

## Zware oogstmachines geraken moeilijker aan wegtoelating

nieuws

Belgische loonwerkers zitten met de handen in het haar omdat een aantal grote oogstmachines niet reglementair de openbare weg op kunnen. Bovendien is het de eigenaars van reeds eerder in het verkeer toegelaten mastodonten onduidelijk of ze nog een vergunning ‘uitzonderlijk vervoer’ kunnen krijgen. “De kern van het probleem is dat de regels nu strikter opgevolgd worden terwijl er vroeger (te?) veel is toegelaten”, klinkt het bij Fedagrim, spreekbuis van de landbouwmechanisatiesector. Concreet gaat het dan vooral over de asbelasting die groter dan toegestaan is bij erwtenplukkers, maïshakselaars en mest-trikes bijvoorbeeld. Ook voor machines die wel reglementair zijn, is het soms vruchteloos zoeken naar oude technische fiches.

9 OKTOBER 2017 – LAATST BIJGEWERKT OM 4 APRIL 2020 15:37

Lees meer over:

toelevering

beleid



Belgische loonwerkers zitten met de handen in het haar omdat een aantal grote oogstmachines niet reglementair de openbare weg op kunnen. Bovendien is het de eigenaars van reeds eerder in het verkeer toegelaten mastodonten onduidelijk of ze nog een vergunning ‘uitzonderlijk vervoer’ kunnen krijgen. “De kern van het probleem is dat de regels nu strikter opgevolgd worden terwijl er vroeger (te?) veel is toegelaten”, klinkt het bij Fedagrim, spreekbuis van de landbouwmechanisatiesector. Concreet gaat het dan vooral over de asbelasting die groter dan toegestaan is bij erwtenplukkers, maïshakselaars en mest-trikes bijvoorbeeld. Ook voor machines die wel reglementair zijn, is het soms vruchteloos zoeken naar oude technische fiches.

Landbouwvoertuigen die vallen onder de regelgeving ‘Uitzonderlijk vervoer’ moeten beschikken over een vergunning en het voertuig moet voorzien worden van bijkomende signalisatie. Uitzonderlijk is landbouwverkeer pas vanaf een breedte van meer dan drie meter. Normaliter geldt 2,55 meter als maximumbreedte, maar landbouwvoertuigen mogen tot drie meter breed zijn als ze zich enkel op het traject hoeve-veld begeven, maximum 30 kilometer per uur rijden en zo compact mogelijk worden gemaakt. De gemakkelijk opplooibare delen moeten worden opgeplooid, de gemakkelijk afneembare delen worden afgenomen.

Aangezien haast elke landbouwer in de schuur wel een machine breder dan 2,55 meter heeft staan, werd in 2013 een **brochure** uitgegeven die landbouwers en loonwerkers de juiste richtlijnen inzake signalisatie geeft. Voor landbouwmachines breder dan drie meter is de kous niet af met enkele wit-rode panelen, reflectoren en lampjes. Daarvoor is een vergunning ‘Uitzonderlijk vervoer’ nodig, alleen verkrijgbaar op vertoon van het proces-verbaal van benaming of goedkeuring. Een aantal loonwerkers probeert vruchteloos om zo’n vergunning te bekomen. “Hun probleem situeert zich meestal bij de asbelasting”, zegt Gert Van Thillo van Fedagrim, de Belgische federatie van onder andere de machinetoelieferanciers.

Met asbelasting wordt het voertuiggewicht bedoeld dat via de wielen van één as op de ondergrond wordt overgebracht. Een oogstmachine op vier wielen en met een leeggewicht van 20 ton heeft bijvoorbeeld een asbelasting van 10 ton indien het gewicht gelijk verdeeld is over beide wielassen. Van

Thillo: “Vroeger zijn er door de gebruiker, fabrikant, invoerder en bevoegde overheidsdienst zaken aangevraagd of toegelaten die strikt genomen niet konden. Dat was niet altijd uit slechte wil want er was ook veel onwetendheid. Bij maïshakselaars bijvoorbeeld gebeurde het dat de loonwerker pas later een grotere maïsbek kocht die ervoor zorgde dat de gewichtslimiet werd overschreden. En omdat de bevoegde ambtenaren dat tegenwoordig beter nakijken, vallen er nu lijken uit de kast.”

De voormalige Federale Overheidsdienst Uitzonderlijk Vervoer is recent geregionaliseerd. “De Vlaamse en Waalse overheidsdienst homologatie vragen steeds de technische fiches van landbouwvoertuigen op, en hun collega’s bevoegd voor de vergunningen ‘Uitzonderlijk vervoer’ zijn dat ook gaan doen.” Met alle problemen van dien, zo blijkt. Een aantal landbouwmachines verdelen zo’n groot gewicht over slechts twee wielassen dat de overheid voor schade aan de weginfrastructuur (b.v. bruggen) vreest en de machines daarom van de openbare weg weert. Concreet gaat het bijvoorbeeld over hakselaars met een opgebouwde container, erwtenplukkers, driewielige zelfrijders voor drijfmest, enz.

“Zelfs het voorzetstuk van een maïshakselaar kan op de vooras al een overschrijding geven van de maximum aslast”, weet men bij Fedagrim. In een aantal gevallen kunnen machineconstructeurs daar tamelijk eenvoudig een mouw aan passen. Onder de maïsbek van een hakselaar kunnen bijvoorbeeld wieltes geplaatst worden zodat de vooras niet alle gewicht alleen moet torsen. Onder een grote oogstmachines is er meestal wel ruimte voor een extra ‘liftasje’ dan enkel neergelaten wordt bij transport op de openbare weg.

Soms volstaat technisch vernuft niet omdat de machine echt veel zwaarder is dan de overheid wil toelaten, of is het probleem veeleer administratief dan technisch van aard. Transport over de weg kan dan nog altijd op een dieplader gebeuren, maar voor loonwerkers betekent dat een extra kost. Voor machines die in principe over de weg mogen, is het interessanter om de regels inzake uitzonderlijk vervoer te volgen. In de praktijk spreekt dat niet vanzelf omdat het originele proces-verbaal van goedkeuring soms zoek is, en van oudere machines is zelfs niet altijd meer een technische fiche beschikbaar bij de invoerder.

“In de loop der jaren kan een merk van invoerder veranderd zijn, vindt dan de fiches maar eens terug. Vaak komt alleen een foldertje aan de oppervlakte”, weet Van Thillo. “Jammer genoeg neemt het zoeken naar de juiste info soms veel tijd in beslag bij de invoerder of fabrikant. Het zou niet slecht zijn moesten de invoerders en fabrikanten wat meer tijd krijgen om alles uit te zoeken.”

De federatie van de machineconstructeurs merkt op dat landbouwmachines de voorbije decennia steeds groter en zwaarder geworden zijn. “Sommige machines zitten op de limiet qua breedte en gewicht, en jammer genoeg zie je op beurzen nog altijd machines die zelfs nooit toegelaten zullen worden op de openbare weg. In Vlaanderen wordt dan al meteen de homologatieaanvraag geweigerd, terwijl een Waalse loonwerker pas merkt dat er een probleem is bij het aanvragen van de vergunning uitzonderlijk vervoer.”

Voor nieuwe of recente machines kunnen technische of administratieve oplossingen gezocht worden. Voor machines die zich al tien jaar in het verkeer begeven en het probleem zich nu pas stelt, is dat moeilijker. Soms heeft de huidige importeur door verandering van importeurschap de technische fiche niet meer of had de machine in het verleden nooit toegelaten mogen worden. Tot slot zijn er ook problemen met machines die aangepast zijn door landbouwer of loonwerker, en dus niet conform hun technische fiche zijn.”

Een machinedealer en loonwerker uit het Meetjesland willen getuigen over de moeilijkheden. “Door de verschuiving van beleidsniveau wordt er nu strikter toegekeken en moeten machinegebruikers en machinedealers via de importeur opnieuw aan de technische fiche zien te geraken. Sowieso is de aanvraag van zo’n proces-verbaal een heel gedoe, waar men klaarheid zou in mogen scheppen. Er is geen kloppijp door de politie aan de gang, maar er zijn wel al loonwerkers aan de kant gezet met een mest-trike, maïshakselaars en -dorsers of andere oogstmachines. Ook zijn er akkerbouwers die soortgelijke problemen ervaren met hun zelfrijdende aardappelrooier. Gebruikers willen zich graag in regel stellen, maar weten vaak niet hoe.”

Fabrikanten bouwen oogstmachines bewust met een breedte van 3,48 of 3,49 meter zodat hun klanten niet geconfronteerd worden met de nog strengere eisen voor machines van 3,5 meter of meer. Het autootje dat moet vooroprijden om de andere weggebruikers te waarschuwen, wordt als onwerkbaar en onbetaalbaar gezien binnen de landbouwsector. Aan de maximale asbelasting werd tot dusver minder aandacht besteed, maar dat is dus buiten de waard (overheid) gerekend die waakt over de belasting van de weginfrastructuur.

Volgens de machinedealer die VILT te woord wil staan, ziet de overheid over het hoofd dat oogstmachines uitgerust zijn met lagedrukbanden, die niet alleen de bodem maar ook het wegdek sparen. “Het probleem blijft aanslepen zonder zicht op een oplossing. We worden van het kastje naar de muur gestuurd. Bestaande machines zouden toch altijd voor een toelating op de openbare weg in aanmerking moeten komen”, weerklinkt er onbegrip.

## VILT vzw

Bd Simon Bolivar 17  
1000 Bruxelles

## Contact

M • info@vilt.be

## Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: <https://www.facebook.com/vilt.nieuws/>

screenreader.visit us on our linkedin page: <https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/>

screenreader.visit us on our instagram page: <https://www.instagram.com/vilt.nieuws>

screenreader.visit us on our x page: [https://x.com/vilt\\_nieuws](https://x.com/vilt_nieuws)

screenreader.visit us on our bluesky page: <https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social>

---

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |

[Privacy policy](#)

[Copyright](#)

[Cookie Policy](#)

[Cookie instellingen aanpassen](#)

Webdesign by Who Owns The Zebra