

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de
massa's van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg
 - Principiële goedkeuring

Samenvatting

Dit besluit vervangt de bepalingen inzake massa's van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg die momenteel zijn opgenomen in hoofdzakelijk artikel 32bis van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weggebonden mobiliteit en weggebonden transport".

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2023/443 van 6 november 2023.

Het ontwerp werd reeds een eerste keer principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering op de zitting van 9 februari 2024 (zie VR 2024 0902 DOC.0177/1 en VR 2024 0902 DOC.0177/2). De huidige tekst is een herwerkte versie van dit ontwerp.

De Inspectie van Financiën gaf advies op 25 september 2025.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, bevoegd voor onder meer de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen.

Historisch zit deze reglementering (grotendeels) vervat in het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (hierna KB Technische Eisen), inzonderheid in de artikelen 18, 21 en 32bis.

Voor al deze laatste bepaling heeft in de loop der jaren talloze wijzigingen ondergaan en hierdoor zeer ingewikkeld en moeilijk te lezen geworden. Sommige bepalingen zijn ook niet meer in lijn met de Europese regels ter zake en moeten om die reden gewijzigd worden.

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering dat het voorwerp uitmaakt van onderhavige nota heeft hoofdzakelijk tot doel de regels inzake massa's van voertuigen op de openbare weg op een duidelijkere en overzichtelijke manier te herstructureren.

Om die reden werd er voor gekozen om de relevante bepalingen uit het KB Technische Eisen te lichten en te bundelen in een nieuw besluit. In het KB Technische Eisen zal vervolgens worden verwezen naar dit nieuwe besluit.

Algemene principes van het besluit

De massa van elk voertuigonderdeel, voertuig of combinatie wordt concreet bepaald aan de hand van drie begrippen.

Om te beginnen is er voor elk voertuigonderdeel of voertuig steeds een door de fabrikant, op basis van de bouwkenmerken en de door het ontwerp bepaalde prestaties ervan, bepaalde technisch toelaatbare maximummassa. Vanzelfsprekend is dit een absoluut maximum dat nooit overschreden mag worden.

Vervolgens introduceert het besluit een nieuw begrip ten opzichte van de vroegere regelgeving, met name de "wettelijk toelaatbare maximummassa".

De wettelijk toelaatbare maximummassa (WMTM) is een door de regelgeving bepaald maximum dat nooit overschreden kan worden en is onafhankelijk van de technische eigenschappen van de betrokken voertuigonderdelen, voertuigen of combinaties.

De WMTM wordt door de wetgever bepaald, rekening houdende met onder meer de draagkracht van de wegen en de bruggen. Dit maximum is ingesteld ter bescherming van de infrastructuur en ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Deze waarde is onafhankelijk van een concreet voertuig of voertuigonderdeel en wordt bepaald in titel 2 van het besluit.

Tot slot is er de maximaal toegelaten massa (MTM). Deze waarde wordt concreet voor elk voertuig bepaald en is in de regel gelijk aan de laagste van beide bovenvermelde absolute maxima.

De MTM is de maximale massa waarmee het voertuig zich op de openbare weg mag begeven en houdt dus rekening met enerzijds algemene beperkingen ingesteld ter bescherming van de infrastructuur en de verkeersveiligheid en anderzijds de individuele technische beperkingen van het voertuig in kwestie.

Daarnaast worden er in het besluit ook een aantal gebruiksvoorwaarden opgelegd aan voertuigen die zich op de openbare weg bevinden.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

1 Artikel 1

Dit besluit is een gedeeltelijke omzetting van richtlijn 96/53/EG.

2 Artikel 2

Dit artikel bevat een aantal definities.

3 Artikel 3

Titel 2 van het besluit bepaalt de wettelijk toelaatbare maximummassa's (WMTM) van wielen, assen, asgroepen, voertuigen en combinaties van voertuigen. De wettelijk toelaatbare maximummassa is een door de regelgeving bepaald maximum dat nooit kan overschreden worden en is onafhankelijk van de technische eigenschappen van de betrokken voertuigonderdelen, voertuigen of combinaties.

4 Artikel 4

Dit artikel bepaalt de wettelijk toelaatbare maximummassa per wiel. Deze waarde bedraagt, net zoals in het KB Technische Eisen 6500 kg.

5 Artikel 5 en 6

Deze artikelen bepalen de wettelijk toelaatbare maximummassa per as. De waarden zijn identiek aan deze uit het KB Technische Eisen.

6 Artikel 7 tot 10

Deze artikelen bepalen de wettelijk toelaatbare maximummassa per asgroep. De waarden zijn identiek aan deze uit het KB Technische Eisen.

De wettelijk toelaatbare maximummassa van een tridem die deel uitmaakt van een motorvoertuig wordt beperkt tot maximaal 25.600 kg.

Vierassig voertuig met een tridem achteraan en tridems met een massa van meer dan 24 ton zijn niet opgenomen in de Europese regelgeving. Vlaanderen staat deze tridems op vierassige motorvoertuigen toe, maar als deze voertuigen (kort) achter elkaar rijden of in file achter elkaar staan zijn ze, omwille van hun relatief beperkte lengte, heel belastend voor de kunstwerken. Daarom beperken we de maximaal toegelaten massa van de tridem tot 25.600 kg. Daarnaast is de massa van een tridem op een klassieke aangedreven 4-assig voertuig in principe automatisch beperkt tot 25.600 kg (= 80% van 32.000 kg) omdat er zich steeds 20% van de totale massa van het voertuig op de gestuurde as (= hier de voorste as) moet bevinden. Een hogere massa voor een tridem op een voertuig met alternatieve of emissievrije aandrijving is niet gewenst. Deze voertuigen zijn reeds meer belastend voor de kunstwerken omwille van hun hogere totale massa, een hogere tridemlast zou de kunstwerken alleen nog maar meer belasten.

7 Artikel 11 tot 15

De bepalingen van de artikelen 11 tot 15 zijn van toepassing op voertuigen van categorie M, bedoeld voor het vervoer van personen.

De wettelijk toelaatbare maximummassa van de verschillende soorten voertuigen worden overgenomen uit het KB Technische Eisen.

Onder bepaalde omstandigheden kan de wettelijk toelaatbare maximummassa nog verhoogd worden. Het betreft onder meer de gevallen waarin het voertuig uitgerust is met een remvertrager. Tevens wordt in een speciale regeling voorzien voor voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen of emissievrije technologie (cfr. de Europese regels ter zake). Omdat deze technologieën vaak meer wegen dan een klassieke verbrandingsmotor, kan de extra massa gecompenseerd worden door een verhoging van de WMTM met 1.000 kg voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en met 2.000 kg voor emissievrije voertuigen. Op die manier is er geen concurrentieel nadeel en geven we een extra incentive om gebruik te maken van milieuvriendelijke voertuigen. De totale verhoging kan echter nooit meer bedragen dan 2.000 kg (of 1.500 kg in geval van enkelvoudige voertuigen met twee assen).

8 Artikel 16 tot 21

Deze bepalingen zijn analoog aan die uit de artikelen 11 tot 15 maar hebben betrekking op voertuigen categorie N, bestemd voor het vervoer van goederen. De waarden zijn overgenomen uit het KB Technische Eisen. Onder bepaalde omstandigheden kan de wettelijk toelaatbare maximummassa nog verhoogd worden, analoog aan de artikelen 11 tot 15. Ook hier bedraagt de totale verhoging maximaal 2.000 kg met uitzondering van de vierassige motorvoertuigen waar de verhoging maximaal 1.000 kg mag bedragen. Voor tweeassige en vierassige motorvoertuigen gaan we hier al verder dan de maximale massa's zoals beschreven in huidige Europese regelgeving.

In artikel 19, 4° is de verhoging van de MTM met 2 ton voor drieassige emissievrije voertuigen gekoppeld aan de voorwaarde dat ofwel de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering, ofwel elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximale toegelaten massa van elke as bedraagt niet meer dan 9,5 ton. Emissievrije voertuigen die niet aan één van deze twee voorwaarden voldoen, vallen onder artikel 19, 3° en krijgen slechts een verhoging van 1000 kg.

10 Artikel 22 tot 26

Deze artikelen bepalen de WMTM van aanhangwagens. De waarden zijn overgenomen uit het KB Technische Eisen.

11 Artikel 26

Dit artikel bepaalt de wettelijk toelaatbare maximale sleepbare massa van motorvoertuigen en is overgenomen uit het KB Technische Eisen.

12 Artikel 27 tot 32

Deze artikelen bepalen de WMTM van combinaties van voertuigen. De WMTM is afhankelijk van de voertuigen die deel uitmaken van de combinatie.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen combinaties met een trekkend voertuig met 2 assen en combinaties met een trekkend voertuig met 3 of meer assen. De waarden zijn bepaald in richtlijn

Net zoals bij de individuele voertuigen is een verhoging van de WMTM mogelijk op basis van de eigenschappen van het trekkend of getrokken voertuig. Naar analogie met de Europese regelgeving kennen we ook aan deze combinaties een hogere massa toe wanneer deze worden aangedreven door alternatieve brandstoffen of emissievrije technologie.

In sommige gevallen wordt de WMTM nogmaals verhoogd rekening houdende met de lengte van de wielbasis van de combinaties. Langere combinaties kunnen meer massa vervoeren. Hiervoor wordt toepassing gemaakt van de brugformule.

Hierin gaan we verder dan de Europese regelgeving en combineren we de verhogingen voor alternatieve brandstoffen of emissievrije technologie met de verhogingen in functie van de lengte van de wielbasis. Zo verhogen we de WMTM voor klassiek aangedreven combinaties die momenteel een MTM hebben van maximaal 44.000 kg naar maximaal 46.000 kg voor emissievrije combinaties.

De aanpak van de verhogingen op basis van de brugformule verschilt hierbij van de aanpak in het KB Technische Eisen waar de brugformule als een algemene bepaling werd opgenomen en van toepassing was op elk voertuig. In de praktijk werd de brugformule evenwel niet altijd toegepast. Door de nieuwe formulering dient men de brugformule te berekenen om zo een hogere WMTM te bekomen. Op deze wijze passen we de brugformule enkel toe op die voertuigen waar we de formule van belang achten en vermijden we conflicten met de Europese regelgeving waar de brugformule op bepaalde voertuigen en tot bepaalde massa's niet van toepassing is.

Onder bepaalde voorwaarden is vervoer met combinaties tot 50 ton mogelijk.

In artikel 27 en 30 van het ontwerp wordt de hoogste wettelijk toelaatbare maximummassa bepaald op 40.000 kilogram.

Punt 2.2.2, c) en d), van bijlage I van richtlijn 96/53/EG vermeldt echter grenswaarden die hoger liggen, respectievelijk 42 ton voor een combinatie bestaande uit een motorvoertuig met twee assen en een oplegger met drie assen en 44 ton voor een motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen, die bij intermodale vervoersverrichtingen één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, waardoor deze bepaling op het eerste zicht in strijd lijkt met de richtlijn.

Voor de overgrote meerderheid van de combinaties zal, rekening houdende met de verhoging voorzien in respectievelijk artikel 29 en 32, de wettelijk toelaatbare maximummassa van combinatie bestaande uit een motorvoertuig met twee assen en een oplegger met drie assen en van een combinatie bestaande uit een motorvoertuig met drie assen en een oplegger met twee of drie assen, 44 ton bedragen. De afstand, uitgedrukt in meter, tussen het middelpunt van de eerste as van het trekkend voertuig en het middelpunt van de achterste as van het getrokken voertuig is bij dergelijke combinaties bijna steeds meer dan 11,3 meter waardoor, in toepassing van artikel 29 en 32, de wettelijk toelaatbare maximummassa steeds 44 ton bedraagt.

Voor kortere combinaties kan, rekening houdende met de draagkracht van de bruggen, geen hogere massa toegestaan worden. Een dergelijke beperking, hoewel niet in lijn met bijlage I van de richtlijn, is toegestaan op basis van artikel 7 van de richtlijn waarin gesteld wordt de lidstaten regels kunnen aannemen op grond waarvan de massa van voertuigen op bepaalde wegen of kunstwerken kan worden beperkt, ongeacht de staat waar deze voertuigen zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht.

Deze artikelen bepalen de maximaal toegelaten massa (MTM). Deze waarde wordt concreet voor elk voertuig bepaald en is in de regel gelijk aan de laagste van de WMTM en de technische MTM.

De MTM is de maximale massa waarmee het voertuig zich op de openbare weg mag begeven en houdt dus rekening met enerzijds algemene beperkingen ingesteld ter bescherming van de infrastructuur en de verkeersveiligheid en anderzijds de individuele technische beperkingen van het voertuig in kwestie. Hierin zijn o.a. opgenomen een brugformule voor een vierassig motorvoertuig (Cfr. Europese regelgeving) en de brugformule van toepassing op de voertuigen van speciale constructie voor landbouw- of bosdoeleinden.

Bij handhaving wordt de werkelijk gewogen massa van het voertuig vergeleken met de MTM bepaald op basis van deze titel.

14 Artikel 43 – 45

Deze artikelen bepalen, met het oog op handhaving, hoe de massa onder het wiel, onder de assen van het voertuig of de combinatie berekend worden.

15 Artikel 46 – 50

Deze artikelen bevatten de algemene verbodsbepalingen om overladingen tegen te gaan. In artikel 50 wordt de som van de massa's onder de assen van getrokken voertuigen (waaronder ook opleggers) beperkt naar analogie met de beperking van de massa van een aanhangwagen. Dit wordt ingevoerd om een nadelige impact op de weginfrastructuur te vermijden.

16 Artikel 51 – 52

Deze artikelen regelen de verdeling van de lading over een voertuig en zijn overgenomen uit het KB Technische Eisen. Zo moet minimum 25% van de totale massa van een voertuig of combinatie rusten op de aangedreven assen en minstens 20% van de massa van een voertuig rusten op de gestuurde assen.

17 Artikel 53

Voor 5-assige voertuigcombinaties wordt een verhoging van respectievelijk 1.000 kg of 2.000 kg toegekend als het trekkend voertuig wordt aangedreven door alternatieve brandstoffen of emissievrije technologie. Zo wordt een WMTM bekomen van respectievelijk 41.000 kg of 42.000 kg zonder rekening te moeten houden met de brugformule (in lijn met de Europese regels ter zake). In het geval er geen rekening wordt gehouden met de brugformule wordt wel opgelegd om de massa onder de tridem (indien aanwezig) van de oplegger te beperken tot 24.000 kg (opnieuw in lijn met de Europese regels ter zake).

Voor deze voertuigcombinaties kan er dus gekozen worden tussen het beperken van de massa onder de tridem van de oplegger tot 24.000 kg of het voorzien van een zekere afstand tussen de eerste en de laatste as zodat de massa voldoende gespreid wordt (hierbij wordt de brugformule onrechtstreeks toegepast).

Het combineren van een zware, compacte tridem met een korte voertuigcombinatie van 42.000 kg zou een te zware belasting vormen voor de infrastructuur (bruggen en tunnels). Door het hanteren van deze begrenzing wordt de infrastructuur beschermd, terwijl tegelijkertijd wordt voldaan aan de Europese regelgeving. Daarbij blijft de nodige flexibiliteit behouden: voor voertuigcombinaties die worden aangedreven door alternatieve brandstoffen of emissievrije technologieën kan, mits toepassing van de brugformule, een tridem met een massa boven 24.000 kg worden toegestaan.

18 Artikel 54

Deze bepalingen zijn overgenomen uit het KB Technische Eisen en hebben betrekking op vervoer met combinaties tot 50 ton.

19 Artikel 55

Naast de andere bevoegde personen, zoals de leden van de lokale en federale politiediensten, zijn de wegeninspecteurs bevoegd om inbreuken op dit besluit op te sporen en vast te stellen. Ze beschikken hierbij over de bevoegdheden vermeld in artikel 3 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Overtredingen worden gestraft overeenkomstig de bepalingen van artikel 4 van dezelfde wet. In veel gevallen zal er evenwel sprake zijn van samenloop met inbreuken op het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

20 Artikel 56 - 61

Artikel 61 voegt een punt 9 toe aan artikel 32bis van het KB Technische Eisen. Op het vlak van massa's moeten de voertuigen voortaan voldoen aan de bepalingen van het Besluit van de Vlaamse Regering over de massa's van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg. Deze bepaling heeft tot doel er voor te zorgen dat verwijzingen in andere wetgeving naar de massa's in het KB Technische Eisen relevant blijft en er geen juridisch vacuüm ontstaat.

De overige bepalingen behoeven geen bijkomende uitleg.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 25 september 2025.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverleningen van de Vlaamse overheid niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het verder traject bestaat uit:

- inwinnen van het advies van de raadgevende commissie administratie-nijverheid
- het inwinnen van het advies van de Raad van State

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de massa's van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport:

2.1 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de raadgevende commissie administratie-nijverheid;

2.2 te machtigen te beoordelen of voornoemd advies aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;

2.3 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat het voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de massa's van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg

- het advies van de inspectie van Financiën