

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# 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

Deze nota heeft betrekking op het beleidsveld het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid.

### 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 gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 februari 2024. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

## 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.

Vooraf deze laatste bepaling heeft in de loop der jaren talloze wijzigingen ondergaan en is 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. Daarnaast worden enkele bepalingen in lijn gebracht met de Europese regels.

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 elke 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 (WTMM) 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 WTMM 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 ARTIKELEN

### 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 (WTMM) 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.  
In paragraaf 2 worden afwijkende regels bepaald voor rupsbanden.

### 5 Artikel 5, 6 en 7

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

### 6 Artikel 8 en 11

Om te vermijden dat smalle assen met zware aslasten een nadelige impact zouden hebben op de weginfrastructuur, wordt gesteld dat assen met een breedte van minder dan 1,6m, gelijkgesteld worden met een wiel. De massa onder dergelijke assen mag dus maximaal 6500 kg bedragen. Voor relatief korte rupsen beperken we de massa van een stel rupsbanden tot deze van een enkele as om zo ook de belasting op de weginfrastructuur te beperken. Voor langere rupsen stellen we de massa van een stel rupsbanden gelijk aan deze van een tandem.

### 7 Artikel 9, 10, 12 en 13

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 25.000 kg. Een vierassig voertuig met een tridem achteraan is niet opgenomen in de Europese regelgeving. Daarnaast zijn tridems met een massa van meer dan 24 ton niet opgenomen in de Europese regelgeving. In Vlaanderen willen we deze tridems op vierassige motorvoertuigen alsnog toestaan, maar als deze voertuigen achter elkaar rijden op relatief korte afstand of in file achter elkaar staan zijn deze relatief korte voertuigen heel belastend voor de kunstwerken (bruggen). Daarom beperken we de maximaal toegelaten massa van de tridem tot 25.000 kg.

#### 8 Artikel 14 tot 18

De bepalingen van de artikelen 14 tot 17 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 WTMM met de extra massa die hiervoor vereist is. Op die manier is er geen concurrentieel nadeel voor 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).

#### 9 Artikel 19 tot 24

Deze bepalingen zijn analoog aan die uit de artikelen 14 tot 17 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 14 tot 17. Ook hier bedraagt de totale verhoging maximaal 2.000 kg met uitzondering van de vierassige motorvoertuigen waar de verhoging maximaal 1.000 kg bedraagt.

#### 10 Artikel 25 tot 26

De bepalingen van de artikelen 25 en 26 zijn van toepassing op voertuigen van categorieën T en C en voertuigen van speciale constructie voor landbouw- of bosdoeleinden, allen bestemd voor het landbouwvervoer.

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

#### 11 Artikel 27 tot 30

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

#### 12 Artikel 31 en 32

Deze artikelen bepalen de WTMM van landbouwaanhangwagens. De waarden zijn overgenomen uit het KB Technische Eisen.

Voor sommige landbouwaanhangwagens in gebruik genomen voor 1 januari 2020 gelden afwijkende bepalingen. Alle landbouwaanhangwagens in gebruik genomen vanaf 1 januari 2020 dienen te voldoen aan de bepalingen van het eerste lid. Vanaf deze datum dienen alle nieuw in gebruik genomen landbouwaanhangwagens immers te voldoen aan de bepalingen van Verordening EU 167/2013.

### 13 Artikel 33

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

### 14 Artikel 34 tot 40

Deze artikelen bepalen de WTMM van combinaties van voertuigen. De WTMM 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 96/53/EG.

Net zoals bij de individuele voertuigen is een verhoging van de WTMM mogelijk op basis van de eigenschappen van het trekkend of getrokken voertuig. Naar analogie met de Europese regelgeving kennen we ook aan de combinaties een hogere massa toe wanneer deze worden aangedreven door alternatieve brandstoffen of emissievrije technologie. Hierin gaan we verder dan de Europese regelgeving en verhogen we zo de WTMM voor sommige combinaties tot maximaal 46.000 kg in plaats de huidige 44.000 kg.

In sommige gevallen wordt de WTMM nogmaals verhoogd rekening houdende met de lengte van de combinaties. Langere combinaties kunnen meer massa vervoeren. Hiervoor wordt toepassing gemaakt van de brugformule. Deze aanpak verschilt van de aanpak in het KB technische eisen waarin de brugformule als een algemene bepaling wordt opgenomen en van toepassing is op elk voertuig. In de praktijk blijkt evenwel dat de brugformule niet altijd (correct) wordt toegepast. Door de nieuwe formulering dient men de brugformule toe te passen om een hogere WTMM te bekomen. Op die manier passen we de brugformule enkel toe op de voertuigen waarvoor we de formule van belang achten en vermijden we conflicten met de Europese regelgeving waarin de brugformule op bepaalde voertuigen en tot bepaalde massa's niet van toepassing is.

De brugformule wijzigt van vorm. In het KB technische eisen werd de toelaatbare massa bepaald op basis van de afstand tussen de eerste as en het midden van de laatste assengroep (dit is een groep van assen met tussenafstand < 1,80m). In dit voorstel berekenen we de massa op basis van de afstand tussen de eerste as en de laatste as. Dit was reeds ingevoerd bij het invoeren van de regelgeving voor 50t transporten. Deze rekenwijze is eenduidiger en eenvoudiger te handhaven. Om toch rekening te houden met de verschillende opbouw van de getrokken voertuigen hebben we 2 formules neergeschreven, één voor combinaties met 2-assige en één voor combinaties met 3-assige getrokken voertuigen.

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

### 15 Artikel 41 – 51

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 WTMM 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. een brugformule voor een vierassig motorvoertuig (cfr. Europese regelgeving) en de brugformule van toepassing op de voertuigen van speciale constructie voor landbouw- of bosdoeleinden opgenomen.

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

16 Artikel 52 – 54

Deze artikelen bepalen, met het oog op handhaving, hoe de massa onder het wiel, onder de as en van het voertuig berekend worden.

17 Artikel 55 – 62

Deze artikelen bevatten de algemene verbodsbepalingen om overladingen tegen te gaan. In artikel 62 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.

18 Artikel 63 – 65

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.

19 Artikel 66

Voor voertuigcombinaties wordt een WTMM van maximaal 42.000 kg toegekend wanneer ze worden aangedreven door alternatieve brandstoffen of emissievrije technologie.

Voor deze voertuigcombinaties kan er gekozen worden tussen het beperken van de massa onder de tridem van de oplegger tot 24.000 kg (in lijn met de Europese regels ter zake) 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). Dit om de infrastructuur (bruggen en tunnels) te beschermen.

20 Artikel 67

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

21 Artikel 69

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.

22     Artikel 70 – 78

Artikel 74 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 1 februari 2024.

De Inspecteur van Financiën had een opmerking mbt artikel 39 alwaar een onderscheid gemaakt wordt tussen emissievrije trekkende en niet- emissievrij trekkende voertuigen op het vlak van de voorwaarde datum van indienststelling.

Deze passage werd overgenomen uit artikel 32 bis, 3.2.5.1 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.

Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat de voertuigen enerzijds steeds zijn uitgerust met de meest moderne veiligheidstechnologieën, wat de verkeersveiligheid bevordert en het risico op ongevallen verkleint en anderzijds bijdraagt aan de ambitie van een groener wagenpark.

#### **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 en Openbare werken:

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 en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

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 dd. 1 februari 2024