedragsmeting snelheid of rijden onder invloed – een idee van het percentage bestuurders dat in overtreding is ten opzichte van het totale volume verkeer. Uit de grote variabiliteit in de resultaten tussen de verschillende controlesessies en uit het hoge percentage overtredingen in een aantal controlesessies blijkt dat controles vaak onvoldoende random uitgevoerd werden om een correcte schatting van de prevalentie van problematische ladingzekering toe te laten. Op basis van de variatie van het percentage bestuurders met overtredingen ladingzekering tussen de sessies kan gesteld worden dat dit percentage bestuurders varieert tussen de 13% en 53%. De ondergrens van deze vork geeft aan dat onveilige ladingzekering vaak voorkomt in het verkeer. Gezien het risico van de overtredingen sterk kan variëren, moet bij het interpreteren van deze cijfers ook rekening gehouden worden met de ernst van de overtredingen. De indicatoren voor de ernst van de overtredingen worden hieronder verder geanalyseerd.

3.3.2.3 Frequentie van overtredingen in functie van type voertuig

Van de geïnterviewde bestuurders reed één bestuurder met een personenwagen, 19 met een bestelwagen, 122 met een vrachtwagen en één bestuurder met een tractor. Alhoewel het aantal geïnterviewde bestelwagenbestuurders (19) te laag ligt om veralgemeningen toe te laten blijkt uit de resultaten een tendens dat overtredingen inzake ladingzekering vaker optreden bij vrachtwagenbestuurders (34%) dan bij bestelwagenbestuurders (16%) (Tabel 22). Bij de interpretatie van dit resultaat dient men voor ogen te houden dat deze resultaten enigszins appelen met peren vergelijken, gezien de vervoerde lading bij vrachtwagens afhankelijk van het type en volume lading veel meer eisen stelt aan de ladingzekering dan de relatief kleine volumes die doorgaans door bestelwagens vervoerd worden.

Tabel 22. Zelfgerapporteerde overtredingen ladingzekering volgens type voertuig.

Type voertuig	Aantal zelfgerapporteerde inbreuken ladingzekering	Aantal geïnterviewde bestuurders	Percentage zelfgerapporteerde overtredingen ladingzekering
Personenwagen (+ev. aanhangwagen)		1	0%
Bestelwagen (+ev. aanhangwagen)	3	19	16%
Vrachtwagen (+ev. aanhangwagen)	42	122	34%
Tractor (+ ev. aanhangwagen)		1	0%
Totaal	**45**	**143**	31%

3.3.2.4 Frequentie van overtredingen in functie van aantal jaren rijervaring

Als we kijken naar het percentage overtredingen in functie van het aantal jaren ervaring zien we bij de vrachtwagenbestuurders dat hoe meer jaren ervaring men heeft, hoe kleiner het percentage overtredingen inzake ladingzekering wordt. Bij bestuurders met minder dan 5 jaar ervaring is 50% in overtreding voor ladingzekering, bij bestuurders met meer dan 5 jaar ervaring rapporteert maar 28% een overtreding ladingzekering. Zoals onderstaande Tabel 23 toont, is de relatie tussen leeftijdsgroep en overtredingen voor ladingzekering niet lineair, maar er zit wel een duidelijke tendens in de data.

Tabel 23. Frequentie van overtredingen in functie van aantal jaren ervaring als vrachtwagenbestuurder.

Jaren ervaring als vrachtwagenbestuurder	Aantal overtredingen ladingzekering	Aantal geïnterviewde vrachtwagenbestuurders	%
0-5 jaar	12	24	50%
6-10 jaar	8	23	35%
11-20 jaar	9	22	41%
21-30 jaar	5	24	21%
Meer dan 30 jaar	8	29	28%
Totaal	**42**	**122**	34%

In verkeersveiligheidsonderzoek wordt vaak vastgesteld dat risicogedrag en overtredingen vaker voorkomen in de jongere leeftijdsgroepen (cf. bv. Slootmans & Boets, 2025). Het aantal respondenten is evenwel te klein en de vragenlijst te beperkt om verder te onderzoeken in hoeverre hier effecten die eigen zijn aan ladingzekering spelen.

3.3.2.5 Frequentie van overtredingen naar nationaliteit van de bestuurder

De frequentie van overtredingen ladingzekering is in Tabel 24 weergegeven voor drie groepen bestuurders: Belgen, bestuurders met een Europese nationaliteit en bestuurders met andere nationaliteiten. Alhoewel de steekproef te klein is om veralgemeningen toe te laten, blijkt uit de cijfers dat er geen duidelijke tendens is tot meer of minder overtredingen inzake ladingzekering afhankelijk van de nationaliteit van de bestuurder.

Tabel 24. Frequentie van overtredingen naar nationaliteit van de bestuurder.

Nationaliteit	Aantal gerapporteerde overtredingen lading	Aantal gecontroleerde bestuurders	Percentage overtredingen
België	21	56	38%
EU	19	71	27%
Andere	5	16	31%
Totaal	**45**	**143**	31%

3.3.2.6 Frequentie van overtredingen in functie van kennis van ladingzekering

Wanneer we kijken naar het percentage overtredingen bij bestuurders die beweren wel of niet voldoende kennis te hebben over de lading die ze op dat moment vervoerden, zien we dat het (zelfgerapporteerde) kennisniveau voor het huidige transport even hoog ligt bij bestuurders mét als bij bestuurders zonder overtreding (Tabel 25).

Tabel 25. Kennis van ladingzekering voor het huidige transport bij bestuurders met en zonder overtreding ladingzekering.

Zelf-gerapporteerde inbreuk ladingzekering	Voldoende kennis	Onvoldoende kennis	Geen antwoord	Aantal respondenten	Percentage met voldoende kennis
Geen inbreuk	93	4	1	98	95%
Wel inbreuk	42	3		45	93%
Totaal	**135**	**7**	**1**	**143**	94%

Wanneer we kijken naar het niveau van kennis over ladingzekering dat bestuurders zichzelf toedichten (bestuurders die een niveau tussen twee antwoordcategorieën in gebruikten werden gecategoriseerd bij het laagste van deze niveaus), zien we een tendens tot minder overtredingen naarmate het kennisniveau toeneemt (Tabel 26). Dit wil geenszins zeggen dat er geen overtredingen voorkomen bij bestuurders met een zelfgerapporteerd gevorderd of expert niveau van kennis. In de groep die zichzelf expert noemt, blijkt nog steeds 21% in overtreding, bij gevorderden zelfs 30%, wat op het niveau ligt van het algemene gemiddelde van 31%.

Tabel 26. Percentage overtredingen ladingzekering in functie van zelf ingeschatte niveau van kennis over ladingzekering.

Kennisniveau	Zelfgerapporteerde inbreuk ladingzekering	Aantal respondenten	Percentage in overtreding
Geen		4	0%
Basis	17	37	46%
Gevorderd	22	74	30%
Expert	6	28	21%
Totaal	**45**	**143**	31%

3.3.2.7 Frequentie van overtredingen in functie van toereikendheid van code 95 opleiding ladingzekering

Van de 19 vrachtwagenbestuurders die oordelen dat de code 95 opleiding ladingzekering niet volstaat om de lading die men meestal vervoert correct te zekeren hadden er 11 (58%) een overtreding ladingzekering. Van de 90 respondenten die oordeelden dat de opleiding wel volstaat hadden er "slechts" 25% een overtreding.

3.3.2.8 Frequentie van overtredingen in functie van verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading

Het is niet mogelijk om te evalueren in hoeverre het voorkomen van overtredingen inzake ladingzekering afhankelijk is van wie voor het zekeren van de lading verantwoordelijk is. Zoals blijkt uit zijn de aantallen respondenten waarbij niet de bestuurder maar een andere partij verantwoordelijk is voor het zekeren van de lading te klein om vergelijkingen toe te laten.

Tabel 27. Frequentie van overtredingen inzake ladingzekering in functie van het de verantwoordelijkheid voor het zekeren van de lading.

Verantwoordelijke voor het zekeren van de lading	Aantal respondenten met een overtreding ladingzekering	Aantal respondenten	Percentage
Bestuurder	32	95	34%
Vervoerder	2	10	20%
Verlader	2	4	50%
Verpakker	1	1	100%
Verzender	2	6	33%
Leeg		18	0%
Geen ladingzekering		1	0%
Niemand	5	7	71%
Weet niet	1	1	100%
Totaal	**45**	**143**	31%

3.3.2.9 Percentage geïmmobiliseerde voertuigen

De omvang van het verkeersveiligheidsprobleem dat gecreëerd wordt door inbreuken inzake ladingzekering hangt zowel af van het percentage voertuigen in overtreding als van de ernst van de overtredingen die vastgesteld worden. Inzake ladingzekering is er geen algemene kwantitatieve indicator van de ernst van de overtreding beschikbaar zoals bijvoorbeeld de graad van alcoholintoxicatie of het aantal km/u waarmee de maximale snelheidslimiet overschreden wordt.

Een mogelijke indicator van de ernst van de overtredingen inzake ladingzekering is het percentage al dan niet immobiliseren van voertuigen ten gevolge van overtredingen inzake ladingzekering. In de politiegegevens wordt het aantal geïmmobiliseerde voertuigen geregistreerd onafhankelijk van het type overtreding waarvoor het voertuig geïmmobiliseerd werd. Naast overtredingen inzake ladingzekering controleert en registreert de politie ook overtredingen tegen de wegcode (waarover snelheidsovertredingen, gsm-gebruik, rijden onder invloed enz.), inbreuken inzake technische vereisten voor voertuig en lading, inzake afmetingen van het voertuig, overlading, en andere types overtredingen. Hierdoor kan het percentage geïmmobiliseerde voertuigen niet opgevat worden als een indicator van de ernst van overtredingen inzake ladingzekering. Immobilisatie is immers ook mogelijk omwille van een groot aantal andere mogelijke (ernstige) overtredingen.

Tabel 28 geeft het aantal geïmmobiliseerde voertuigen per controlesessie en het aantal zelfgerapporteerde immobilisaties bij de geïnterviewde bestuurders.

Tabel 28. Geïmmobiliseerde voertuigen volgende de politiegegevens en bij de geïnterviewde bestuurders.

Sessie	Aantal gecontroleerd	Politie-resultaten immobilisatie	% immobilisatie	Aantal geïnterviewd	Zelf-gerapporteerde immobilisatie	% zelf-gerapporteerde immobilisatie
Nov-A	57	5	9%	31	4	13%
Feb-A	27	13	48%	11	5	45%
Mrt-A	59	19	32%	12	0	0%
Mrt-B	Onbekend			19	6	32%
Apr-A	19	8	42%	7	0	0%
Apr-B	28	13	46%	11	2	18%
Mei-A	18	0	0%	12	0	0%
Mei-B	Onbekend			14	0	0%
Juni-A	Onbekend			12	3	25%
Juni-B	Onbekend			14	1	7%
Totaal bekend	**208**	**58**	**28%**	**143**	**21**	**15%**

Van de door de politie gecontroleerde bestuurders waarvoor gegevens bekend zijn, werd bij 28% het voertuig geïmmobiliseerd. Dit ligt op het niveau van het gemiddelde tijdens de nationale politieacties ladingzekering uit 2024 (31%, cf. Figuur 19).

Net zoals het percentage bestuurders met overtredingen inzake ladingzekering varieert het percentage geïmmobiliseerde voertuigen sterk van sessie tot sessie, gaande van slechts 9% op de locatie Nov-A tot 48% op de locatie Feb-A. Het percentage geïnterviewde bestuurders dat rapporteerde dat hun voertuig ten gevolge van de controle geïmmobiliseerd werd, ligt veel lager (15%). Dit lijkt een zekere selectiviteit in de bereidwilligheid om aan het onderzoek mee te werken na immobilisatie van een voertuig in te houden. Gezien geïmmobiliseerde bestuurders op dat moment een alternatief transport (en vervoer voor zichzelf) moeten organiseren is dit niet verbazingwekkend. In een aantal gevallen ging het om tijdelijke immobilisatie met de verplichting om de lading te herladen, herzekeren of herschikking, wat ook minder tijd overlaat om aan een interview deel te nemen.

Zoals gezegd, is het niet mogelijk om uit de gegevens af te leiden waarom het voertuig geïmmobiliseerd werd. Maar gezien bij meer dan één op vier gecontroleerde bestuurders (waarvoor gegevens bekend zijn) het voertuig geïmmobiliseerd werd, wijst erop dat het gaat om relatief ernstige overtredingen.

3.3.2.10 Type overtredingen

Aan respondenten die rapporteerden dat de politie bij hen een of meerdere overtredingen vastgesteld had, werd gevraagd om welke types overtredingen het ging. Gezien bij één bestuurder verschillende overtredingen kunnen vastgesteld worden (bijvoorbeeld het niet geschikt zijn van het voertuig, de staat van het voertuig, de methode van zekeren, de geschiktheid van de middelen, de staat van de middelen enzoverder) werd de respondenten gevraagd om alle overtredingen die bij hen vastgesteld werden te rapporteren.

Tabel 29 hieronder geeft als rijtotaal weer hoe vaak de verschillende categorieën overtredingen vastgesteld werden. De top drie van vaakst gerapporteerde overtredingen inzake ladingzekering waren overtredingen inzake de methode van zekeren (vastgesteld bij 25 respondenten), het niet inzetten van voldoende middelen (9 respondenten) en het geheel niet zekeren van de lading (9 respondenten). De minst vaak voorkomende overtredingen waren het ontbreken van de juiste certificaten (werd niet gerapporteerd in de enquête), de staat van de verpakking (1 keer gerapporteerd) en een overtreding die niet kon gecategoriseerd worden (andere, 1 keer gerapporteerd).

De kolomtotalen geven het aantal respondenten weer dat een bepaald aantal overtredingen rapporteert. Bij 98 van de 143 geïnterviewde bestuurders werd geen enkele overtreding vastgesteld. Bij 45 respondenten werden één of meerdere overtredingen vastgesteld: bij 28 respondenten ging het om één overtreding, bij 12 respondenten om twee overtredingen, bij drie respondenten om drie overtredingen en bij twee respondenten om vier overtredingen. Dit houdt in dat er in totaal 69 verschillende overtredingen gerapporteerd werden.

Tabel 29. Verdeling van het aantal overtredingen per respondenten (kolommen) en aantal overtredingen per categorie (rijen).

	Aantal overtredingen					
	0	1	2	3	4	Totaal
Aantal respondenten	98	28	12	3	2	143
Voertuig niet geschikt	0	3	1	0	0	4
Staat voertuig	0	0	1	1	1	3
Methode van zekeren	0	11	11	1	2	25
Middelen niet geschikt	0	3	1	0	1	5
Staat middelen	0	2	3	1	0	6
Onvoldoende middelen	0	3	4	1	1	9
Staat verpakking	0	0	0	1	0	1
Certificaat ontbreekt	0	0	0	0	0	0
Positie	0	1	1	2	2	6
Geen ladingzekering	0	5	1	2	1	9
Andere	0	0	1	0	0	1
Totaal aantal overtredingen	0	28	24	9	8	69

3.3.2.11 Ernst van de overtredingen

Om de grootte van het verkeersveiligheidsprobleem door incorrecte ladingzekering in te schatten, moet geprobeerd worden om de ernst van de overtredingen in kaart te brengen. In principe zou daarvoor idealiter een indicator in termen van het risico op ernstige verkeersongevallen gebruikt moeten worden. In het huidige onderzoek is de vraag naar de gevolgen die de politie aan de overtreding(en) heeft gegeven wellicht de variabele die het risico het best benaderd.

In de politiegegevens wordt het type gevolg dat aan de overtredingen gegeven wordt niet per provincie (of controlelocatie) weergegeven, maar alleen samengevat voor het hele grondgebied.

In de politiestatistieken van de systematische controleacties op ladingzekering die in 2024 uitgevoerd werden (cf. Figuur 17) is het type gevolg (onmiddellijke inning / administratieve inning / pv / pv van waarschuwing) niet ingevuld. De enige parameter die een idee geeft van de ernst van de overtredingen die bij standaard controleoperaties vastgesteld wordt, is het aantal geïmmobiliseerde voertuigen. Of de voertuigen daarbij geïmmobiliseerd werden omwille van overtredingen tegen ladingzekering dan wel omwille van andere overtredingen kan in de statistieken niet uitgemaakt worden. In 2024 werden op 1676 gecontroleerde voertuigen 747 overtredingen ladingzekering vastgesteld (44.5%). Daarnaast werden er 508 andere inbreuken vastgesteld (verkeersovertredingen, verzekering, ... – 30%). Uiteindelijk leidde dit tot de immobilisatie van 589 voertuigen (35%).

In de politiegegevens over de in het huidige onderzoek uitgevoerde controles wordt niet per locatie geregistreerd welk gevolg werd gegeven aan de vastgestelde overtredingen (al dan niet ladingzekering). Anekdotische informatie over de controles (ook op andere locaties dan deze waar het huidige onderzoek uitgevoerd werd) die tijdens de nationale controleacties in mei uitgevoerd werden, is dat op de dag van het onderzoek op alle locaties samen 362 onmiddellijke inningen verricht werden (360 voor de bestuurder, 2 voor de vervoerder), geen administratieve inningen, geen processen verbaal en 11 processen verbaal van waarschuwing. Daarnaast werd in 2 gevallen een mondelinge opmerking gemaakt. Andere anekdotische informatie betreft de controles die (ook op andere locaties dan deze waar het huidige onderzoek uitgevoerd werd) op 24 juni uitgevoerd werden. Op basis van de statistiek daarover zien we dat op 113 gecontroleerde voertuigen er 28 werden geïmmobiliseerd (25%, zowel omwille van ladingzekering als omwille van andere overtredingen), er 16 processen-verbaal werden opgesteld en 2 processen-verbaal van waarschuwing. Ter vergelijking: daarnaast werden ook 46 onmiddellijke inningen verricht en 3 administratieve inningen en kregen 13 bestuurders een mondelinge opmerking.

Als we kijken naar de zelfgerapporteerde enquêtegegevens stellen we vast dat van de 143 geïnterviewde bestuurders er 45 een overtreding ladingzekering rapporteren (31%) (Tabel 30). Daarenboven rapporteerden 31 bestuurders (22%) een andere overtreding dan ladingzekering (verkeersovertredingen, tachograaf,

overlading, enz.…). Als we kijken naar de mate van overlap tussen beide soorten overtredingen zien we dat 9 van de 143 respondenten (6%) zowel overtredingen ladingzekering als andere overtredingen rapporteerden. 22 respondenten (15%) rapporteerden geen overtreding ladingzekering maar wel een andere overtreding. Een iets grotere groep van 36 respondenten (25%) rapporteerde uitsluitend een overtreding inzake ladingzekering. Ongeveer de helft van alle respondenten (76, ofwel 53%) rapporteerde geen enkele overtreding.

Tabel 30. Zelfgerapporteerde inbreuken ladingzekering en/of andere inbreuken.

		Zelfgerapporteerde andere inbreuk(en)		
		Geen andere inbreuk	Wel andere inbreuk(en)	Totaal
Zelfgerapporteerde inbreuk ladingzekering	Geen overtreding	76	22	98
	Wel in overtreding	36	9	45
	Totaal	112	31	143

Het al dan niet immobiliseren van een voertuig kan zowel het gevolg zijn van overtreding(en) inzake ladingzekering als van andere inbreuken. Op basis van de interviewgegevens kan niet altijd uitgemaakt worden omwille van welke reden de politie overging tot immobilisatie. In de groep respondenten die uitsluitend overtreding(en) inzake ladingzekering rapporteren is de immobilisatie per definitie het gevolg van het niet correct zekeren van de lading. In een aantal van die gevallen was de immobilisatie ook tijdelijk (na herschikken of herzekeren van de lading werd de immobilisatie opgeheven). Tabel 31 geeft het aantal respondenten dat een immobilisatie rapporteerde afhankelijk van het type overtreding.

Tabel 31. Aantal (al dan niet tijdelijk) geïmmobiliseerde voertuigen in functie van het type overtredingen gerapporteerd door de respondenten.

Groep overtreding(en)	Geen immobilisatie	Voertuig geïmmobiliseerd	Totaal
Geen overtreding	76	-	76
Alleen andere inbreuk(en)	13	9	22
Alleen inbreuk lading	30	6	36
Zowel lading als andere	3	6	9
Totaal	**122**	**21**	**143**

Op basis van Tabel 31 wordt duidelijk dat 9 van de 21 geïmmobiliseerde voertuigen (43%) het gevolg waren van andere overtredingen dan ladingzekering. Bij de 22 gevallen waarin alleen een ander type overtreding vastgesteld werd (en geen overtreding inzake ladingzekering) werd in 9 gevallen (41%) het voertuig geïmmobiliseerd. Bij de 36 gevallen waarin alleen een overtreding ladingzekering gemeld werd en geen andere overtreding werd in 6 gevallen (17%) het voertuig geïmmobiliseerd. Bij de 12 gevallen waarin zowel een overtreding ladingzekering als een andere overtreding vastgesteld werd in 6 gevallen (50%) het voertuig geïmmobiliseerd. Gezien het percentage geïmmobiliseerde voertuigen bij zowel overtredingen ladingzekering als andere overtredingen dichter in de buurt ligt van het percentage geïmmobiliseerde voertuigen door andere overtredingen (43%) dan door overtredingen ladingzekering (17%) kan dit gezien worden als een indicatie dat de immobilisatie hier in de meeste gevallen vooral het gevolg was van andere overtredingen (dan ladingzekering).

Ruw geschat kan gesteld worden dat bij 6 à 12 van de 45 bestuurders waarbij inbreuken inzake ladingzekering vastgesteld werden dit dermate ernstig was dat het voertuig minstens tijdelijk moest geïmmobiliseerd worden (13 à 26 procent). Op basis van het criterium immobilisatie lijkt het in 80% van de respondenten met overtredingen inzake ladingzekering om relatief lichte overtredingen te gaan.

Een andere indicator van de ernst van de overtredingen is het percentage gevallen waarin een pv werd opgesteld. Ook hiervoor werd niet bevraagd omwille van welk type overtreding (lading of andere inbreuken) een pv opgesteld werd. Maar door naar de gerapporteerde processen verbaal in functie van de groep overtredingen (alleen andere overtredingen, alleen overtredingen lading, lading én andere) te kijken, krijgen we hierover een idee. Bij de interpretatie van de resultaten moet er rekening mee gehouden worden dat de politiediensten tijdens verschillende sessies niet zuiver toevallig bestuurders staande houden maar ook bestuurders stopten op basis van verdenking of duidelijk zichtbare risico's.

Uit Tabel 32 hieronder blijkt dat er voor alle tijdens het onderzoek door de bestuurders gecommuniceerde overtredingen die door de politie vastgesteld werden 7 processen verbaal en 3 processen verbaal van waarschuwing gerapporteerd werden door de respondenten. Het gaat hierbij om zelfrapportering (die omwille van allerlei redenen vertekend kan zijn) en het is bovendien niet duidelijk in hoeverre de groep respondenten representatief is voor de gehele groep tijdens het onderzoek door de politie gecontroleerde bestuurders. Maar gezien het type gevolg dat aan de vastgestelde overtredingen gegeven werd niet specifiek voor de controlesessies geregistreerd werd, zijn deze zelfgerapporteerde gegevens de enig beschikbare om de ernst van de overtredingen die tijdens het onderzoek vastgesteld werden in kaart te brengen.

Tabel 32. Type gevolgen gerapporteerd door de respondenten in functie van het type overtredingen vastgesteld bij de respondenten (lading versus andere).

Groep overtreding(en)	Mondelinge opmerking	OI en/of AI	PV	PV van waarschuwing	Niet bekend	Totaal aantal respondenten
Geen overtreding	0	0	0	0	0	76
Alleen andere inbreuk(en)	0	13	4	3	2	22
Alleen inbreuk lading	5	26	2	0	3	36
Zowel lading als andere	1	7	1	0	0	9
Totaal	**6**	**46**	**7**	**3**	**5**	**143**

Van de 36 respondenten die rapporteerden dat de politie bij hen alleen een of meerdere overtredingen inzake ladingzekering vastgesteld had, rapporteerde slechts twee (5%) respondenten dat er een proces-verbaal werd opgemaakt.

In de groep bestuurders die aan het onderzoek deelnamen, lijkt het in de overgrote meerderheid van de gevallen met andere woorden om relatief lichte overtredingen te gaan. Het zou kunnen dat bestuurders die relatief zwaardere overtredingen begingen minder bereid waren om aan het onderzoek deel te nemen. Gezien het aantal overtredingen ladingzekering dat door de politie vastgesteld werd (35%) gemiddeld relatief goed overeenkomt met de door de deelnemende bestuurders gerapporteerde overtredingen (31%) lijkt het vaststellen van overtredingen door de politie het deelnemen aan het interview niet per se in de weg te staan. In hoeverre dit ook voor zware overtredingen geldt valt echter moeilijk uit te maken.

Dat er geen proces-verbaal opgesteld werd, houdt niet in dat de bestuurder (of de vervoerder, verlader, ...) er per definitie licht vanaf komt. Zoals blijkt uit Bijlage 1 ("boetecatalogus") lopen de boetes op tot € 350 of € 1000 per overtreding. Indien overtredingen tegen meerdere artikels vastgesteld worden, kunnen de administratieve en/of onmiddellijke inningen oplopen tot in de duizenden euro.

3.3.3 Zelfgerapporteerd gedrag

Een alternatieve indicator van de frequentie waarmee problemen met het correct zekeren van lading voorkomen, is hoe vaak de bestuurders rapporteren met een lading gereden te hebben waarvan ze wisten dat deze niet correct gezekerd was. Daarom vroegen we de bestuurders "Hoe vaak vervoerde u gedurende de voorbije 12 maanden lading waarvan u zich bewust was dat deze niet correct gezekerd was?". Deze vraag is uiteraard moeilijker te interpreteren bij bestuurders die slechts een enkele keer lading vervoeren, maar gezien het in de meerderheid van de gevallen ging om professionele vrachtwagenbestuurders stelt dit probleem zich slechts zelden.

66 procent van alle respondenten rapporteren in de afgelopen maanden geen enkele keren gereden te hebben terwijl ze op de hoogte waren van het feit dat de lading niet correct gezekerd was (Tabel 33). De mate waarin deze antwoorden een tendens om sociaal wenselijke antwoorden te geven reflecteren is niet bekend. Een vijfde van alle respondenten geeft toe om occasioneel (minder dan één keer per maand) lading te vervoeren die niet correct gezekerd was. De overige respondenten geven toe om maandelijks of zelfs wekelijks of dagelijks met niet correct gezekerde lading te rijden.

Tabel 33. Zelfgerapporteerd vervoeren van lading die niet correct gezekerd was in de voorbije 12 maanden.

Hoe vaak vervoerde u gedurende de voorbije 12 maanden lading waarvan u zich bewust was dat deze niet correct gezekerd was?	Aantal respondenten	%
Nooit	95	66%
Minder dan één keer per maand maar niet nooit	28	20%
Eén keer of enkele keren per maand	11	8%
Eén keer of enkele keren per week	3	2%
Dagelijks of bijna dagelijks	4	3%
Geen antwoord	2	1%
Totaal	**143**	100%

3.3.4 Pakkans

3.3.4.1 Eerdere controles in het laatste jaar

Om te polsen hoe vaak bestuurders in het verleden gecontroleerd werden op ladingzekering hebben we hen gevraagd "*Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie op het niet correct zekeren van uw lading in België?*" De antwoorden op deze vraag zijn weergegeven in Tabel 34.

Tabel 34. Aantal keren dat de respondenten in de afgelopen 12 maanden gecontroleerd werden op het niet correct zekeren van hun lading.

Aantal keren gecontroleerd op lading in laatste 12 maand	Aantal respondenten	%
Nooit	88	62%
1 keer	25	17%
Minstens 2 keer	29	20%
NVT	1	1%
Totaal	**143**	100%

Meer dan de helft van de respondenten werd in het afgelopen jaar niet gecontroleerd op ladingzekering (62%). Bij ongeveer één vijfde werd de lading één keer gecontroleerd (17%), bij nog een vijfde werd de lading 2 keer of nog vaker gecontroleerd.

Een andere indicator voor de pakkans is of de politie in het verleden bij de bestuurder een overtreding heeft vastgesteld voor het niet correct zeker van de lading. Dat bleek het geval bij 23 respondenten (16%), bij de overige 120 respondenten (84%) werd in het verleden nog geen enkele overtreding voor ladingzekering vastgesteld.

Zoals blijkt uit Tabel 35 hieronder zijn de bestuurders bij wie in het verleden al een of meerdere overtredingen tegen ladingzekering vastgesteld werden bijna allemaal vrachtwagenbestuurders. De in het onderzoek geïnterviewde bestelwagenbestuurders (19 personen) rapporteerden geen overtredingen in het verleden.

Tabel 35. Overtredingen ladingzekering vastgesteld in het verleden in functie van type voertuig.

Type voertuig huidige transport	Reeds overtreding vastgesteld in verleden	Aantal respondenten	Percentage
Personenwagen (+ev. aanhangwagen)	0	1	0%
Bestelwagen (+ev. aanhangwagen)	0	19	0%
Vrachtwagen (+ev. aanhangwagen)	22	122	18%
Tractor (+ ev. aanhangwagen)	1	1	100%
Totaal	23	143	16%

Het al dan niet rapporteren van overtredingen in het verleden, bleek niet samen te hangen met de leeftijd van de respondenten of het aantal jaren rijervaring met het gebruikte voertuig (Tabel 36). Dit is enigszins onverwacht aangezien verwacht kan worden dat hoe meer jaren ervaring een bestuurder heeft, hoe groter de kans om in het verleden al eens positief gecontroleerd geweest te zijn. In tegenstelling tot de vraag naar de pakkans werd de vraag naar vroegere overtredingen niet geformuleerd in functie van de voorbije 12 maanden maar zonder specificatie van de termijn.

Tabel 36. Overtredingen vastgesteld in het verleden in functie van leeftijd van de respondenten.

Leeftijdsgroep	Reeds overtreding vastgesteld in verleden	Aantal respondenten	Percentage
17-24	2	10	20%
25-34	6	36	17%
35-44	4	31	13%
45-54	5	32	16%
55-64	4	30	13%
65+	2	4	50%
Totaal	23	143	16%

3.3.4.2 Subjectieve pakkans

Om te peilen naar hoe groot de bestuurders de kans inschatten om gecontroleerd te worden op het correct zekeren van hun lading vroegen we hen "*Tijdens een doorsnee rit, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op het correct zekeren van de lading in België?*"

De schattingen van de kans om op ladingzekering gecontroleerd te worden zijn verdeeld en lopen sterk uiteen (Tabel 37). Ongeveer de helft van alle deelnemers acht het onwaarschijnlijk of zeer onwaarschijnlijk om gecontroleerd te worden op ladingzekering (44%). Een kleinere groep, namelijk 31% van de respondenten acht het daarentegen waarschijnlijk of heel waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op ladingzekering. Het overige kwart van de respondenten vindt de kans op controle noch waarschijnlijk noch onwaarschijnlijk (22%) of kan geen inschatting maken (3% antwoordt weet het niet).

Tabel 37. Subjectieve kans om op ladingzekering gecontroleerd te worden.

Subjectieve kans op controle ladingzekering	Aantal respondenten	Percentage
Heel onwaarschijnlijk	38	27%
Onwaarschijnlijk	24	17%
Neutraal	31	22%
Waarschijnlijk	22	15%
Heel waarschijnlijk	23	16%
Weet niet	5	3%
Totaal	143	100%

3.3.5 Attitudes en risicoperceptie

3.3.5.1 Risicoperceptie

Om te peilen hoe hoog bestuurders het risico op ongevallen door incorrecte ladingzekering inschatting stelden we hen de vraag "*Hoe vaak is, volgens u, bij verkeersongevallen het niet correct zekeren van de lading de oorzaak? Een verkeersongeval door het niet correct zekeren van lading kan zijn: lading doet voertuig kantelen, ladingverlies veroorzaakt aanrijding door ander voertuig, enz.*".

Ook hier zijn de meningen van de respondenten verdeeld. Van alle respondenten denkt 38% dat incorrecte ladingzekering nooit of hoogstens zelden de oorzaak is van verkeersongevallen (Tabel 38). Ongeveer een vijfde van de steekproef (19%) antwoordt daarentegen dat incorrecte ladingzekering vaak of bijna altijd de oorzaak is bij verkeersongevallen. De overige respondenten denk dat ladingzekering "soms" de oorzaak is bij verkeersongevallen (36%) of kan de vraag niet beantwoorden (7%).

Tabel 38. Risicoperceptie van incorrecte ladingzekering.

Hoe vaak is incorrecte lading de oorzaak van een ongeval?	Aantal respondenten	Percentage
Nooit	20	14%
Zelden	35	24%
Soms	51	36%
Vaak	24	17%
(Bijna) altijd	3	2%
Weet niet of blanco	10	7%
Totaal	143	100%

Het is moeilijk om te interpreteren omwille van welke redenen respondenten tot de gerapporteerde risicoschattingen komen. In verschillende interviews antwoordden de bestuurders dat onoplettendheid en gsm gebruik veel vaker voorkomende ongevalsoorzaken zijn. Een verschillende malen voorkomend antwoord is dat andere factoren meestal aan de basis liggen van het ongeval (afleiding, snelheid, tussenafstand, rijgedrag, enzovoorts) maar dat de ladingzekering daarbij wel een factor kan zijn die de ernst van de ongevallen bepaalt.

3.3.5.2 Aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering

Om te peilen hoe aanvaardbaar bestuurders het niet correct zekeren van lading vinden, stelden we hen de vraag: "Hoe aanvaardbaar vindt u het persoonlijk om te rijden met een lading die niet correct gezekerd is?" met als antwoordmogelijkheden heel onaanvaardbaar, onaanvaardbaar, neutraal, aanvaardbaar en heel aanvaardbaar.

Uit de antwoorden bleek dat een grote meerderheid van 72% van de bestuurders het niet correct zekeren van lading heel onaanvaardbaar (47%) of onaanvaardbaar (25%) vond. Slechts een kleine minderheid van 6% vind het aanvaardbaar om lading niet correct te zekeren (Tabel 39). Deze bestuurders gaven wel aan dat er volgens hen veel afhangt van de situatie, het type voertuig waarmee ze lading vervoeren (gesloten container vs open laadbak), hoe ver ze met de lading moeten rijden en op welk type wegen ze hiermee moeten rijden. Veelvoorkomende uitspraak: "Je moet hierbij vooral uw gezond verstand gebruiken". De bestuurders maken een onderscheid tussen incorrecte ladingzekering volgens de wetgeving en incorrecte ladingzekering volgens hun eigen inschattingen naar (on)veiligheid toe.

Tabel 39. (On)aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering.

Aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering	Aantal respondenten	Percentage
Heel onaanvaardbaar	67	47%
Onaanvaardbaar	36	25%
Neutraal	27	19%
Aanvaardbaar	7	5%
Heel aanvaardbaar	2	1%
Geen antwoord	4	3%
Totaal	143	100%

Een analyse van de aanvaardbaarheid van het incorrect zekeren van lading bij bestuurders met en zonder overtredingen ladingzekering maakt duidelijk dat bestuurders met overtredingen geneigd zijn om het niet correct zekeren van lading relatief aanvaardbaarder te vinden (Tabel 40). Het percentage respondenten dat het incorrect zekeren van lading *heel* aanvaardbaar vindt ligt in beide groepen even laag (rond 2% à 3%). Maar 11 procent van de bestuurders met een overtreding vindt het incorrect zekeren van lading toch aanvaardbaar tegenover slechts 2 procent bij de bestuurders zonder overtreding. Het percentage "heel onaanvaardbaar"-antwoorden ligt ook veel hoger in de groep zonder overtredingen (56%) dan in de groep met overtredingen (27%).

Tabel 40. Aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering in functie van al dan niet in overtreding.

Aanvaardbaarheid van incorrecte ladingzekering	Niet in overtreding (%)	In overtreding (%)	Totaal
Heel onaanvaardbaar	55 (56%)	12 (27%)	67
Onaanvaardbaar	22 (22%)	14 (31%)	36
Onaanvaardbaar/ Neutraal	1 (1%)	0 (0%)	1
Neutraal	14 (14%)	12 (27%)	26
Aanvaardbaar	2 (2%)	5 (11%)	7
Heel aanvaardbaar	1 (1%)	1 (2%)	2
Weet niet/ Geen antwoord	3 (3%)	1 (2%)	4
Totaal	98 (100%)	45 (100%)	143

3.3.5.3 Tijd en middelen

In de enquête werd ook gepeild naar de ter beschikking staande tijd en middelen om de lading correct te zekeren. Op de vraag " Was er voldoende tijd om de lading correct te zekeren?" antwoordden slechts 5 van de 143 geïnterviewde bestuurders dat er niet voldoende tijd beschikbaar was, 104 respondenten antwoordden dat er voldoende tijd beschikbaar was. Een vrij grote groep van 34 respondenten gaven geen antwoord op de vraag (wat voortvloeit uit het feit dat een aantal bestuurders geen lading vervoerden of zelf niet instonden voor het zekeren van de lading). Als we alleen kijken naar de bestuurders die de vraag konden of wilden beantwoorden vond 95% van de bestuurders dat er voldoende tijd beschikbaar was voor het zekeren van de lading.

Daarnaast werd ook gevraagd " Werden er voldoende middelen ter beschikking gesteld om veilig te zekeren?". Ook daarop konden 35 van de 143 geïnterviewde bestuurders geen antwoord geven. 11 van de 108 respondenten die wel een antwoord konden geven (10%) vond dat er niet voldoende middelen ter beschikking gesteld werd. De overige 90% antwoordden dat er wel voldoende middelen ter beschikking gesteld werden.

3.3.6 Eerdere incidenten met ladingverlies

3.3.6.1 Eerdere ongevallen

Op de vraag "*Heeft u ooit een ongeval gehad waarbij een lading niet correct gezekerd was?*" antwoordde 4 van de 143 respondenten positief (3%).

3.3.6.2 Eerder verlies van lading

Op de vraag "*Heeft u ooit lading verloren tijdens vervoer op de openbare weg?*" antwoordde 12 van de 143 respondenten positief (8%).

Zoals blijkt uit Tabel 41 is er geen duidelijk verband tussen leeftijd en het ooit al verloren hebben van lading. Theoretisch gezien zou men verwachten dat hoe meer jaren rijervaring een bestuurder heeft, hoe groter dan kans wordt om eerder al problemen ervaren te hebben met het vervoeren van lading. Uit het patroon van de antwoorden van de respondenten blijkt dat dit niet het geval is.

Tabel 41. Zelfgerapporteerd verlies van lading (ooit) in functie van leeftijdsgroep.

Leeftijdsgroep	Zelfgerapporteerd verlies van lading (ooit)	Aantal respondenten	
17-24	1	10	10%
25-34	5	36	14%
35-44	2	31	6%
45-54	1	32	3%
55-64	3	30	10%
65+		4	0%
Totaal	**12**	**143**	8%

3.4 Bespreking gedragsmeting ladingzekering

Van de 143 geïnterviewde bestuurders rapporteerden 45 bestuurders dat de politie bij hen een overtreding inzake ladingzekering vastgesteld had (31%). Indien we het percentage berekenen op basis van de 124 bestuurders die lading vervoerden loopt dit overtredingspercentage op tot 36% van de bestuurders die lading vervoerden op het moment van de politiecontrole. Dit percentage ligt op hetzelfde niveau als het percentage door de politie geregistreerde overtredingen van de sessies waarin het totaal aantal gecontroleerde bestuurders bekend was (31%). De responsgraad bleek niet systematisch samen te hangen met het al dan niet in overtreding zijn. Bestuurders in overtreding bleken met andere woorden dus niet meer of niet minder geneigd om aan het onderzoek deel te nemen dan andere bestuurders.

Het algemene percentage gecontroleerde bestuurders met één of meerdere overtredingen ladingzekering ligt slechts ongeveer 10 procentpunten lager dan het percentage bestuurders met één of meerdere overtredingen ladingzekering dat geregistreerd werd in de nationale controleacties op ladingzekering in 2024, dat voor de Vlaamse provincies op 44% uitkwam. Het percentage door de politie vastgestelde overtredingen tegen ladingzekering varieerde sterk van sessie tot sessie; van minimum slechts 13% overtredingen tot maximaal 53% overtredingen. Dit wijst erop dat de briefing van de onderzoekers om zoveel mogelijk random te controleren niet bij alle controles even goed opgevolgd werd. Dit werd ook bevestigd in informele contacten met de controlerende diensten, die erkennen dat ook tijdens het onderzoek strategieën toegepast werden om potentieel gevaarlijke bestuurders te controleren op basis van ervaring en kennis van het terrein.

De tijdens het onderzoek uitgevoerde controles wijzen op een hoge prevalentie van overtredingen tegen ladingzekering. Dit betreft wellicht deels een overschatting omdat niet altijd strikt aselect gecontroleerd werd, maar ligt ook in lijn met het feit dat één op drie bestuurders rapporteren in het afgelopen jaar wel eens lading vervoerd te hebben waarvan ze zich bewust waren dat die niet correct gezekerd was.

Met betrekking tot zelfgerapporteerde overtredingen zien we in de geanalyseerde enquêteresultaten enkele interessante tendensen. Zo bleek het percentage zelfgerapporteerde overtredingen bij bestelwagenbestuurders (16%) lager te liggen dan bij vrachtwagenbestuurders (34%), bleek er een tendens dat bestuurders met meer dan 20 jaar ervaring minder overtredingen tegen ladingzekering rapporteren dan jongere bestuurders en bleken bestuurders die hun kennis over ladingzekering als expert beschrijven minder overtredingen te rapporteren dan bestuurders die hun niveau beschrijven als basis of gevorderd. Een opvallend groot effect werd ook geobserveerd met betrekking tot de mate waarin bestuurders aangaven dat de opleiding code 95 voor ladingzekering al dan niet volstaat om de lading die men meestal vervoert correct te zekeren. Bij bestuurders die aangeven dat de opleiding volstaat bleek 25% in overtreding, bij bestuurders die aangeven dat de opleiding niet volstaat bleek 58% in overtreding. Op basis van enkele vragen over hoe bestuurders zelf hun niveau van kennis inschatten over ladingzekering blijkt dat meer dan 90 procent van de respondenten vindt dat ze voldoende kennis hebben over de zekering van het type lading dat ze vervoerden. Bij de vrachtwagenbestuurders vindt ongeveer 80% van de respondenten van zichzelf dat hij/zij een gevorderd of expert niveau van kennis heeft over ladingzekering. Dit contrasteert enigszins met de hoge frequentie waarmee overtredingen vastgesteld worden. Het zou kunnen dat bestuurders hun kennisniveau overschatten maar het is ook mogelijk dat bestuurders omwille van allerlei redenen (tijdswinst, slordigheid, onverschilligheid) hun kennis niet altijd aanwenden in het zekeren van de vervoerde lading. Gebrek aan tijd speelde bij een klein deel van de respondenten een rol (slechts 5% beweerde dat er te weinig tijd beschikbaar

was om de lading correct te zekeren). Tien procent van de respondenten beweerden dat er onvoldoende middelen ter beschikking gesteld werden om de lading correct te zekeren.

In de enquête werd ook gepeild naar de frequentie waarmee bestuurders zich in het afgelopen jaar bewust waren van overtredingen tegen ladingzekering. 66 procent van alle respondenten rapporteren in de afgelopen 12 maanden geen enkele keren gereden te hebben terwijl ze op de hoogte waren van het feit dat de lading niet correct gezekerd was. Een vijfde van alle respondenten geeft toe occasioneel (minder dan één keer per maand) lading te vervoeren die niet correct gezekerd was. De overige respondenten geven toe maandelijks of zelfs wekelijks of dagelijks met niet correct gezekerde lading te rijden.

De indicatoren die tijdens het onderzoek geregistreerd werden over de ernst van de vastgestelde (en/of gerapporteerde) overtredingen ladingzekering laten niet toe om een volledige analyse te maken. Uit de zelfgerapporteerde gegevens blijkt dat bij de 36 bestuurders die alleen een overtreding ladingzekering rapporteerden er in 2 gevallen een pv werd opgesteld, in alle andere gevallen ging het om een onmiddellijke of administratieve inning (26 gevallen) of een mondelinge opmerking (5). In zoverre het al dan niet opstellen van een proces-verbaal een goede indicator is van de ernst van de overtredingen lijkt het in de meeste gevallen om relatief lichte overtredingen te gaan. Een andere mogelijke indicator van de ernst van de overtreding is de grootte van de boete (cf. bijlage). Dit werd echter noch in de politionele statistieken die voor het onderzoek gebruikt werden, noch in de enquêtegegevens opgenomen, waardoor over de ernst van de overtredingen geen conclusies mogelijk zijn in het huidige onderzoek. In toekomstig onderzoek moeten meer gedifferentieerde indicatoren gebruikt worden om de frequentie van (levens)gevaarlijke overtredingen te onderscheiden van de frequentie van relatief lichte en minder gevaarlijke overtredingen.

De zelfgerapporteerde enquêtegegevens geven enkele interessante bijkomende inzichten in hoe bestuurders van vrachtwagens en bestelwagens met ladingzekering omgaan. Zo geeft, zoals boven aangehaald, een derde van alle respondenten toe wel eens lading te vervoeren die niet correct gezekerd was. Gemiddeld blijkt bij 16% van de geïnterviewde bestuurders in het verleden al eens een overtreding voor ladingzekering vastgesteld te zijn (18% bij de vrachtwagenbestuurders, 0% bij de bestelwagenbestuurders). 37% procent van de respondenten geeft aan in het afgelopen jaar op ladingzekering gecontroleerd geweest te zijn door de politie. In de geïnterviewde steekproef is de pakkans voor ladingzekering erg hoog. Omwille van het kleinschalige karakter van het onderzoek kan dit uiteraard niet zomaar naar de hele populatie vrachtwagenbestuurders gegeneraliseerd worden. Hiervoor is grootschaliger onderzoek of politionele data over het aantal jaarlijks uitgevoerde controles op ladingzekering noodzakelijk.

De subjectieve pakkans (de gepercipieerde kans om door de politie gecontroleerd te worden) blijkt heterogeen, met 31% van de bestuurders die het waarschijnlijk of heel waarschijnlijk vinden om gecontroleerd te worden, maar ook 44% van de bestuurders die het heel onwaarschijnlijk of onwaarschijnlijk vinden om gecontroleerd te worden op ladingzekering. Hetzelfde geldt voor de risicoperceptie, waarbij van de respondenten 38% denkt dat incorrecte ladingzekering nooit of hoogstens zelden de oorzaak is van verkeersongevallen, ongeveer een vijfde van de steekproef (19%) antwoordt dat incorrecte ladingzekering vaak of bijna altijd de oorzaak is bij verkeersongevallen en de overige respondenten denken dat ladingzekering "soms" de oorzaak is bij verkeersongevallen (36%) of kan de vraag niet beantwoorden (7%). Een analyse van de aanvaardbaarheid van het incorrect zekeren van lading bij bestuurders met en zonder overtredingen ladingzekering maakt duidelijk dat bestuurders met overtredingen geneigd zijn om het niet correct zekeren van lading relatief aanvaardbaarder te vinden. Het percentage respondenten dat het incorrect zekeren van lading *heel* aanvaardbaar vindt ligt in beide groepen even laag (rond 2% à 3%). Maar 11 procent van de bestuurders met een overtreding vindt het incorrect zekeren van lading toch aanvaardbaar tegenover slechts 2 procent bij de bestuurders zonder overtreding. Het percentage "heel onaanvaardbaar"-antwoorden ligt ook veel hoger in de groep zonder overtredingen (56%) dan in de groep met overtredingen (27%). Over alle bestuurders heen blijkt het niet correct zekeren van lading voor de overgrote meerderheid van 72% van de bestuurders (heel) onaanvaardbaar.

4 Conclusies en aanbevelingen

Het betreft één van de eerste keren in Europa dat dergelijke observatiestudie plaatsvond, wat impliceert dat deze studie enkele hiaten in kennis opvult. Hiertoe wensen we bij te dragen aan wetenschappelijk inzicht in het fenomeen van ladingzekering enerzijds en aanbevelingen voor het beleid te maken anderzijds. Op basis van kwalitatieve observaties tijdens de dataverzameling, de contacten met politie tijdens de gedragsmeting en de stuurgroep van dit project, kunnen dan ook enkele aanbevelingen opgesteld worden. Deze aanbevelingen werden geabstraheerd uit een beperkt aantal observaties, maar tonen aan dat bepaalde situaties (in meer of mindere mate) voorkomen in de praktijk die te vermijden zijn.

4.1 Prevalentie en impact

In de steekproef van dit onderzoek lag de prevalentie van overtredingen inzake ladingzekering op 31% (36% bij bestuurders die lading vervoerden) en dit zowel in de door de politie geregistreerde gegevens als in de zelfgerapporteerde resultaten van de enquête (beide 31%). In de nationale controleacties op ladingzekering ligt de prevalentie van overtredingen tegen ladingzekering op 44% in 2024. 33% van de geïnterviewde bestuurders rapporteerden in het afgelopen jaar wel eens een lading vervoerd te hebben waarvan de bestuurder wist dat die niet correct gezekerd was. Alles bij mekaar wijzen deze cijfers op een grote prevalentie van overtredingen tegen ladingzekering. Over de omvang van deze problematiek was in Vlaanderen (of België) tot op heden geen systematische kennis beschikbaar. Deze schatting van de omvang van de problematiek noopt tot actie. Daartoe worden in de volgende paragrafen specifieke aanbevelingen geformuleerd. Om de volledige impact van de hoge prevalentie van overtredingen op de verkeersveiligheid in te schatten bevelen we aan om in toekomstig onderzoek ook de ernst van de overtredingen (in termen van het risico op zware ongevallen) systematischer te analyseren. In dit onderzoek zijn we er niet in geslaagd om dit aspect voldoende gedetailleerd te onderzoeken. Zo werden in de interviews geen vragen gesteld over de grootte van de boete om de omvang van de enquête binnen de perken te houden. Nochtans reflecteert de hoogte van de boete in de boetecatalogus in zekere mate het risico van de overtreding. Om de volledige impact van overtredingen inzake ladingzekering op de verkeersveiligheid te evalueren moet dit aspect in toekomstig onderzoek verder onderzocht worden. Op die manier kan ook bijkomende informatie verworven worden over de impact van het probleem van overtredingen tegen ladingzekering. Zoals besproken kan de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem dat door foute ladingzekering gecreëerd wordt niet ingeschat worden op basis van ongevallengegevens of politionele gegevens. Diepteonderzoek naar de ongevalsfactoren die een oorzakelijke rol spelen in ongevallen waarin vrachtwagens of andere voertuigen die lading vervoeren betrokken zijn is nodig om een volledig zicht te krijgen op hoe vaak foute ladingzekering tot ongevallen en letsels leidt. Dit diepteonderzoek moet aangevuld worden met de observaties op het terrein na het ongeval. Door middel van deze observatie kan een inschatting worden gemaakt van de lading, de ladingzekering en de problemen die hiermee gepaard gaan. Deze ongevalsobservaties op het terrein zijn complementair aan diepteonderzoek naar ongevalsfactoren.

4.2 Opleiding en bewustmaking

Uit de kleinschalige gedragsobservatie blijkt dat minder vrachtwagenchauffeurs een overtreding op ladingzekering begaan wanneer zij de opleidingsmodule "Ladingzekering" binnen code 95 als voldoende informerend ervaarden. Het evalueren van de ervaringen van de chauffeurs na afloop van de cursusdag kan hierbij identificeren of dit te maken heeft met de inhoud, of met het type lading dat de chauffeur in kwestie typisch vervoert. Op basis daarvan kan de opleiding eventueel bijgewerkt worden zodat meer en meer chauffeurs deze bijscholing als voldoende informerend ervaren.

De hoge prevalentie van overtredingen tegen ladingzekering (31% van de bestuurders is in overtreding) contrasteert met de optimistische en positieve inschatting die de geïnterviewde bestuurders gemiddeld hebben over hun eigen kennis en expertise over ladingzekering. Meer dan 90 procent van de respondenten vindt dat ze voldoende kennis heeft over de zekering van het type lading dat ze vervoerden. 80% van de respondenten vindt van zichzelf dat hij/zij een gevorderd of expert niveau van kennis heeft over ladingzekering. Het (zelfgerapporteerde) percentage overtredingen tegen ladingzekering blijkt ook even hoog in de groep respondenten die vindt dat ze voldoende kennis hebben als in de groep die onvoldoende kennis heeft. Dit zou er op kunnen wijzen dat bestuurders zichzelf overschatten. Op basis van alle elementen die in de opleiding ladingzekering aan bod komen en op basis van de vele categorieën overtredingen tegen zeer veel mogelijke

elementen van ladingzekering die opgenomen zijn in de lijst met boetes (cf. bijlagen) wordt duidelijk dat het vereiste kennisniveau om alle regels correct toe te passen bij alle mogelijke types van ladingen een zeer doorgedreven studie en training vergt. Omwille van de complexiteit van de materie lijkt het logisch om bestuurders te wijzen op de nood aan permanente vorming en levenslang leren om alle aspecten die nodig zijn te beheersen. Supervisie door eventuele leidinggevenden of aftoetsen bij collega's in geval van twijfel kunnen ook nuttige opleidingselementen vormen naast de opleiding code 95.

In een aanzienlijk deel van de bedrijven wordt het laden en zekeren van goederen uitgevoerd door vorkheftruckchauffeurs en magazijniers. Tot op heden zijn zij niet verplicht een opleiding 'Ladingzekering' te volgen, terwijl zij wel kunnen instaan voor deze taak. Bedrijven kunnen natuurlijk kiezen hun eigen personeel hiervoor op te leiden, maar dit verloopt niet via een gestandaardiseerde opleiding zoals het geval is binnen code 95. Het verplicht opleiden van deze vorkheftruckchauffeurs en magazijniers net zoals gebeurt in de opleiding code 95 lijkt aangewezen.

Bedrijven dienen ook (nationaal en internationaal) bewust gemaakt te worden van de gevaren wanneer zij een onvoldoende gezekerde lading de baan op laten gaan. Dit heeft niet enkel impact op de verkeersveiligheid, ook economisch kan dit gevolgen hebben op het bedrijf zelf, zoals het leveren van beschadigde goederen wat tot ontevredenheid leidt bij de klant. We zien bovendien op basis van onze gegevens dat de pakkans relatief hoog lijkt, wat financiële gevolgen (boetes) met zich meebrengt bij verkeerd geladen goederen. Bedrijven dienen hun chauffeurs en (ver)laders te voorzien van voldoende middelen om iedere lading correct te zekeren. Daarnaast dienen deze middelen regelmatig gecontroleerd te worden op schade en moeten deze tijdig vervangen worden. Dat in de geïnterviewde steekproef 10 procent van de respondenten beweerden dat er onvoldoende middelen ter beschikking gesteld werden om de lading veilig te zekeren wijst erop dat hier nog veiligheidswinst kan geboekt worden. De tijd die ter beschikking was om de lading correct te zekeren volstond bij 5% van de geïnterviewde bestuurders op wie de vraag van toepassing was niet om de lading correct te zekeren. Op basis van de steekproef lijkt tijd niet de belangrijkste factor te zijn, maar zowel bedrijven als bestuurders dienen zich bewust te zijn van het belang van ladingzekering voor de veiligheid van zowel de bestuurders als de medeweggebruikers en dienen ook voldoende tijd te investeren in het volledig veilig zekeren van de vervoerde lading. Breder kunnen ook de transportfederaties of andere partners verwant aan deze bedrijven (bv. VIL, Vakbonden…) betrokken worden in opleidingen en bewustmaking rond deze problematiek.

Ook bestuurders met een rijbewijs B mogen lading vervoeren, denk aan pakjesbezorgers, verhuisdiensten, personen die met hun snoeiafval of oude koelkast naar het recyclagepark rijden. Dit zijn personen die in principe geen opleiding kregen over ladingzekering of bewust gemaakt werden van de gevaren van het foutief of niet zekeren van lading. Het kan interessant zijn om in de opleiding tot het behalen van een rijbewijs B een (beperkte) module toe te voegen over ladingzekering. Dit geldt evenzeer voor bijvoorbeeld gezinnen die met de auto op vakantie gaan en hun auto vol laden of overladen, ook zij dienen zich bewust te zijn van mogelijke gevaren. Het verlengt niet enkel de stopafstand bij een noodstop, een volgeladen koffer belemmert ook het zicht door de achterruit, het creëert een hoger brandstofverbruik en zorgt voor meer bandenslijtage.

De drie meest voorkomende types overtredingen die in de nationale controleacties op ladingzekering (data 2024) vastgesteld worden zijn "onvoldoende middelen" (155), "methode van zekeren niet geschikt" (111) en "staat van de middelen" (67). Maar ook andere overtredingen zoals geen ladingzekering, positie laadeenheid, middelen niet geschikt, voertuig niet geschikt, andere overtredingen ladingzekering, staat verpakking, staat voertuig en ontbreken certificaat verpakking worden regelmatig door de politie vastgesteld op het terrein. De categorie "geen ladingzekering" werd geregistreerd bij 47 van de 959 gecontroleerde voertuigen (5 procent). De opleiding en sensibilisering hierrond moet voldoende inspelen op alle elementen die noodzakelijk zijn voor een correcte ladingzekering. De resultaten van de nationale controleacties op ladingzekering roepen daarbij op om zeker voor de staat van de beveiligingsmiddelen en het inzetten van voldoende beveiligingsmiddelen specifieke aandacht te vragen. Ladingzekering betreft immers niet alleen het toepassen van de juiste methoden voor elk type lading, maar ook het gebruik van voldoende en voldoende veilig materiaal. Het lijkt aangewezen om deze aspecten aandachtiger te behandelen in opleidingen en sensibilisering. Om een lading correct te beveiligen moeten alle elementen die een impact kunnen hebben op de veiligheid nauwgezet geëvalueerd worden en dient men er zich van bewust te zijn dat één zwakke schakel in een voor de rest perfect beveiligde lading kan maken dat een situatie die globaal gezien relatief veilig *lijkt* in de praktijk levensgevaarlijk is.

4.3 Handhaving

Vanuit politie rijst de vraag om politie-inspecteurs een gedegen opleiding ladingzekering aan te leren. Een controle op ladingzekering vereist veel technische kennis, waardoor dergelijke opleiding voor hen cruciaal is om de overtredingen vast te stellen. Een tweede aspect dat politionele instanties aangeven is dat er onvoldoende middelen ter beschikking zijn om dergelijke controleacties te organiseren. Puur op basis van de steekproef van tijdens het onderzoek geïnterviewde bestuurders lijkt de pakkans relatief hoog te liggen. Meer dan de helft van de respondenten werd in het afgelopen jaar niet gecontroleerd op ladingzekering (62%). Bij ongeveer één vijfde werd de lading één keer gecontroleerd (17%), bij nog een vijfde werd de lading 2 keer of nog vaker gecontroleerd. Een andere indicator voor de pakkans is of de politie in het verleden bij de bestuurder een overtreding heeft vastgesteld voor het niet correct zeker van de lading. Dat bleek het geval bij 23 respondenten (16%), bij de overige 120 respondenten (84%) werd in het verleden nog geen enkele overtreding voor ladingzekering vastgesteld. Ongeveer de helft van alle deelnemers acht het onwaarschijnlijk of zeer onwaarschijnlijk om gecontroleerd te worden op ladingzekering (44%). Een kleinere groep, namelijk 31% van de respondenten acht het daarentegen waarschijnlijk of heel waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op ladingzekering. Het overige kwart van de respondenten vindt de kans op controle noch waarschijnlijk noch onwaarschijnlijk (22%) of kan geen inschatting maken (3% antwoordt weet het niet). Alles bij mekaar wijzen deze gegevens erop dat de pakkans relatief hoog ligt. Dit is zeker het geval in de onderzochte steekproef, maar gezien het kleinschalig en deels select karakter van de steekproef moet hierbij vermeld worden dat deze gegevens niet zondermeer mogen gegeneraliseerd worden naar de volledige populatie. Permanente politiecontroles en investeringen in het systematisch handhaven van de regels voor ladingzekering is naast opleiding en sensibilisering een centrale pijler voor een preventiebeleid.

De handhaving van ladingzekering is een verantwoordelijkheid van verschillende instanties die deze controles doen, alsook de justitiële pijler die gevolg geeft aan de overtreding. In eerste instantie – en nauw verwant met bovenstaande aanbeveling - kaarten we de deskundigheid aan die dit vergt om dergelijke controles te doen. Gezien het moeilijkheidsniveau van deze materie zou een regelmatige bijscholing aan alle instanties een meerwaarde zijn. In tweede instantie is het zaak dat de controle-instanties op een uniforme wijze de vaststellingen in kaart brengen en afhandelen. Dit impliceert evenzeer een gelijke manier van handhaving voor bestuurders. Deze harmonisering kan mogelijk gemaakt worden door regelmatig samen te werken. De coördinatie van verschillende controle-instanties die aanwezig kunnen zijn tijdens de nationale actiedagen ladingzekering is echter niet altijd vanzelfsprekend, aldus enkele politie-inspecteurs. Enkele van deze instanties zijn ook niet verplicht om hun uitgevoerde controles in te voeren in de daarvoor ontwikkelde registratietool (ActRRU). Hierdoor komen niet alle gegevens van eenzelfde controlelocatie op dezelfde plek terecht. In derde instantie is het betrekken van de justitiële pijler cruciaal. Op niveau van het Openbaar Ministerie/Hoven & Rechtbanken wordt in de stuurgroep opgemerkt dat er soms weinig kennis is over de problematiek van ladingzekering. Dit leidt wel eens tot een 'klassering zonder gevolg' of een niet-beoogde sanctie omwille van de complexiteit van het dossier, wat op zijn beurt demotiverend werkt voor de vaststeller op het terrein. Tot slot kaarten we de uitwisseling van informatie van buitenlandse bestuurders die in overtreding zijn aan. Zo gebeurt de uitwisseling van informatie van buitenlandse bestuurders niet altijd accuraat met het betreffende land van afkomst, wat soms tot een straffeloosheid leidt. In principe is de bestuurder steeds verantwoordelijk voor de lading die hij of zij vervoert op de openbare weg. Hierbij wordt onvoldoende rekening gehouden met verzegelde trailers en containers. Bestuurders pikken deze containers bijvoorbeeld op in een depot of de haven en kunnen zelf de trailer niet openen om de lading te controleren (noch de inhoud, noch de ladingzekering). Tijdens een controle wordt de bestuurder hierbij geïmmobiliseerd, terwijl deze trailer of container in principe het depot of de haven nooit had mogen verlaten. Gerichte controles in de havens en vlakbij toegangswegen van industriezones kunnen voorkomen dat deze ladingen op ons wegennet terecht kunnen komen.

Referenties

Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. & Bouwen, L. (2023). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute. https://vias.be/publications/Nationale%20gedragsmeting%20%E2%80%9CRijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%E2%80%9D%202021/Nationale_gedragsmeting_Rijden_onder_invloed_van_alcohol_2021.pdf.

Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. & Bouwen, L. (2023a). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute.

ETSC (2013). Towards safer transport of goods and passengers in Europe. https://etsc.eu/towards-safer-transport-of-goods-and-passengers-in-europe-pin-flash-24/

ETSC (2020). PIN flash report 39 *How to improve the safety of goods vehicles in the EU?. https://etsc.eu/how-to-improve-the-safety-of-goods-vehicles-in-the-eu-pin-flash-39/*

European Agency for Safety and Health at Work (2011). A review of accidents and injuries to road transport drivers. Retrieved from https://osha.europa.eu/sites/default/files/Road-transport-accidents.pdf.

European Union (2014). European best practices guidelines on cargo securing for road transport. Luxembourg: publications office of the European Union. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/30c7c1dc-f26e-44af-bd4c-2434b43edd7e

IRU International road transport union (2007). ETAC European truck accident causation. https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-2007-etac-study.pdf

IRU International road transport union (2014). International Guidelines on Safe Load Securing for Road Transport. Geneva: IRU secretariat general. https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-safe-load-securing-8th.pdf

KfV (2023). Ladung sichern, aber richtig! Gedownload van https://www.kfv.at/wp-content/uploads/2024/08/Ladungssicherung_WEB-Einzelseiten.pdf.

NHTSA (2025). Drive Safe: Secure Your Load. https://www.nhtsa.gov/drive-safe-secure-your-load.

Slootmans, F., Boets, S. (2025). Statusrapport verkeersveiligheid 2024 – Waar staan we na drie jaar All For Zero?, Brussel: Vias institute. https://vias.be/publications/Statusrapport%20verkeersveiligheid%202024/Statusrapport_verkeersveiligheid_2024.pdf

Stelling, A., Boets, S., González Hernández, B., Jankowska, D., Larsson, P., Schumacher, M., Vieira, S., Ziakopoulos, A., (2023). KPI Distraction. Methdological Guidelines. Report produced as part of the Trendline project, supported by the European Union. https://trendlineproject.eu/media/pages/publications/c38ded15e5-1700564951/methodological-guidelines-kpi-distraction.pdf

Trafikverket (2009). In-depth analysis of accidents with heavy goods vehicles Effects of measures promoting safe heavy goods traffic. https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363422/FULLTEXT01?_t_tags=language%3Asv%2Csiteid%3Afe6b9f2f-839f-43c6-a237-b1141230175b&_t_hit.id=Trafikverket_PublicWeb_PageTypes_WebPublicationShopType/4WJaPrYfRxW2RhG4eb2pBA&_t_hit.pos=1244

Transpo (2019). Transpo 10/01/2019. Retrieved from https://vil.be/wp-content/uploads/2019/02/190110-Transpo-Ladingzekering_Met-de-wegpolitie-op-verplaatsing.pdf

Vias institute. (2023a). Belgium – ESRA3 Country Fact Sheet. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (01/2024). [Fact sheet]. https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023countryfactsheetbelgium-nl.pdf

Bijlage

Mogelijke overtredingen en daaraan gerelateerde boetes

Op de website van de Vlaamse overheid is een lijst gepubliceerd van de boetes bij het vaststellen van overtredingen met betrekking tot ladingvervoer (cf. https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/boetes-ladingzekering-wegvervoer).

De overtredingen zijn ingedeeld in 3 brede groepen:

1. Geschiktheid van het voertuig
2. Bevestigingsmethoden
3. De lading is helemaal niet vastgezet

Daarbinnen worden gedetailleerde specificaties gegeven over de aard van de overtredingen en de hiermee corresponderende boete.

De tabel hieronder geeft de overtredingen met betrekking tot de geschiktheid van het voertuig.

1.1	**Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten)**	
1.1.1.a)	Verzwakkende roestschade of vervormingen	350 euro
1.1.1.b)	Barsten die de integriteit van de laadruimte in gevaar brengen	1.000 euro
1.1.2.a)	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)	350 euro
1.1.2.b)	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading	1.000 euro
1.2.	**Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)**	
1.2.1.a)	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.	350 euro
1.2.1.b)	Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk	1.000 euro
1.2.2.a)	Standaard niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)	350 euro
1.2.2.a)	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading	1.000 euro
1.2.3.a)	De toestand van planken van zijwanden voldoet niet.	350 euro
1.2.3.b)	Barsten	1.000 euro
1.3.	**Achterwand (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)**	
1.3.1.a)	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.	350 euro
1.3.1.b)	Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk	1.000 euro
1.3.2.a)	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)	350 euro
1.3.2.a)	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading	1.000 euro
1.4.	**Rongen (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)**	
1.4.1.a)	Verzwakkende roestschade, vervormingen, onvoldoende bevestigd aan het voertuig	350 euro
1.4.1.b)	Barsten; bevestiging aan het voertuig instabiel	1.000 euro
1.4.2.a)	Onvoldoende kracht of ontoereikend ontwerp	350 euro
1.4.2.b)	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading	1.000 euro
1.5.	**Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)**	
1.5.1.a)	In onvoldoende goede staat of ontoereikend ontwerp	350 euro
1.5.1.b)	Kunnen de vereiste trekkrachten niet aan	1.000 euro
1.5.2.a)	Aantal onvoldoende	350 euro
1.5.2.b)	Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen	1.000 euro
1.6.	**Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)**	
1.6.1.a)	In slechte staat, beschadigd	350 euro
1.6.1.b)	Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan	1.000 euro

1.6.2.a)	Niet geschikt voor de vervoerde lading	350 euro
1.6.2.b)	Ontbreken	1.000 euro
1.7.	**Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)**	
1.7.1.a)	In slechte staat, beschadigd	350 euro
1.7.1.b)	Barsten; kan de lading niet dragen	1.000 euro
1.7.2.a)	Onvoldoende laadvermogen	350 euro
1.7.2.b)	kan de lading niet dragen	1.000 euro

Onderstaande tabel geeft de overtredingen met betrekking tot bevestigingsmethoden.

2.1.	**Vastzetten, blokkeren en direct vastsjorren**	
2.1.1	**Directe bevestiging van de lading (blokkeren)**	
2.1.1.1. a)	Afstand tot de voorwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot	350 euro
2.1.1.1. b)	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord	1.000 euro
2.1.1.2. a)	Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot	350 euro
2.1.1.2. b)	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord	1.000 euro
2.1.1.3. a)	Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot	350 euro
2.1.1.3. b)	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord	1.000 euro
2.1.2.	**Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant**	
2.1.2.1. a)	Niet correct aan het voertuig bevestigd	75 euro
2.1.2.1.b)	Niet goed bevestigd	350 euro
2.1.2.1. c)	Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los	1.000 euro
2.1.2.2. a)	Niet correct vastgezet	75 euro
2.1.2.2.b)	Niet stevig genoeg vastgezet	350 euro
2.1.2.2.c)	Volkomen ineffectief	1.000 euro
2.1.2.3.a)	Het vastzetmiddel is niet helemaal geschikt.	350 euro
2.1.2.3.b)	Het vastzetmiddelen is volkomen ongeschikt.	1.000 euro
2.1.2.4.a)	De gekozen methode voor het vastzetten van de verpakking is suboptimaal	350 euro
2.1.2.4.b)	De gekozen methode is volkomen ontoereikend.	1.000 euro
2.1.3	**Direct vastzetten met netten en dekens**	
2.1.3.1.a)	Toestand van de netten en dekens (het etiket ontbreekt of is beschadigd, maar het middel is in goede staat)	75 euro
2.1.3.1.b)	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd	350 euro
2.1.3.1.c)	Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar	1.000 euro
2.1.3.2.a)	De netten en dekens zijn niet sterk genoeg.	350 euro
2.1.3.2.b)	Het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist	1.000 euro
2.1.3.3.a)	De netten en dekens zijn niet goed vastgemaakt.	350 euro
2.1.3.3.b)	Bevestiging minder in staat om twee derde van de krachten bij een botsing te weerstaan	1.000 euro
2.1.3.4.a)	De netten en dekens zijn niet helemaal geschikt om de lading vast te zetten	350 euro
2.1.3.4.b)	Volkomen ongeschikt	1.000 euro
2.1.4.	**Afscheiding en opvulling van ladingseenheden of tussenruimten**	

2.1.4.1.a)	Geschiktheid van de afscheidings- en opvullingseenheid	350 euro
2.1.4.1.b)	Er is te veel ruimte tussen de ladingseenheden.	1.000 euro
2.1.5.	**Directe bevestiging (horizontaal, transversaal, diagonaal, met lussen of veren)**	
2.1.5.1.a)	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.	350 euro
2.1.5.1.b)	Minder dan twee derde van de vereiste kracht	1.000 euro
2.2.	**Vastzetten met frictiesloten**	
2.2.1.	Bereiken van de vereiste vastzettingskrachten	
2.2.1.1.a)	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.	350 euro
2.2.1.1.b)	Minder dan twee derde van de vereiste kracht	1.000 euro
2.3.	**Apparatuur voor het vastzetten van de lading**	
2.3.1.a)	Geschiktheid van de apparatuur voor het vastzetten van de lading	350 euro
2.3.1.b)	Volledig ongeschikte apparatuur	1.000 euro
2.3.2.a)	Het etiket (bv. op het afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd, maar de apparatuur is nog in goede staat.	75 euro
2.3.2.b)	Het etiket (bv. op afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd en de apparatuur is niet in goede staat	350 euro
2.3.3.a)	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd	350 euro
2.3.3.b)	Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar	1.000 euro
2.3.4.a)	De aanspanners zijn niet correct gebruikt	350 euro
2.3.4.b)	De aanspanners zijn stuk	1.000 euro
2.3.5.a)	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is verkeerd gebruikt (bv. geen bekleding van de randen).	350 euro
2.3.5.b)	De apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken (bv. knopen).	1.000 euro
2.3.6.a)	Bevestiging van de apparatuur voor het vastzetten van de lading ondeugdelijk	350 euro
2.3.6.b)	Minder dan twee derde van de vereiste kracht	1.000 euro
2.4.	**Overige apparatuur (bv. antislipmatten, bekleding van en rails op randen)**	
2.4.1.a)	De gebruikte apparatuur is ongeschikt.	75 euro
2.4.1.b)	Er is verkeerde of defecte apparatuur gebruikt.	350 euro
2.4.1.c)	De gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt.	1.000 euro
2.5.	**Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal**	
2.5.1.a)	Bulkmateriaal waait weg tijdens het gebruik van het voertuig in het verkeer en dat kan het overige verkeer afleiden	350 euro
2.5.1.b)	Gevaar voor het verkeer	1.000 euro
2.5.2.a)	Het bulkmateriaal is niet toereikend vastgezet.	350 euro
2.5.2.b)	Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert	1.000 euro
2.5.3.a)	Geen bedekking van lichte goederen	350 euro
2.5.3.b)	Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert	1.000 euro
2.6.	**Vervoer van rondhout**	
2.6.1.	Het vervoerd materiaal (boomstammen) ligt gedeeltelijk los.	1.000 euro
2.6.2.a)	De vastzettingskrachten van de ladingseenheid zijn niet toereikend	350 euro
2.6.2.b)	Minder dan twee derde van de vereiste kracht	1.000 euro

Voor de derde categorie – het helemaal niet vastzetten van de lading – is een boete van 1000 € vastgelegd.

Volledige lijst geregistreerde inbreuken onmiddellijk gevaar

Wet	Art	Wetsartikel	2021	2022	Som	Percent
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§2.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.6.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.6.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§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 [artikel 45bis.§4 KB 01.12.1975] [...]. [Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): ontbreken. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	136	67	203	7.9%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§3.al.2 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 0.1.3de deel]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 0.1 van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§3. [...] 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 [...]. [Lading kan niet correct worden vastgezet als gevolg van de verpakking ervan. Er is een gevaarlijk gebrek: de verkeersveiligheid is direct en onmiddellijk in het gedrang door de kans dat de lading of delen ervan verloren gaan, een gevaar dat rechtstreeks voortvloeit uit de lading of een onmiddellijk gevaar voor personen.]	14	13	27	1.1%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§3.al.3 + al.6.1° + 4° [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 0.3.3de deel]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 0.3 van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§3. [...] De verlader bezorgt de vervoerder waarop hij een beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen [...]. De vervoerder [...]: a) voorziet een voertuig dat geschikt is voor de lading waarvoor hij is gecontracteerd; b) biedt op de plaats van laden een voertuig aan dat schoon en zonder structurele schade is [...]. De verzender voorziet in alle nodige documenten, met daarin minstens: a) een correcte beschrijving van de goederen; b) de massa van de totale lading [...].	171	145	316	12.3%

		[Het voertuig is ongeschikt voor de ingeladen lading. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§3.al.3 + al.6.3° [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 0.2.3de deel]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 0.2 van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§3. [...] De verlader bezorgt de vervoerder [...]: [...] de positie van het zwaartepunt van elke laadeenheid als die niet in het midden ligt; [...] de beperkingen voor het stapelen en de richting die tijdens het vervoer moet worden toegepast; [...] alle aanvullende informatie die vereist is voor de juiste zekering [...]. De verlader voldoet aan de volgende voorwaarden: hij staat in voor de verdeling van de lading over de laadvloer; hij respecteert de maximale toelaatbare massa en de aslasten van het voertuig [...]. [Eén of meer ladingseenheden zijn niet correct gepositioneerd. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	28	27	55	2.1%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§3.al.6.1° + §6.al.2 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 0.4.3de deel]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 0.4 van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§3. [...] De vervoerder [...]: a) voorziet een voertuig dat geschikt is voor de lading waarvoor hij is gecontracteerd; b) biedt op de plaats van laden een voertuig aan dat schoon en zonder structurele schade is [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12640 Sjorpunten; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer; [...]; ISO 1161, ISO 1496 ISO-container; EN 283 Wissellaadbakken; EN 12641 Dekzeilen; EUMOS 40511 Palen - Rongen; [...].	7	5	12	0.5%

		[Duidelijke gebreken aan de bovenbouw van het voertuig. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §5.al.1 + §6.al.2.1ste , 4de , 5de en 6de normen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.6.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.3.6.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig [...] versnellingen of vertragingen ondergaat [...]. §5. De stouwvoorziening [...] die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig vast te maken, wordt zelf zodanig gezekerd dat ze niet ontgrendeld kan [...] loskomen [...]. §6. [...] De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten [...]; EN 12195-2 Sjorbanden gemaakt van kunstvezels; EN 123195-3 Sjorkettingen; EN 12195-4 Sjorstaalkabels [...]. [Apparatuur voor het vastzetten van de lading: minder dan twee derde van de vereiste kracht. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	40	25	65	2.5%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §5.al.1 + §6.al.2.1ste , 4de en 9de normen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.3.3.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.3.3.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig [...] versnellingen of vertragingen ondergaat [...]. §5. De stouwvoorziening [...] die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig vast te maken, wordt zelf zodanig gezekerd dat ze niet ontgrendeld kan [...] loskomen [...].	2	1	3	0.1%

		§6. [...] De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten [...]; EN 12195-2 Sjorbanden gemaakt van kunstvezels [...]; EN 12641 Dekzeilen [...]. [Direct vastzetten met netten en dekens: bevestiging minder in staat om twee derde van de krachten bij een botsing te weerstaan. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §6.al.1 + al.2.1ste , 4de en 9de normen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.3.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.3.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig versnellingen of vertragingen ondergaat. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten; EN 12195-2 Sjorbanden gemaakt van kunstvezels; EN 12641 Dekzeilen. [Direct vastzetten met netten en dekens: het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]		1	1	0.0%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §6.al.1 + al.2.1ste en laatstenormen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.4.1.c)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.4.1.c) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig [...]versnellingen of vertragingen ondergaat [...]. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, [...] geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de [...] normen EN 12195-1	8	6	14	0.5%

		Berekening van de sjorkrachten [...]; EUMOS 40509 Vervoer - Verpakking. [Overige apparatuur: de gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §6.al.1 + al.2.1ste norme [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.5.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.5.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig versnellingen of vertragingen ondergaat. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten; [...]. [Directe bevestiging (horizontaal, transversaal, diagonaal, met lussen of veren): de vastzettingskrachten zijn minder dan twee derde van de vereiste kracht. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	11	16	27	1.1%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §6.al.1 + al.2.1ste norme [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.2.1.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.2.1.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig versnellingen of vertragingen ondergaat. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten; [...]. [Vastzetten met frictiesloten (bereiken van de vereiste vastzettingskrachten): de	37	32	69	2.7%

		vastzettingskrachten zijn minder dan twee derde van de vereiste kracht. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 + §6.al.1 + al.2.1ste norme [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.6.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.6.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig versnellingen of vertragingen ondergaat. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten; [...]. [Vervoer van rondhout: vastzettingskracthten zijn minder dan twee derde van de vereiste kracht. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	2	6	8	0.3%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 en al.2 + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.2.1.c)]	[Vl. Gew.:]Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.2.1.c) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art.45bis.§4. Het ladingzekeringssyst. moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig [...] versnellingen of vertragingen ondergaat. Als[...]een ladingzekeringssyst. 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. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken [...], geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten	11	11	22	0.9%

		en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant: kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 en al.2 + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.2.2.c)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.2.2.c) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig [...] versnellingen of vertragingen ondergaat. Als [...] een ladingzekeringssysteem 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. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken [...], geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant: volkomen ineffectief. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	9	19	28	1.1%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.1 en al.2 + §6.al.2.3de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.7.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.7.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig [...] versnellingen of vertragingen ondergaat [...]. Als een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringssysteem 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. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...];		1	1	0.0%

		EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer [...]. [Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): kan de lading niet dragen. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.1°, 3°, 4° en 5° [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.5.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.3.5.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] moeten correct functioneren [...]; ze mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten ; ze mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen; ze moeten conform de daarvoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn [...]. [Apparatuur voor het vastzetten van de lading: de apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	14	22	36	1.4%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.1°, 3° en 5° [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.4.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.3.4.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] moeten correct functioneren [...]; ze mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten [...]; ze moeten conform de daarvoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn [...]. [Apparatuur voor het vastzetten van de lading: de aanspanners zijn stuk. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	13	9	22	0.9%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.3.4.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.3.4.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdeel van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, [...] geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1 [...]. [Direct vastzetten met netten en dekens: volkomen ongeschikt. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	2	3	5	0.2%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.4.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.4.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdeel van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, [...] geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1 [...]. [Afscheiding en opvulling van ladingseenheden of tussenruimten: er is te veel ruimte tussen de ladingseenheden. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	26	18	44	1.7%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.3.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdeel van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, [...] geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1 [...]. [Apparatuur voor het vastzetten van de lading: volledig ongeschikte apparatuur. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	91	59	150	5.9%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.1.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.1.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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 [...]. [Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten): niet hoog genoeg voor de vervoerde lading. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	13	7	20	0.8%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.1.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.2.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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	17	17	34	1.3%

		afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading [...]. [Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): niet hoog genoeg voor de vervoerde lading. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]				
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.3.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.3.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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 [...]. [Achterwand (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): niet hoog genoeg voor de vervoerde lading. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	5	2	7	0.3%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.2° + al.4 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.4.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.4.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt [...]. 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 [...]. [Rongen (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): niet hoog genoeg voor de vervoerde lading. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	7	4	11	0.4%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° + §6.al.2.1ste en 3de t.e.m. 6de normen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.6.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.6.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12195-1 Berekening van de sjorkrachten; [...]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer; EN 12195-2 Sjorbanden gemaakt van kunstvezels; EN 12195-3 Sjorkettingen; EN 12195-4 Sjorstaalkabels [...]. [Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): barsten; structuren kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	3		3	0.1%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.3.1.c)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.3.1.c) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; ze mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen [...]. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, [...] geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1 [...]. [Direct vastzetten met netten en dekens: apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	1	1	2	0.1%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.1 [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.3.3.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.3.3.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig [...] mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; ze mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen [...]. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, [...] geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van §4.al.1 [...]. [Apparatuur voor het vastzetten van de lading: apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	39	55	94	3.7%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.2.3de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.1.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.1.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer [...]. [Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten): barsten die de integriteit van de laadruimte in gevaar brengen. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	1		1	0.0%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.2.3de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.2.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.2.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer [...]. [Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	7	10	17	0.7%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.2.3de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.2.3.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.2.3.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer [...]. [Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): barsten van planken. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	1	3	4	0.2%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.2.3de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.3.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.3.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer [...]. [Achterwand (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	2	2	4	0.2%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3.3° en 4° + §6.al.2.3de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.7.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.7.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden: [...] ze mogen geen [...] beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten; mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer [...]. [Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): barsten; kan de lading niet dragen. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	1		1	0.0%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.3 + §6.al.2.2de en 3de normen [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.5.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.5.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig de [...] versnellingen of vertragingen ondergaat [...]. §6. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...]; EN 12640 Sjorpunten [Elk sjorpunt moet minstens weerstand bieden aan de volgende sjorkrachten: 400 daN voertuigen < of = 3,5t; 800 daN voertuigen > 3,5t en < of = 7,5t; 1000 daN voertuigen > 7,5t en < of = 12t; 2000 daN voertuigen > 12t]; EN 12642 Sterkte van de structuur van de laadvloer; [...]. [Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): kunnen de vereiste trekkrachten niet aan. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]		2	2	0.1%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.1.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.1.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] 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 [...] 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 / overal); 3° direct vastzetten; 4° neersjorren. [Directe bevestiging van de lading (blokkeren) - voorwand: meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	29	31	60	2.3%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.1.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.1.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] 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 [...] 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 / overal); 3° direct vastzetten; 4° neersjorren. [Directe bevestiging van de lading (blokkeren) - zijwand: meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	22	13	35	1.4%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.1.3.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.1.3.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. [...] 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 [...] 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 / overal); 3° direct vastzetten; 4° neersjorren. [Directe bevestiging van de lading (blokkeren) - achterwand: meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	21	19	40	1.6%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.2.3.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.2.3.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken [...], geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant: het vastzetmiddel is volkomen ongeschikt. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	11	7	18	0.7%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.1.2.4.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.1.2.4.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 lading. Het kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen. Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant: de gekozen methode is volkomen ontoereikend. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	13	12	25	1.0%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.5.1.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.5.1.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 lading. Het kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen. Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal: gevaar voor het verkeer. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	26	8	34	1.3%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.5.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.5.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 lading. Het kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen. Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal: verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	40	35	75	2.9%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.5.3.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.5.3.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 lading. Het kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen. Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal: verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	22	27	49	1.9%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 2.6.1)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 2.6.1 van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 lading. Het kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen. Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [Vervoer van rondhout: het vervoerd materiaal (boomstammen) ligt gedeeltelijk los. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	1	1	2	0.1%

KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§4.al.4 e.v. [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 3]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 3 van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§4. 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 lading. Het kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen. Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen. §6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4.al.1. [De lading is helemaal niet vastgezet. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	462	435	897	35.0%
KB 01.12.1975 [+ BVR 02.03.2018 + Bijlage 2 KB 19.04.2014]	Art. 45bis.§6.al.1 + al.2.2de norm [+ Art. 12.§3.al.2.3de streepje + punt 1.5.2.b)]	[Vl. Gew.:] Wordt beschouwd als overtreding vermeld op punt 1.5.2.b) van bijlage 2 van het KB 19.04.2014: Art. 45bis.§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 ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in §4, 1ste lid [Sjorpunten bij ladingdragers moeten tegenover elkaar in paren worden geplaatst, met tussenruimten van 0,7-1,2 m in de lengte en op max 0,25 m van de buitenrand]. De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen: [...] EN 12640 Sjorpunten [...]. [Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van de lading): onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen. Er is een gevaarlijk gebrek dat een direct en onmiddellijk gevaar vormt voor de verkeersveiligheid of gevolgen heeft voor het milieu.]	13	8	21	0.8%
			1 379	1 185	2 564	100.0 %

Enquete

Indien de antwoordmogelijkheden aangeduid zijn met ○, dan is er maar één antwoord mogelijk. Indien de antwoordmogelijkheden aangeduid zijn met □, dan kunnen er meerdere antwoorden aangeduid worden.

Vragen	**Antwoordmogelijkheden**
1) Wat is uw leeftijd?	○ 17-24 ○ 25-34 ○ 35-44 ○ 45-54 ○ 55-64 ○ 65+
2) Wat is uw nationaliteit?	.....
3) Wat is uw hoogst behaalde diploma?	○ Geen ○ Basisonderwijs ○ Secundair onderwijs ○ Hoger onderwijs (bachelor, master of gelijkwaardig)
4) Welk type rijbewijs of rijbewijzen heeft u?	□ B (incl. BE) □ C (incl. CE) □ D (incl. DE) □ Geen
5) Welk type rijbewijs is vereist voor het huidige transport?	○ B (incl. BE) ○ C (incl. CE) ○ D (incl. DE)
5b) Met welk soort voertuig vervoert u op dit moment lading?	○ Personenwagen (+ ev. aanhangwagen) ○ Bestelwagen (+ ev. aanhangwagen) ○ Vrachtwagen (+ ev. aanhangwagen) ○ Bus (+ ev. aanhangwagen)
6) Gebeurt dit transport in het kader van professionele activiteiten of privé?	○ Professioneel ○ Privé
7) Welk soort lading vervoert u?	○ Leeg ○ Geladen met:.....
8) Vervoert u enkel deze soort lading of vervoert u ook wel eens een andere soort lading? / Wat voor soort lading vervoert u gewoonlijk?	○ Enkel deze soort lading ○ Ook andere soorten lading, namelijk: ....
9) Bent u van mening dat u voldoende kennis heeft m.b.t. ladingzekering voor het huidige type lading?	○ Ja ○ Nee
10) Hoe zou u uw niveau van kennis m.b.t. ladingzekering beschrijven?	○ Geen ○ Basis ○ Gevorderd

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be

	○ Expert
Indien 4): C of D, ga naar 11) Indien 4): B of niet in het bezit en ga naar 14)	
11) Bent u in het bezit van een bewijs van vakbekwaamheid (code 95)?	○ Ja ○ Nee
12) Heeft u in het kader van code 95 "Ladingzekering" gevolgd?	○ Ja ○ Nee
Indien 12): Ja, ga naar 13) Indien 12): Nee, ga naar 14)	
13) Indien code 95 "Ladingzekering" gevolgd: Was deze opleiding voldoende om te weten hoe u de lading die u meestal vervoert volgens de regels te zekeren?	○ Ja ○ Nee
14) Hoeveel jaar ervaring heeft u als bestelwagenbestuurder?	○ Geen ○ 0-5 jaar ○ 6-10 jaar ○ 11-20 jaar ○ 21-30 jaar ○ Meer dan 30 jaar
Vraag 14) enkel voor bestelwagenbestuurders. Vraag 15) enkel voor vrachtwagenbestuurders. Vraag 15b) enkel voor buschauffeurs.	
15) Hoeveel jaar ervaring heeft u als vrachtwagenbestuurder?	○ Geen ○ 0-5 jaar ○ 6-10 jaar ○ 11-20 jaar ○ 21-30 jaar ○ Meer dan 30 jaar
15b) Hoeveel jaar ervaring heeft u als buschauffeur?	○ Geen ○ 0-5 jaar ○ 6-10 jaar ○ 11-20 jaar ○ 21-30 jaar ○ Meer dan 30 jaar
16) Wat is het type voertuig (MTM) waarmee u nu lading vervoert?	○ Tot 3,5 ton ○ 3,5 tot 7,5 ton ○ Meer dan 7,5 ton
17) Heeft de politie bij u een overtreding vastgesteld?	○ Ja ○ Nee ○ (Antwoordcategorie die niet vermeld wordt en enkel is voor de interviewer) Bestuurder wilt vraag niet beantwoorden
Indien 17): Ja, ga naar 18) Indien 17): Nee of wilt niet beantwoorden ga naar 21)	

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be

18) Was u zich voor de controle reeds bewust van het feit dat er een overtreding was?	○ Ja ○ Nee
19) Welke overtredingen heeft de politie vastgesteld?	Ladingzekering: ☐ 1 Voertuig niet geschikt ☐ 2 Staat voertuig ☐ 3 Methode van zekeren niet geschikt ☐ 4 Middelen niet geschikt ☐ 5 Staat middelen ☐ 6 Onvoldoende middelen ☐ 7 Staat verpakking ☐ 8 Verpakking ontbreken certificaat ☐ 9 Positie laadeenheid ☐ 10 Geen ladingzekering ☐ 11 Ladingzekering andere Andere: ☐ 12 Inbreuken technische eisen ☐ 13 Inbreuken afmetingen ☐ 14 Overlading ☐ 15 Inbreuken wegcode ☐ 16 Andere ☐ (Antwoordcategorie die niet vermeld wordt en enkel is voor de interviewer) Onduidelijk welke categorie overtreding. Omschrijving: .... ☐ (Antwoordcategorie die niet vermeld wordt en enkel is voor de interviewer) Bestuurder weet het niet en/of heeft niet begrepen welke overtreding hij of zij heeft begaan
20) Welke gevolgen heeft de politie gegeven aan de vastgestelde overtredingen?	☐ 1 Onmiddellijke Inning (OI) ☐ 2 Administratieve Inning (AI) ☐ 3 Proces-Verbaal (PV) ☐ 4 Proces-Verbaal van Waarschuwing (PVW) ☐ 5 Mondelinge opmerking ☐ 6 Immobilisatie ☐ 7 Bestuurder weet het niet
21) Wie heeft de lading geladen?	○ 1 Bestuurder ○ 2 Vervoerder ○ 3 Verlader ○ 4 Verpakker ○ 5 Verzender
22) Wie heeft de lading gezekerd?	○ 1 Bestuurder ○ 2 Vervoerder ○ 3 Verlader ○ 4 Verpakker ○ 5 Verzender

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be

Indien 22): Bestuurder, ga naar 25) Indien 22): Andere persoon dan bestuurder, ga naar 23)	
23) Was u betrokken bij de ladingzekering? (Indien men vraagt, wat bedoel je daarmee: je stond erbij en volgde actief mee wat er aan het gebeuren was of je hielp mee)	○ Ja ○ Nee
Indien 23): Nee, ga naar 27)	
24) Heeft u na de ladingzekering zelf nog gecontroleerd of dit correct gebeurd is?	○ Ja ○ Nee
25) Was er voldoende tijd om de lading correct te zekeren?	○ Ja ○ Nee
26) Werden er voldoende middelen ter beschikking gesteld om veilig te zekeren?	○ Ja ○ Nee
27) Door wie werd de vrachtbrief aan u overhandigd?	○ 1 Vervoerder ○ 2 Verlader ○ 3 Verpakker ○ 4 Verzender ○ 5 Geen vrachtbrief
28) Heeft de politie in het verleden al een overtreding vastgesteld bij u voor het niet correct zekeren van uw lading?	○ Ja ○ Nee
Indien 28): Ja, ga naar 29) Indien 28): Nee, ga naar 30)	
29) Hoeveel keer heeft de politie in het verleden een overtreding vastgesteld bij u voor het niet correct zekeren van uw lading?	…….. …….
30) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie op het niet correct zekeren van uw lading in België?	○ Nooit ○ 1 keer ○ Minstens 2 keer
31) Hoe vaak vervoerde u gedurende de voorbije 12 maanden lading waarvan u zich bewust was dat deze niet correct gezekerd was?	○ 1 Nooit ○ 2 Minder dan één keer per maand maar niet nooit ○ 3 Eén keer of enkele keren per maand ○ 4 Eén keer of enkele keren per week ○ 5 Dagelijks of bijna dagelijks
32) Tijdens een doorsnee rit, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op het correct zekeren van de lading in België?	○ 1 Heel onwaarschijnlijk ○ 2 Onwaarschijnlijk ○ 3 Neutraal ○ 4 Waarschijnlijk ○ 5 Heel waarschijnlijk

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be

30 + 32bis) En in andere buurlanden?	.....
33) Hoe vaak is, volgens u, bij verkeersongevallen het niet correct zekeren van de lading de oorzaak? Een verkeersongeval door het niet correct zekeren van lading kan zijn: lading doet voertuig kantelen, ladingverlies veroorzaakt aanrijding door ander voertuig, enz.	○ 1 Nooit ○ 2 Zelden ○ 3 Soms ○ 4 Vaak ○ 5 (Bijna) altijd
34) Hoe aanvaardbaar vindt u het persoonlijk om te rijden met een lading die niet correct gezekerd is?	○ 1 Heel onaanvaardbaar ○ 2 Onaanvaardbaar ○ 3 Neutraal ○ 4 Aanvaardbaar ○ 5 Heel aanvaardbaar
35) Heeft u ooit een ongeval gehad waarbij een lading niet correct gezekerd was?	○ Ja ○ Nee
36) Heeft u ooit lading verloren tijdens vervoer op de openbare weg?	○ Ja ○ Nee

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be