



VOORONTWERP VAN DECREET BIJZONDER WEGTRANSPORT

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	2 maart 2026	
Goedkeuring raad	31 maart 2026	
Contactpersoon	Nico Milo	nmilo@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Advies voorontwerp decreet bijzonder wegtransport

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA om advies over het voorontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport, dat het decreet van 2013 over de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport moet vervangen.

De raad ziet het decreet als een belangrijke stap in de actualisering en de stroomlijning van verschillende wetgevingen rond bijzonder wegtransport. Dit biedt mogelijkheden voor transparantere processen en administratieve vereenvoudiging. De MORA vindt het daarnaast positief dat een decretale rechtsgrond wordt voorzien voor het vervoer met LZV's.

Aangezien het voorliggend decreet eerder een kaderdecreet is, zal veel afhangen van de diverse uitvoeringsbesluiten die moeten uitgewerkt worden. De MORA vraagt om bij deze uitwerking in overleg te gaan met de betrokken sectoren en dat de uitvoeringsbesluiten voor advies worden voorgelegd aan de MORA.

Voorts pleit de MORA voor een zo groot mogelijke afstemming van de regelgeving tussen de verschillende gewesten, afstemming tussen de buurlanden en een harmonisatie met Europese en internationale beleidskaders. Overleg in Benelux-verband kan hierbij een belangrijke tussenstap zijn.

Ten slotte vraagt de raad om bij de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten te zorgen voor een daadwerkelijke vermindering van de administratieve lasten.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Inhoud	4
Krachtlijnen	5
Advies	6
1. Inleiding	6
2. Advies	7
2.1 Algemeen	7
2.1.1 Een stap in de actualisering en stroomlijning van bijzonder wegvervoer	7
2.1.2 Decretale rechtsgrond voor LZV's	7
2.1.3 Uitwerking van de uitvoeringsbesluiten in overleg met de stakeholders	8
2.2 Duidelijke afbakening en regelgeving voor de betrokken transportvormen	8
2.3 Interregionale afstemming en harmonisatie met internationale kaders	9
2.3.1 Interregionale afstemming	9
2.3.2 Grensoverschrijdende harmonisatie	9
2.3.3 Aligneren met internationale regelgeving en kaders	10
2.4 Administratieve lasten verminderen en extra kosten vermijden	10
2.5 Boetes linken aan de ernst van de overtredingen	11
2.6 Eigen rechtskader voor havenvoertuigen erkennen	11
2.7 Belang van monitoring en dataverzameling	12

Krachtlijnen

Het decreet is een belangrijke stap in de actualisering en de stroomlijning van verschillende wetgevingen rond bijzonder wegtransport. Het biedt mogelijkheden voor transparantere processen en administratieve vereenvoudiging.

Dat een decretale rechtsgrond wordt voorzien voor de LZV's is positief. Het overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de ontbrekende schakels in het netwerk op de Brusselse ring waarvoor Brussel bevoegd is, moet op korte termijn worden hervat.

De uitvoeringsbesluiten zijn cruciaal bij de verdere implementatie en operationalisering van het decreet. De raad vraagt met aandrang om deze uit te werken in nauw overleg met de betrokken sectoren. Bij de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten moet ook worden gestreefd naar een daadwerkelijke vermindering van de administratieve lasten.

Omwille van de vele verschillen tussen de voertuigcategorieën die worden gevat door het decreet, is het nodig om de verschillende vormen van bijzonder wegvervoer duidelijk en onderscheidend te definiëren en om mogelijke terminologische onduidelikheden of inconsistenties weg te werken.

De regelgeving inzake bijzonder wegtransport moet zo veel mogelijk worden afgestemd tussen de verschillende gewesten en met de buurlanden. Daarnaast is het aangewezen om de Vlaamse regelgeving zoveel mogelijk te aligneren op de internationale regelgeving. Afspraken op Benelux-niveau kunnen een tussenstap zijn naar meer harmonisatie.

De hoogte van de bestuurlijke boetes zou best gekoppeld worden aan de zwaarte van de overtreding, in plaats van aan de gezondheidsindex. Een periodieke herziening van deze boetes moet wel mogelijk zijn.

Het bestaande eigen rechtskader voor havenvoertuigen moet duidelijker worden erkend.

Tenslotte is het aangewezen om ook over de inzet en de effecten van de verschillende categorieën van het bijzonder wegtransport data te blijven verzamelen.

Advies

1. Inleiding

De MORA werd op 2 maart 2026 om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport. Het decreet vervangt het decreet van 3 mei 2013 over de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport. Dat decreet stelde de regels alsook de handhaving en de sancties vast om de Vlaamse verkeersinfrastructuur te beschermen tegen schade die kan ontstaan door uitzonderlijk vervoer. Daarnaast voorzag het een juridisch kader voor een proefproject LZV's.

Het nieuwe decreet:

- integreert de verschillende vormen van uitzonderlijk vervoer (het klassieke uitzonderlijk vervoer, het vervoer met brede fietskarren en het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer) binnen eenzelfde systematiek. Het is de bedoeling om op het niveau van de uitvoeringsbesluiten gericht te differentiëren op het vlak van vergunningsvoorwaarden, technische eisen, lading enz.;
- voorziet een decretale rechtsgrond voor LZV's, op basis van de bevindingen uit het eerste en het tweede proefproject;
- voegt een aantal nieuwe rechtsgronden toe als gevolg van de nieuwe bevoegdheden van de gewesten ten gevolge van de zesde staatshervorming;
- maakt het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving van toepassing op de inbreuken op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

2. Advies

De MORA geeft in dit advies eerst een aantal algemene appreciaties en aanbevelingen mee. In een tweede luik gaat het advies in op meer specifieke en concrete elementen uit het voorontwerp van decreet.

2.1 Algemeen

De raad formuleert algemene aanbevelingen over de stroomlijning, de rechtsgrond voor LZV's en de uitvoeringsbesluiten.

2.1.1 Een stap in de actualisering en stroomlijning van bijzonder wegvervoer

Het voorontwerp van decreet brengt verschillende vormen van uitzonderlijk vervoer, waaronder klassiek uitzonderlijk vervoer, het vervoer met brede fietskarren, het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer en het vervoer met langere en zwaardere voertuigcombinaties (LZV's), waar mogelijk samen binnen één regelgevend kader. Algemene bepalingen inzake vergunningen worden zoveel mogelijk gelijk getrokken tussen het uitzonderlijk vervoer en LZV's.

De MORA ziet het voorontwerp van decreet als een **belangrijke stap in de actualisering en de stroomlijning van verschillende wetgevingen rond bijzonder wegtransport** en vindt de integratie van verschillende vormen van uitzonderlijk vervoer binnen één samenhangende systematiek positief. Dit biedt volgens de raad mogelijkheden voor transparantere processen en administratieve vereenvoudiging.

Diverse onderdelen van het nieuwe decreet moeten verder worden uitgewerkt via uitvoeringsbesluiten, o.a. toegelaten massa's en afmetingen, het vergunningenstelsel, ADR-vervoer en controle op de naleving van de technische eisen.

2.1.2 Decretale rechtsgrond voor LZV's

De MORA vindt het **positief dat een decretale rechtsgrond wordt voorzien voor de operationalisering van het vervoer met LZV's**.

Twee proefprojecten wezen uit dat er geen noemenswaardige, specifiek aan LZV's toe te wijzen problemen op het vlak van verkeersveiligheid of andere incidenten zijn vastgesteld. Op basis van deze bevindingen en het eindrapport van de evaluatiecommissie werd een regelgevend kader uitgewerkt voor de algemene inzet van LZV's in Vlaanderen.

Deze decretale rechtsgrond draagt volgens de raad bij aan meer rechtszekerheid voor transporteurs en logistieke ketens.

Met het oog op de concrete uitrol van de regelgeving voor LZV's, en meer in het bijzonder met betrekking tot het netwerk waarop LZV's zullen kunnen rijden, merkt de raad op dat een aantal stukken van de Brusselse ring – het gaat om ca. 5,5 km – tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoren en verboden zijn voor LZV's. Bepaalde trajecten zullen daardoor niet mogelijk zijn of grote omwegen zullen noodzakelijk zijn.

De MORA dringt er daarom op aan dat de Vlaamse Regering hierover op korte termijn de gesprekken hervat met de nieuwe Brusselse regering.

2.1.3 Uitwerking van de uitvoeringsbesluiten in overleg met de stakeholders

Het voorontwerp van decreet kan beschouwd worden als een kaderdecreet. Voor verschillende onderdelen zijn uitvoeringsbesluiten nodig.

De bestaande hoofdstukken van het decreet van 3 mei 2013 worden beter op elkaar afgestemd en geïntegreerd, waarbij de verschillende vormen van uitzonderlijk vervoer eenzelfde systematiek zullen volgen. Het is op het niveau van de uitvoeringsbesluiten dat gericht zal gedifferentieerd worden op het vlak van vergunningsvoorwaarden, technische eisen, lading, enz.

De uitvoeringsbesluiten zijn daarom cruciaal bij de verdere implementatie en operationalisering van het decreet.

De MORA vraagt met aandrang dat de uitvoeringsbesluiten uitgewerkt worden in nauw overleg met de betrokken sectoren. De raad gaat er ook vanuit dat de uitvoeringsbesluiten voor advies worden voorgelegd aan de MORA.

2.2 Duidelijke afbakening en regelgeving voor de betrokken transportvormen

Hoewel de doelstelling voor vereenvoudiging en stroomlijning van de regelgeving over bijzonder wegvervoer op zich begrijpelijk en aan te moedigen is, merkt de MORA op dat de verschillende transportvormen die het voorwerp zijn van het voorontwerp van decreet – van het klassiek uitzonderlijk vervoer tot de brede fietsaanhangwagens – in de praktijk een zeer verschillend operationeel karakter, verschillende technische vereisten en een andere gebruikersgroep hebben.

De MORA vindt het daarom aangewezen dat de verschillende voertuigcategorieën regelgevend duidelijk van elkaar kunnen onderscheiden worden en raadt aan om binnen het kader van een gestroomlijnde aanpak **de verschillende vormen van bijzonder wegvervoer duidelijk en onderscheidend te definiëren.**

De MORA begrijpt het uitgangspunt om de decretale basis voor de verschillende voertuigcategorieën zo eenvormig mogelijk te maken. Hij dringt er wel op aan om zeker **op het niveau van de uitvoeringsbesluiten deze categorieën verder te differentiëren en te definiëren, en per categorie van voertuigen specifieke regels uit te werken.**

Een duidelijke structurering, definiëring en afbakening draagt bij tot een betere leesbaarheid van de regelgeving, een eenduidigere interpretatie door de bevoegde diensten en meer rechtszekerheid voor ondernemingen.

2.3 Interregionale afstemming en harmonisatie met internationale kaders

Complexe en niet-geharmoniseerde administratieve procedures hebben een impact op de logistieke processen.

2.3.1 Interregionale afstemming

In het kader van de zesde staatshervorming werd de bevoegdheid “reglementering van uitzonderlijk vervoer langs de weg” overgeheveld van de federale overheid naar gewesten¹.

De MORA stelt vast dat er tussen de gewesten momenteel nog aanzienlijke verschillen bestaan in de regelgeving over uitzonderlijke voertuigen, bijvoorbeeld op het vlak van begeleiding van het uitzonderlijk vervoer, rijverboden en beboeting. Er is voor de drie gewesten een gecentraliseerd digitaal loket voor het aanvragen van vergunningen uitzonderlijk vervoer, maar de regelgeving zelf, is sinds de regionalisering gewestafhankelijk. Ook de regels en de mogelijkheden voor LZV's verschillen aanzienlijk tussen Vlaanderen en Wallonië.

Verdere divergentie in regelgeving heeft een impact op de efficiëntie van transportstromen en leidt tot bijkomende administratieve en operationele lasten. Daarom is het van belang dat de regelgevingen uniform zijn, over de gewesten heen.

De MORA pleit er daarom voor de **regelgeving inzake (bijzonder) wegtransport volledig af te stemmen tussen de verschillende gewesten** en in functie daarvan het overleg tussen Vlaanderen en de andere gewesten zo snel mogelijk te voeren.

2.3.2 Grensoverschrijdende harmonisatie

Ook landsgrensoverschrijdende logistieke efficiëntie is in belangrijke mate afhankelijk van een verregaande harmonisatie van regelgeving en administratieve procedures.

In de praktijk wordt vastgesteld dat complexe en niet-geharmoniseerde administratieve procedures een rem kunnen vormen op de logistieke stromen.

¹ Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (zoals massa's en afmetingen), wordt in Vlaanderen wel nog als algemene basis gehanteerd.

Daarom vraagt de raad om in het kader van voorliggend decreet ook **in te zetten op een grensoverschrijdende harmonisatie van administratieve procedures** en dit te koppelen aan het verlagen van regelgevende en administratieve lasten (zie 2.4.).

2.3.3 Aligneren met internationale regelgeving en kaders

Niet enkel interregionale afstemming van wegtransport is belangrijk; het (bijzonder) wegtransport wordt ook gereguleerd op internationaal en Europees niveau. De MORA vraagt om de Vlaamse regelgeving over het bijzonder wegvervoer zoveel mogelijk te **aligneren op de huidige en toekomstige internationale regelgeving**.

De MORA denkt hierbij aan de herziening van de Europese Richtlijn 96/53/EG betreffende de maten en gewichten van vrachtwagens (Richtlijn Maten en Gewichten). Deze bevindt zich in de eindfase van de besluitvorming, maar moet nog definitief worden goedgekeurd.

Ook het vervoer van gevaarlijke goederen is internationaal gereguleerd, namelijk binnen het kader van het ADR-verdrag, dat momenteel in meer dan 55 landen wettelijk wordt toegepast.

Voor ondernemingen die actief zijn in internationale logistieke ketens is het van groot belang dat deze regelgeving zoveel als mogelijk geharmoniseerd blijft en dat de Vlaamse regelgeving maximaal in lijn blijft met het internationale ADR-kader. In de praktijk gebeurt het ook dat dezelfde regel, naargelang het gewest anders wordt geïnterpreteerd, wat leidt tot rechtsonzekerheid.

Hoewel in transport een volledige harmonisatie en gelijk kader op Europees niveau het meest gewenste is, is dat in de praktijk om allerlei redenen vaak moeilijk haalbaar.

Afspraken op Benelux-niveau kunnen daarom een tussenstap zijn naar meer harmonisatie op het vlak van transport.

2.4 Administratieve lasten verminderen en extra kosten verminderen

Een betere integratie en stroomlijning van de regelgeving voor het bijzonder wegvervoer kan een basis zijn voor een administratieve vereenvoudiging. Met het oog op administratieve vereenvoudiging, worden in het voorliggend ontwerpdecreet algemene bepalingen inzake vergunningen zo veel mogelijk gelijk getrokken tussen uitzonderlijk vervoer en LZV's.

Tegelijk laat het voorontwerp van decreet ook toe om bijkomende verplichtingen in te voeren voor uitzonderlijk vervoer, bijvoorbeeld op het vlak van opvolging of administratieve procedures.

Het is belangrijk dat bij de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten zorgvuldig rekening wordt gehouden met de praktische haalbaarheid, de administratieve lasten en de economische impact voor de betrokken ondernemingen.

De MORA vindt dat nieuwe verplichtingen niet mogen leiden tot disproportionele kosten of administratieve lasten die de competitiviteit aantasten. Daarom vraagt de raad om bij de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten te **streven naar een daadwerkelijke vermindering van de administratieve lasten**.

2.5 Boetes linken aan de ernst van de overtredingen

Artikel 25 van het voorontwerp koppelt de bestuurlijke geldboetes aan de gezondheidsindex. De boetebedragen worden om de twee jaar op 1 januari automatisch aangepast aan de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar.

De MORA stelt zich vragen bij het automatisch koppelen van de bestuurlijke geldboetes aan de gezondheidsindex. **De raad vindt dat de hoogte van de boete in eerste instantie moet gekoppeld worden aan de zwaarte van de overtreding**, het economisch voordeel dat de overtreder heeft. Een periodieke herziening van deze boetes moet wel mogelijk zijn.

In art. 22 §2 van het voorontwerp worden de boetes opgenomen bij overschrijding van de maximaal toegelaten massa. De eerste overschrijding tot 500 kg valt onder de normale regel en wordt beboet met een minimum van € 200, de tweede overschrijding met € 750, het verschil tussen de tweede en de derde overschrijding bedraagt € 250, het verschil tussen de derde de vierde overschrijding bedraagt € 1.000, tussen de vijfde en de zesde opnieuw € 500, tussen de zesde en de zevende € 2.000, en elke volgende overschrijding wordt niet beboet.

Hoewel voor zwaardere asoverladingen effectief hogere boetes worden voorzien, vraagt de MORA wel een **duidelijkere logica in de toename van de boetes per categorie van overlading**.

2.6 Eigen rechtskader voor havenvoertuigen erkennen

Art.6 van het voorontwerp van decreet bepaalt de gevallen waarin een uitzonderlijk vervoer vrijgesteld is van een vergunning. Het laat de Vlaamse Regering toe om bij het vaststellen van de verordeningen voor het verkeer van havenvoertuigen binnen het havengebied, afwijkende regels inzake uitzonderlijk vervoer of vervoer met LZV's op te stellen.

De MORA merkt op dat de havenvoertuigen met art. 14bis van het Havendecreet, een eigen decretale rechtsgrond hebben. Dit artikel voorziet dat een havenvoertuig kan afwijken van de technische eisen en de wegcode.

Ook inzake de handhaving is er voor de havenvoertuigen een afwijkende eigen rechtsgrond, verschillend van wat opgenomen is in hoofdstuk 6 van het voorliggende voorontwerp van decreet. De handhaving in het kader van de Havenverkeersverordening is geënt op het decreet over de havenkapiteinsdienst en niet op het Kaderdecreet Handhaving Vlaamse regelgeving.

De MORA vraagt dat het bestaande eigen rechtskader voor havenvoertuigen, en meer in het bijzonder art. 14bis van het Havendecreet, duidelijker wordt erkend bij de verdere

uitwerking van het decreet over het bijzonder wegvervoer. Inzake handhaving vraagt de raad dat duidelijk wordt erkend dat het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving niet van toepassing is voor havenvoertuigen, die hiervoor een eigen rechtsgrond hebben.

2.7 Belang van monitoring en dataverzameling

De beschikbaarheid van accurate vervoersdata en data over de maatschappelijke effecten ervan, vormt een belangrijke schakel in een efficiënt en gericht mobiliteitsbeleid

De MORA vindt het daarom aangewezen om ook **over de inzet en de effecten van de verschillende categorieën van het bijzonder wegtransport data te blijven verzamelen**. Dit kan onder meer nuttig zijn naar toekomstige ruimtelijke inrichting en infrastructuurontwikkeling en het onderhoud.