

Laadvermogen — wat er verder bij komt kijken

hoort bij het blad 'Hoeveel mag ik laden?' — daar staan de sommen, hier staat de rest

De sommen staan op het andere blad en hier niet nog een keer. Dit blad gaat over waar je die getallen vandaan haalt, welke grenzen tegelijk gelden, en waarom een kloppend totaal nog niet betekent dat het goed staat.

1 De vier getallen op het kentekenbewijs

F.2 Toegestane maximummassa (TMM)

Wat het voertuig beladen mag wegen.

G Massa rijklaar

Leeg, met 90 % brandstof en de bestuurder. Ledig gewicht is 100 kg minder.

Maximum massa samenstel

Wat auto en aanhanger of oplegger samen mogen wegen.

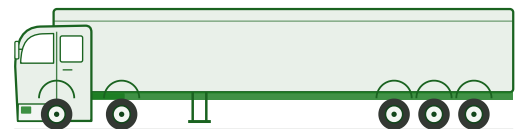
Toegestane aslast

Wat er op elke as mag drukken; in de wet **de last onder de as**.

2 Waarom je de twee maximummassa's nooit optelt

Een aanhanger of oplegger staat niet helemaal op zijn eigen wielen. Een deel van zijn gewicht rust op de koppeling of op de koppelschotel, en drukt daar op het trekkend voertuig. Dat deel staat dus **twee keer** op papier: in de maximummassa van de aanhanger of oplegger, én in die van de auto of de trekker, want die moet het dragen.

Daarom heeft een samenstel een **eigen maximum**: de maximum massa samenstel, op het kentekenbewijs van het trekkend voertuig. Dat getal is altijd lager dan de twee bij elkaar opgeteld. Daarmee reken je, en met geen enkel ander.



$19.000 + 39.000 = 58.000$ kg. Het samenstel mag 44.000.

3 Er gelden meerdere grenzen tegelijk

Neem de trekker met oplegger van het andere blad. Er zijn drie grenzen, en ze geven alle drie een ander getal:

Wat de grens is	Hoeveel je dan mag laden
Wat de oplegger zelf mag laden — $39.000 \text{ min } 7.000$	32.000 kg
Wat erin kan met 11.300 kg op de schotel — 27.000 op de assen erbij	31.300 kg
Wat het samenstel toelaat — $44.000 \text{ min } 7.700 \text{ min } 7.000$	29.300 kg

Het laagste getal telt, en dat is niet altijd hetzelfde

Hier is het samenstel de beperking; bij een zwaardere trekker of een lichtere oplegger kan dat de oplegger zelf zijn. Reken ze alle drie uit en neem de laagste.

En dan nog de verdeling: vol geladen weegt de oplegger 36.300 kg. Op zijn assen mag 27.000 kg, dus er **moet** minstens 9.300 kg op de schotel drukken — en hoogstens 11.300 kg, want meer heeft de trekker niet over. Daartussen schuif je de lading.

4 Het totaal kan kloppen en tóch fout zijn

Zet je de lading allemaal achterin, dan is de achteras te zwaar terwijl het voertuig in totaal precies goed weegt. De **toegestane aslasten** staan apart op het kentekenbewijs en gelden altijd. Zwaar spul hoort vooraan en dicht bij de assen.

5 Vier dingen om te onthouden

- 1 Wat op de koppeling of op de schotel drukt, **telt bij het trekkend voertuig** — en staat tegelijk in de maximummassa van de aanhanger of oplegger.
- 2 Daarom mag je die twee **nooit bij elkaar optellen**. Een samenstel heeft een eigen maximum.
- 3 Er gelden altijd **meerdere grenzen tegelijk**: het trekkend voertuig, de aanhanger of oplegger, het samenstel en de aslasten. De laagste telt.
- 4 In Nederland weegt een samenstel nooit meer dan **50.000 kg**; in het internationale vervoer is dat **40.000 kg**. Het kentekenbewijs is meestal strenger.

Bronnen: RDW — uitleg kentekenbewijs, APK-handboek en Wettelijke maten en gewichten voertuigen · Verordening (EU) 1230/2012 · Richtlijn 96/53/EG. Dit blad is een hulpmiddel, geen wettekst.