CODE VAN GOEDE PRAKTIJK:

SIGNALISATIE EN BEGELEIDING VAN UITZONDERLIJKE TRANSPORTEN

Versie maart 2022

Voorwoord:

Het UV is een bijzondere wereld. Eigenlijk wordt er iets toegestaan dat normaal gezien simpelweg verboden is.
Toch moeten deze transporten gebeuren. Ze zijn nodig voor de bouw, de industrie, landbouw, openbaar vervoer, energievoorzieningen, …

Een uitzonderlijk transport kan slechts enkele cm's groter of kilogram zwaarder zijn dan een regulier transport maar in dezelfde regelgeving worden ook transporten gevat die qua lengte, breedte of massa een veelvoud zijn van reguliere transporten.

Heel vaak worden de limieten van wat de infrastructuur aan kan opgezocht en soms zijn er bijzondere manoeuvres nodig om ergens te kunnen passeren. Bv een doorsteek in een rotonde, een rotonde tegen het verkeer in nemen, stapvoets over een brug rijden, stukken weg achteruit afleggen om zo gunstiger uit te komen aan een kruispunt, …

De andere weggebruikers verwachten dergelijke transporten natuurlijk niet. Daarom moeten deze transporten duidelijk gesignaleerd worden. Grotere transporten hebben specifieke begeleiding nodig zodat de andere weggebruikers weten wat er van hen verwacht wordt.

De taak van de begeleider is dan ook om ervoor te zorgen dat de andere weggebruikers geen gevaar lopen door het uitzonderlijk transport.
De begeleider moet er ook voor zorgen dat het transport veilig kan plaatsvinden.
Waar deze 2 standpunten in conflict komen met elkaar moet de begeleider kiezen voor de veiligheid van de andere weggebruiker.

Deze code van goede praktijk wil een verstaanbare en duidelijke invulling geven aan de wetteksten en een duidelijke houvast geven aan iedereen die betrokken is bij UV.

Daarnaast is deze code van goede praktijk ook de basis voor de examens die een kandidaat begeleider moet afleggen.
Het antwoord op elke vraag van het examen zal te vinden zijn in deze code en zelfs vernoemd zijn in de rubriek "Te onthouden" op het einde van elk hoofdstuk.

Inhoudstafel:

Voorwoord:
Inhoudstafel:

1 Uitzonderlijk vervoer
- 1.1 Wat is een uitzonderlijk voertuig
- 1.2 Voorwaarden om met een uitzonderlijk voertuig op de openbare weg te komen
- 1.3 Regelgevende teksten
- 1.4 Te onthouden

2 Signalisatie van een uitzonderlijk voertuig
- 2.1 Algemeen
- 2.2 Breedte
- 2.3 Lengte
- 2.4 Hoogte en massa
- 2.5 De panelen
- 2.6 Ter controle
- 2.7 Signalisatie concreet uitgewerkt op een voertuig
  - 2.7.1 Signalisatie op een te lang en te breed leeg transport
  - 2.7.2 De rechthoekige lading, te breed
  - 2.7.3 De ronde lading, te breed zonder oversteek
  - 2.7.3 De ellipsvormige lading, met oversteek.
  - 2.7.4 De driehoekige lading, met oversteek (windmolenwiek).
  - 2.7.5 De kraan met oversteek
  - 2.7.6 Andere specifieke vormen
- 2.8 Positie van de doorlopende markering
- 2.9 Te onthouden

3 Welke begeleiding heeft een uitzonderlijk voertuig nodig
- 3.1 Het aantal begeleidingsvoertuigen en het konvooi.
- 3.2 Op basis van de manoeuvres
- 3.3 Op basis van de breedte
- 3.4 Op basis van de lengte
- 3.5 Op basis van de massa
- 3.6 Op basis van de hoogte
- 3.7 Initiële positie van de Begeleidingsvoertuigen in het konvooi
- 3.7 Te onthouden

4 Rijverboden voor uitzonderlijke voertuigen
- 4.1 Algemeen
- 4.2 Op basis van de afmetingen
- 4.3 Uitzonderingen
  - 4.3.1 Landbouwvoertuigen
  - 4.3.2 Afwijkingen
- 4.4 Verboden omwille van het weer

4.4.1 Wettelijke bepalingen
4.4.2 Praktische uitwerking
4.4.3 Uitzonderingen
4.5 Te onthouden

5 DE ERKENNING VAN BEGELEIDINGSONDERNEMING EN DE BEGELEIDER
5.1 De begeleidingsonderneming
5.2 De begeleider
5.3 Regelgevende teksten
5.4 Te onthouden

6 De uitrusting van het begeleidingsvoertuig en de begeleider
6.1 Uitzicht van het voertuig
6.2 Uitrusting van het begeleidingsvoertuig
6.3 Gebruik van amberkleurige directionele waarschuwingspijlen
6.4 Gebruik uitrusting in het begeleidingsvoertuig
6.4.1 De toortslampen en het bord C3
6.4.2 Kegels of afbakeningslicht en driepikkel bord A51
6.4.3 Decameter en uitschuifbare meetlat.
6.4.4 Communicatiemateriaal om met andere voertuigen in het konvooi in verbinding te staan
6.4.5 brandblusser van 3 kilogram;
6.5 Uitrusting van de begeleider
6.6 Te onthouden

7 DE BEVOEGDHEDEN VAN DE BEGELEIDER - PRAKTISCHE TOEPASSING
7.1 Wettelijke basis van de signalen gegeven door een begeleider
7.2 Positie van het begeleidingsvoertuig
7.2.1 Hoe ver rijdt een begeleidingsvoertuig voor het UV uit
7.3 Welke zaken mag een begeleider signaleren en welke zaken niet
7.3.1 Het verkeer in dwarsstraten stilleggen, of het verkeer op een kruispunt stilleggen.
7.3.2 Het tegenliggend, en het in de rijrichting rijdend verkeer stil te leggen op de openbare wegen waar de toegelaten maximumsnelheid niet méér dan 70 km per uur bedraagt;
7.3.2.1 Het achteropkomend verkeer stilleggen:
7.3.2.2 Het tegenliggend verkeer stilleggen:
7.3.3 Het achteropkomend verkeer dat in dezelfde richting rijdt als het uitzonderlijk voertuig te verhinderen om in te halen of voorbij te rijden.
7.4 Uitgewerkte voorbeelden
7.4.1 Op een 2x1 weg een brug overschrijden stapvoets; alleen op de brug
7.4.2 op een 2x2 weg een brug overschrijden in het eigen rijvak; stapvoets; alleen op de brug in de eigen rijrichting
7.4.3 Rotonde gewoon meerijden
7.4.3.1 begeleider; 1 rijstrook rotonde
7.4.3.2 begeleider; rotonde met 2 rijstroken
7.4.4 Rotonde tegen het verkeer in

7.4.5 Rotonde via doorsteek
7.4.6 In tegenrichting rijden op wegen met 2 of meer rijstroken per richting.
7.4.6.1 De basis
7.4.6.2 De tegenrichting tegenhouden thv een kruispunt
7.4.6.3 Het UV ter hoogte van een kruispunt naar de tegenrichting laten rijden.
7.4.6.5 Het UV ter hoogte van een doorsteek naar de tegenrichting laten rijden.
7.4.7 Een stilstaand UV beveiligen
7.5 Te onthouden

8 Attitude van de begeleider
8.1 Standpunt van de andere weggebruiker
8.2 De eerste indruk.
8.3 Te onthouden

9 Verkeersreglement en technische eisen toegepast voor begeleiders Uitzonderlijk Vervoer
9.1 De wegcode
9.2 Technische eisen
9.2.1 Belangrijke begrippen
9.2.2 Maximale massa's en afmetingen van voertuigen:
9.2.3 Maximale massa van een band, een as en een groep
9.2.4 De brugformule
9.2.5 Verschillende maxima
9.2.6 Andere voorwaarden
9.2.6.1 Ladingzekering:
9.2.6.2 Massa op de aangedreven as
9.2.6.3 Uitstekende lading
9.3 Te onthouden

10 Rij en rusttijden
10.1 Waarom
10.2 De rij- en rusttijden
10.3 Wat moet een begeleider met rij- en rusttijden
10.4 Te onthouden

11 Verkennen van een reisweg
11.1 Verplichting tot verkenning
11.1.1 De verkenning voorafgaand aan de vergunningsaanvraag.
11.1.2 De verkenning kort voor het transport
11.2 Handige websites
11.3 Te onthouden

12 Inhoud van een vergunning
12.1 De gebruiker
12.2 Voor voertuig(en):
12.3 Toepassingsvoorwaarden
12.4 Geldigheidsduur

12.5 Aard van de lading
12.6 Karakteristieken van het uitzonderlijk vervoer
12.7 Type vergunning
12.8 Reisweg
12.9 Voertuigfiche
12.10 Bijlagen
12.11 Te onthouden

13 Deelbare lading
13.1 extra gewicht :
13.2 Artikel 10 (KB 2/6/2010):
13.3 Artikel 11(KB 2/6/2010)
13.4 Artikel 12 (KB 2/6/2010)
13.5 Artikel 14 (KB 2/6/2010)
13.6 Te onthouden

14 Nomenclatuur van de weg
14.1 Begrippen (volgens Standaardbestek 250)
14.1.1 Rijbaan
14.1.1.1 Rijstrook
14.1.1.2 Spitsstrook
14.1.1.3 Busstrook
14.1.1.4 Fietssuggestiestrook
14.1.1.5 Fietspad
14.1.1.5 Asverschuiving
14.1.1.6 Verharde zijstrook
14.1.1.7 Bijzonder overrijdbare bedding
14.1.1.8 Wegberm
14.1.2 Kruising
14.1.2.1 Ongelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising
14.1.2.2 Knooppunt of verkeerswisselaar
14.1.2.3 Aansluitingscomplex of een op- en afrittencomplex
14.1.2.4 Rotonde
14.1.2.5 Kruispunt met voorrangsregeling
14.1.2.6 Verkeerslichtengeregeld kruispunt
14.2 Te onthouden

Afkortingen gebruikt in deze code van goede praktijk:

- Uitzonderlijk Vervoer of Uitzonderlijk Voertuig: UV
- Begeleidingsvoertuig: BV

1 Uitzonderlijk vervoer

1.1 Wat is een uitzonderlijk voertuig

Een uitzonderlijk voertuig is een auto, een aanhangwagen of een sleep, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het technisch reglement, die wegens zijn constructie of wegens zijn ondeelbare lading, de grenzen inzake massa of afmetingen,vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement overschrijdt. (link - artikel 3 KB Uitzonderlijk Vervoer)

1.2 Voorwaarden om met een uitzonderlijk voertuig op de openbare weg te komen

Het UV moet in de eerste plaats beantwoorden aan de definitie van een UV. Een UV met een niet toegestane deelbare lading mag niet op de openbare weg komen.
Daarnaast moet elk UV beschikken over **een geldige vergunning** voor UV. Daartoe stemt het UV overeen met:

- De afmetingen en massa's in de vergunning;
- De voertuigen in de vergunningen;
- De route, of het netwerk opgegeven in de vergunning;
- De voorwaarden die specifiek opgelegd worden in de vergunning;
- De algemene voorwaarden uit de wetgeving;
    - Rijtijden;
    - Signalisatie;
    - Verkenning;

Sommige transporten zijn ontheven van de vergunningplicht.

- Transporten uitgevoerd door een strijdkracht, wegbeheerder, politiediensten, brandweer en civiele bescherming. Let wel het zijn transporten uitgevoerd "door" en niet "voor". Wie een transport uitvoert voor bv een wegbeheerder is dus gehouden aan de vergunningsplicht.
- Sneeuwruimers en strooiwagens zijn vrijgesteld van de regelgeving UV in het kader van hun opdracht.
- Transporten in het kader van rampen waarbij materieel wordt opgeëist. Daarbij gebeurt de verplaatsing onder de verantwoordelijkheid van de opeisende dienst (brandweer, civiele bescherming, …).
- Transporten binnen een havengebied als toepassing van een aanvullend havenreglement.

1.3 Regelgevende teksten

België heeft een zeer specifieke staatsstructuur met een Federale Staat en 3 gewesten (Het Vlaams Gewest, Het Brussels Hoofdstedelijk Gewesten en het Waals Gewest).

Tot voor de zesde staatshervorming was de Federale staat bevoegd voor alles met betrekking tot verkeersveiligheid en de voertuigen en de gewesten met alles wat betrekking had tot de infrastructuur.

Hierdoor zijn er teksten op federaal niveau, Koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen.

Sinds de zesde staatshervorming (in uitvoering sinds 1/1/2015) zijn de gewesten bevoegd voor het UV.
Hierdoor “erven” de gewesten de federale teksten en ze kunnen zelf aanpassingen doen in die teksten. Die aanpassingen zijn dan geldig in hun gewest.

De teksten bestaan naast elkaar en u moet aan elk van de teksten voldoen. Dat is verre van eenvoudig. Het vergt enige ervaring met regelgevende teksten om dat te kunnen doen.

De tekst die het merendeel van de praktische zaken mbt UV covert:

Koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen
https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-020610
http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2010060213&table_name=wet
Deze linken geeft een geconsolideerde tekst; verschillende wijzigingen door de tijd heen zijn verwerkt in de tekst.
Via de link van ejustice kan je ook de wijzigingsbesluiten, uitvoeringsbesluiten en vertalingen terugvinden.

De Vlaamse Regelgeving bestaat uit:
Decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport
https://www.wegcode.be/wetteksten/secties/decreten/decr-030513
Bijzonder wegtransport is de verzamelnaam voor 3 soorten van transport. Namelijk het UV, transport in het kader van een proefproject met langere en zwaardere voertuigen en voertuigen in overtreding op gebied van afmetingen of massa’s.

Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer.
https://www.wegcode.be/wetteksten/secties/decreten/bvr-201213-1/2062-art1-15
Deze tekst bevat specifieke zaken voor het UV die te maken hebben met het gebruik van de infrastructuur.

Naast regelgeving specifiek voor het UV zijn de volgende teksten ook van belang:
Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg
Deze tekst wordt ook de “wegcode” of “het verkeersreglement” genoemd. Hier worden de regels beschreven hoe men zich op de openbare weg dient te gedragen.

Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Deze tekst beschrijft waaraan voertuigen moeten voldoen. In het kader van UV is vooral het artikel 32bis van belang.

1.4 Te onthouden

- Wat is een uitzonderlijk transport.
- Een transport moet een vergunning hebben en de voorwaarden daarvan opvolgen.
- Er zijn uitzonderingen voor overheden, hulpdiensten, sneeuw- en ijzelbestrijding en opvorderingen in het kader van rampen.
- De algemene voorwaarden moeten steeds gevolgd worden.

- Wegcode: de normale kennis die elke bestuurder van een voertuig verondersteld wordt te hebben, wordt beschouwd als parate kennis. Verkeerstekens, positie op de weg, voorrangsregels, snelheden, …
- Technische eisen: begrippen die van toepassing kunnen zijn op het UV en kennis van het artikel 32bis voor wat betreft voertuigen van klasse II en klasse III.

De wetteksten, datums, staatsstructuur, … worden niet gevraagd.

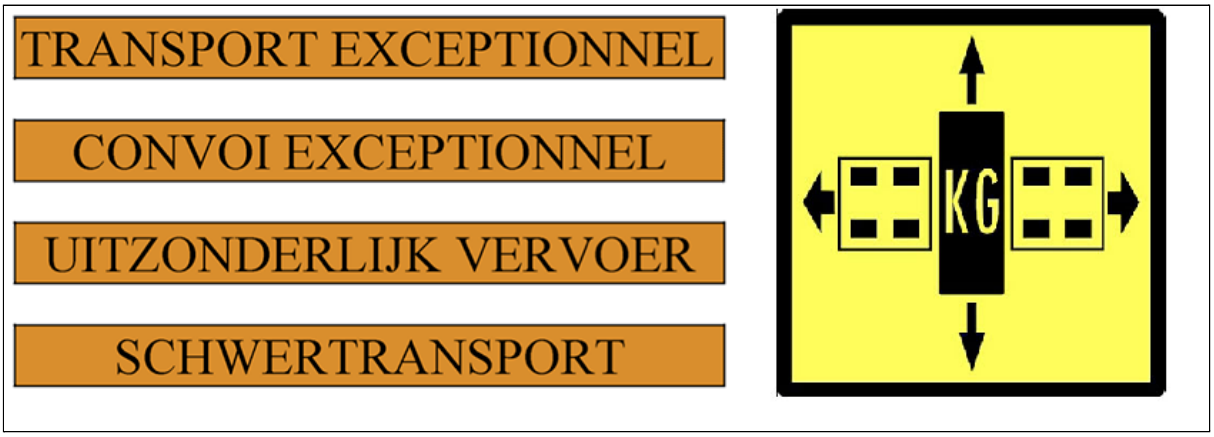
2 Signalisatie van een uitzonderlijk voertuig

2.1 Algemeen

Los van de begeleiding van een UV moet een UV steeds bijzondere signalisatie voeren.
De volgende signalisatie is steeds vereist (KB UV Hoofdstuk 5):

- Het bord UV. Zowel vooraan als achteraan; minimaal 40 cm boven de grond. De panelen worden onzichtbaar gemaakt als het voertuig geen UV meer is. Er zijn 2 types van borden (zie figuur 1; zie ook link):
    - Het oranje of geel reflecterende bord met zwarte letters; verschillende taalopties zijn mogelijk,
    - Het geel-zwarte bord met het logo;
- Oranje Knipperlichten:
    - Vooraan: minstens 2 geeloranje knipperlichten aan weerszijden van de stuurhut. Zichtbaar vanuit een hoek van minimaal 270°,
    - Achteraan: minsten 1 geeloranje knipperlicht. Zichtbaar vanuit een hoek van minimaal 180°;
- De dimlichten en achterlichten van het UV zijn steeds in werking.

Figuur 1:



2.2 Breedte

Transporten breder dan 2m55 worden uitgerust met panelen. Ze worden als volgt geplaatst:

- Het gaat om 4 panelen, 2 vooraan en 2 achteraan.
- De panelen worden minimaal 40 cm en maximaal 2m00 boven de grond geplaatst.
- De borden zelf vormen geen hindernis.
- De panelen vooraan zijn uitgerust met een wit licht, de panelen achteraan met een rood licht. Deze lichten zijn steeds in werking.
- Specifieke plaatsing van de borden bij verschillende vormen: zie verder.

Transporten breder dan 4m50: een retroreflecterende markering over de volledige breedte.

De voorwaarden voor de panelen: zie verder.

2.3 Lengte

Als een transport een totale lengte heeft van meer dan 22m00 dan wordt een retroreflecterende markering aangebracht over de volledige lengte van beladen het voertuig. Dit aan beide zijden. Steekt de lading meer dan 1m uit voorbij de achterkant van het voertuig, dan moet daar ook een paneel aan bevestigd worden. Het wordt als volgt geplaatst:

- Het gaat om 1 paneel;
- Het paneel hangt minimaal 40 cm en maximaal 2m00 boven de grond geplaatst, tenzij het niet anders kan.
- Het paneel vormt zelf geen hindernis.
- Het paneel is uitgerust met een rood licht. Het licht is steeds in werking.

De voorwaarden voor de panelen: zie verder.

2.4 Hoogte en massa

Hoogte en massa hebben geen directe invloed op het omliggende verkeer en moeten dus niet bijzonder gesignaleerd worden.

2.5 De panelen

De panelen dienen te beantwoorden aan de panelen die beschreven zijn in het technisch reglement.

1ste groep:

- Uitzicht:
    - Vierkant: minimaal 420 mm per zijde of
    - Rechthoekig: minimaal 280 mm op 560 mm of 140 mm op 800 mm
- Motief: Rode en witte banden met een breedte van 70 tot 100mm. De banden hebben een hoek tussen de 45° en 60°.
- De reflecterende banden voldoen aan de klasse RA2 van norm NBN EN 12899-1.
    - In de reflecterende band is dan een verwijzing naar de norm gedrukt: (RA2 NBN EN 12899-1)

Deze panelen mogen steeds gebruikt worden.

2de groep:

- Vierkant: minimaal 280 mm per zijde maar minder dan 420 mm per zijde.
- Motief: Rode en witte banden met een breedte van 70 tot 100mm. De banden hebben een hoek tussen de 45° en 60°.
- De reflecterende banden voldoen aan de klasse C van reglement nr 104.
    - In de reflecterende band is dan een verwijzing naar de norm gedrukt (ECE REG NR 104-C).

Deze panelen mogen NIET gebruikt worden om de breedte aan te geven bij transporten met een breedte van meer dan 3m50.

De panelen die naar voor gericht zijn, hebben minstens de witte banden reflecterend (dus of wit reflecterend; of wit en rood reflecterend). Ze zijn uitgerust met een wit licht.
De panelen die naar achter gericht zijn, hebben minstens de roden banden reflecterend (dus of rood reflecteren; of wit en rood reflecterend). Ze zijn uitgerust met een rood licht.

In de reflecterende folie kunnen andere normen gedrukt zijn dan degene die hier vermeld werden. Sommige van de borden zijn goed andere zijn fout.
Het is de FOD Mobiliteit dit deze materie opvolgt.
Meer informatie:
https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/voertuigen_en_onderdelen/waarschuwingspanelen

2.6 Ter controle

De wetgeving is redelijk complex, soms gedetailleerd en soms voor interpretatie vatbaar. Het is daarom belangrijk om essentie van de signalisatie niet uit het oog te verliezen.
Je signaleert een transport zodat de andere weggebruikers weten dat er een voertuig rijdt dat anders is dan wat een weggebruiker in normale omstandigheden mag verwachten.
Door de breedte, lengte of oversteek aan te duiden kan die weggebruiker, die meestal niet vertrouwd is met UV, het transport inschatten.

Bekijk het transport dus vanaf een afstand om zelf na te gaan hoe een andere weggebruiker het transport zo zal zien.

Is alles voldoende verlicht, reflecteren de panelen voldoende, zijn ze proper, … ?
Verifieer ook of het transport, en bij uitbreiding de BVen, de andere weggebruikers niet verblinden.

2.7 Signalisatie concreet uitgewerkt op een voertuig

We bekijken het transport steeds in bovenaanzicht, zijaanzicht en voor- en achter aanzicht.
Het voertuig is zwart. De lading is paars.

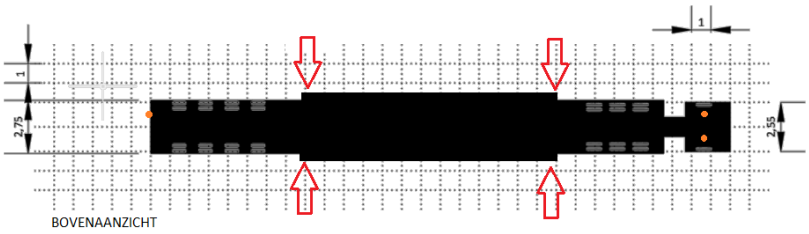
Voor het bovenaanzicht is een raster aangebracht. Het is gemaakt in 1m op 1m en start aan de linker en rechter voorhoek van de trekker.
De as die in langsrichting door de trekker loopt, loopt precies door het midden van het voertuig.
De trekker is 4m, de onderkant van de voorruit is circa 2m50.

Op een UV is steeds de volgende signalisatie aangebracht:

- Het gele “kg-bord”. Dit mag ook de geschreven variant zijn.
- 2 zwaailichten op de cabine. Deze zijn over een hoek van 270° zichtbaar. (oranje bollen)
    - Als die hoek niet kan gehaald worden met 2 zwaailichten kan een derde bij geplaatst worden.
- 1 zwaailicht achteraan. Dit is zichtbaar over een hoek van 180°. Het moet dus beetje uitsteken en niet weggewerkt in de bumper (oranje bollen)
    - De zwaailichten en de dimlichten zijn in werking tijdens het transport.

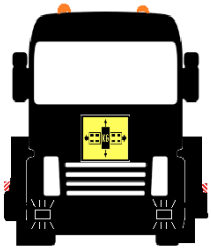
2.7.1 Signalisatie op een te lang en te breed leeg transport

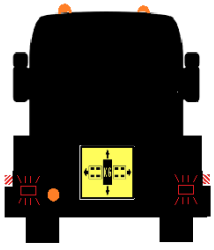
- Omwille van de lengte (+22m):
    - Een Markering over de langsrichting van het voertuig. Deze moet fluo zijn, een kleur is niet bepaald. Hier is dit geel.
    - Dit moet geen continue lijn zijn.
    - Boven de wielen is dit soms moeilijk te realiseren.
    - De markering mag ook aanwezig zijn als het voertuig korter is dan 22m, of zelfs het voertuig niet uitzonderlijk is (bv de trekker alleen of in een reguliere combinatie).
- Omdat de oplegger, ter hoogte van de laadvloer, breder is dan 2m55
    - 4 borden op de hoeken van de laadvloer.
        - zie voor- en achteraanzicht, zie pijltjes in boven- en zijaanzicht.
        - Panelen zijn
            - achteraan: minimaal rood reflecterend en verlicht met een rood licht.
            - vooraan: minimaal wit reflecterend en verlicht met een wit licht.



BOVENAANZICHT


ZIJAANZICHT


VOORAANZICHT


ACHTERAANZICHT

2.7.2 De rechthoekige lading, te breed

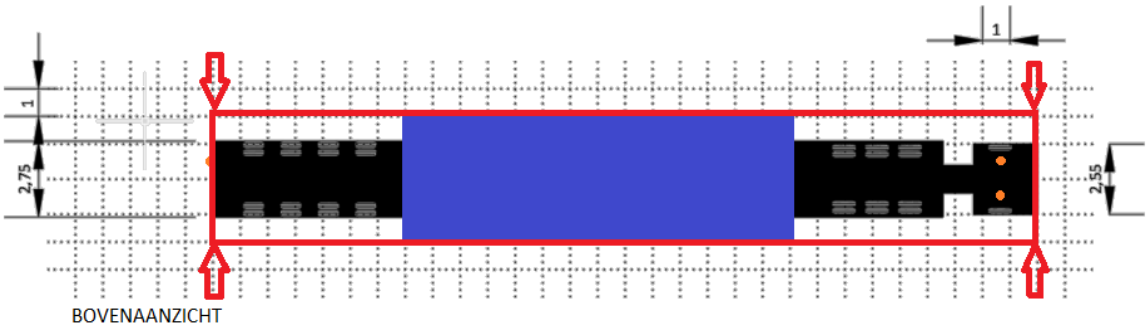
De basis-signalisatie van elk UV blijft bestaan (zwaailichten, bord UV, dimlichten).

De signalisatie omwille van **de lengte** is de reflecterende markering over de volledige lengte. Aandacht: Als de lading de marking verbergt dan moet de marking plaatselijk herhaald worden (bv een reflecterende band spannen over de lading).

Omwille van de breedte:
De lading (2m55 + links en rechts een meter) is 4m55 breed. Dat is breder dan 4m50 en dus moet een reflecterende marking zijn over de breedte. Zowel vooraan als achteraan. Dit mag een **combinatie** zijn van:

- markering op het voertuig al dan niet permanent (hier in het geel).
- markering op de lading (hier in het groen)
- De kleur op zich speelt geen rol, het moet reflecterend zijn.

Er zijn ook 4 breedte borden nodig.
Deze moeten geplaatst worden zodanig dat ze de uiterste afmetingen aanduiden én geen extra hindernis vormen.
Als je de ruimste rechthoek rond het geladen voertuig trekt en op de 4 hoeken de borden plaatst bekom je dit:



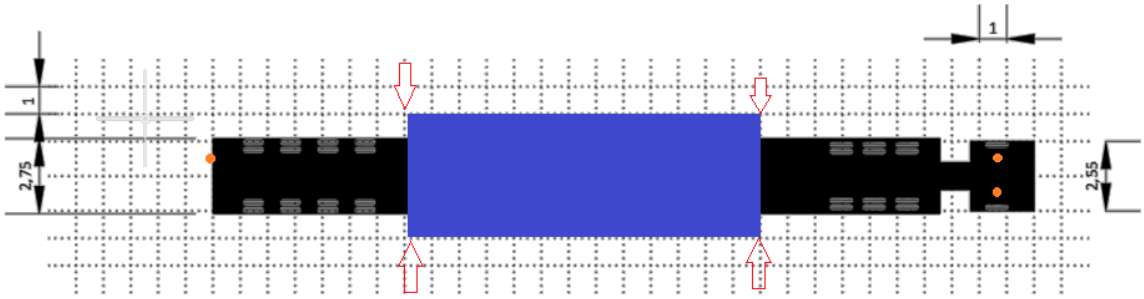
BOVENAANZICHT

De borden vormen echter een obstakel. Zowel voor het omliggende verkeer als voor het transport zelf.
Daarom verschuiven we de borden maximaal naar de lading toe, naar de plaats waar de maximale breedte zich voordoet.

- Soms kan je de borden tegen de lading zelf plaatsen (bv met schroeven in een houten kist) of is de lading uitgerust zodat dit makkelijk kan of is er een op maat gemaakt systeem waardoor dit makkelijk kan.
- Veel opleggers hebben een systeem om de breedteborden te plaatsen. Dat is handig, stabiel en snel te plaatsen. Er is wel aandacht nodig zodat het bord voldoende kort bij de lading geplaatst is.

De onderkant van het bord hangt op minimaal 40 cm en maximaal 200 cm, tenzij het niet anders kan.

Voor deze lading is dit het meest geschikte signalisatie schema:



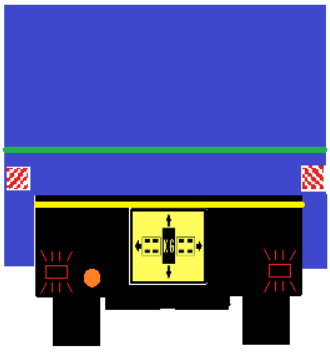
BOVENAANZICHT



ZIJAANZICHT



VOORAANZICHT



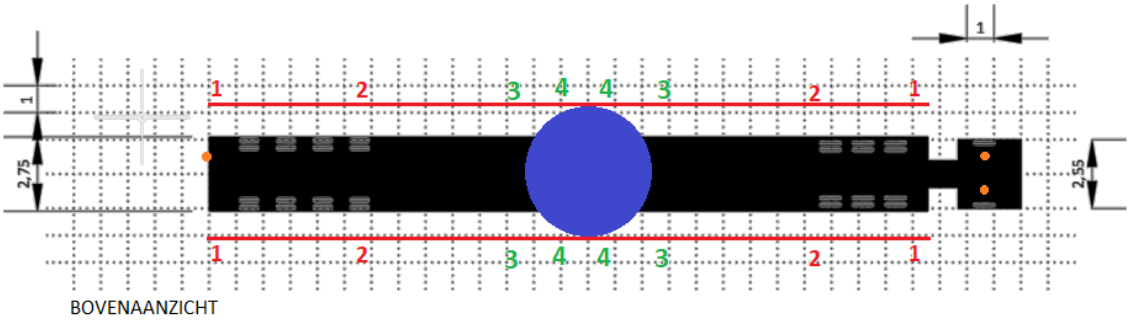
ACHTERAANZICHT

2.7.3 De ronde lading, te breed zonder oversteek

De basissignalisatie (borden, UV, zwaailichten, dimlichten) is ook hier vereist.
Deze lading zou met een korter voertuig kunnen vervoerd worden. Indien dit korter is dan 22 m is de reflecterende markering niet nodig.

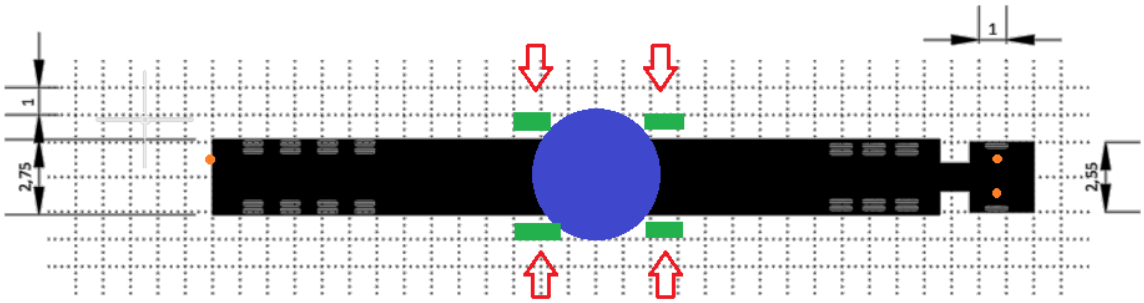
Het probleem hier is de plaatsing van de breedte borden.

- Positie 1 is het duidelijk niet. Hier vormen de borden duidelijk een hindernis.
- Positie 2 kan in dit geval ook niet. Is de oplegger veel korter dan kan dit wel een optie. Vooral om bv diepladers vaak systemen hebben thv de nek en de assengroep om die borden te plaatsen. Dan valt positie 2 eigenlijk samen met positie 3.
- Positie 3 is ook goed. Het bord hangt ter hoogte van de lading.
- Positie 4 is ook goed. Let er wel op dat het bord geen extra breedte genereert (dus niet voorbij de rode lijn komt).
    - Het bord staat ook haaks op de lengterichting van het transport.



BOVENAANZICHT

Het signalisatieschema voor deze situatie is:
De groene blokjes, met rode pijl, geven de zone aan waarbinnen de signalisatie steeds als conform zal beschouwd worden. .



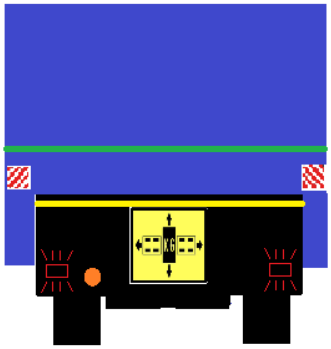
BOVENAANZICHT



ZIJAANZICHT



VOORAANZICHT



ACHTERAANZICHT

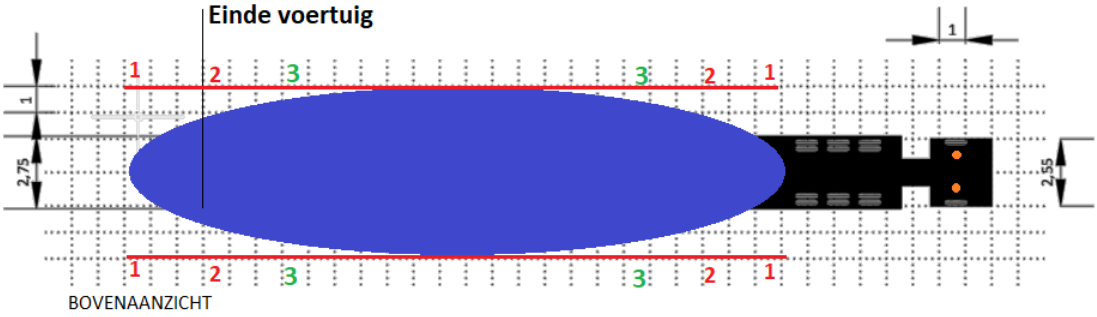
2.7.3 De ellipsvormige lading, met oversteek.

De basissignalisatie (borden, UV, zwaailichten, dimlichten) is ook hier vereist.

Het voertuig heeft een oversteek van net geen 3 meter. Er is dus een 5de paneel nodig om de oversteek te signaleren.

In bovenaanzicht is dit zeer gelijkaardig aan de cirkel. Je plaatst het bord zodanig dat het de uiterste breedte aangeeft. Als het bord 42cm breed is moet je dus voldoen naar voor komen.

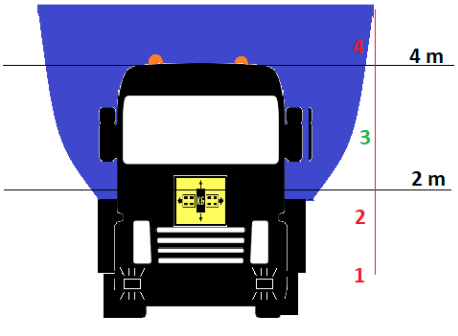
- Positie 1: Hier zou het bord een onnodig obstakel vormen. Het is ook zeer moeilijk om te bevestigen.
- Positie 2 (achteraan aan het uiteinde van het voertuig, vooraan daar waar de lading breder wordt dan de oplegger). Ook hier vormen de borden een obstakel.
- Positie 3: Zodanig dat het bord 42 cm circa de volledige breedte zal signaleren. Dat is de ideale situatie



BOVENAANZICHT

In het vooraanzicht (idem voor achteraanzicht).

- Positie 1 (40 cm tot 1 m boven de grond): is duidelijk hinderlijk.
- Positie 2 (tussen 1 m en 2 m boven de grond): zal ook vaak hinderlijk zijn
- Positie 3: Bord hangt voldoende dicht tegen de lading en in het gezichtsveld van de andere weggebruikers.
- Positie 4: Borden hangen hoger dan 4m. Dit is buiten het gezichtsveld van de andere weggebruikers. Dit heeft weinig zin.

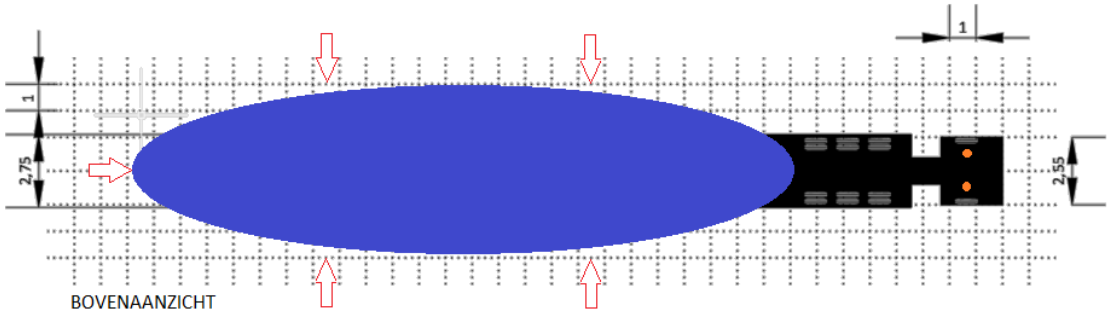


VOORAANZICHT

In dit voorbeeld is de ideale hoogte voor de breedteborden tussen de 2 en 4 m. De mogelijkheden om het bord te hangen speelt een grote rol in de keuze. Als de borden makkelijk en veilig kunnen bevestigd worden op een hoogte van 1m80 is dat misschien beter dan knutselwerk op een hoogte van 2m50.

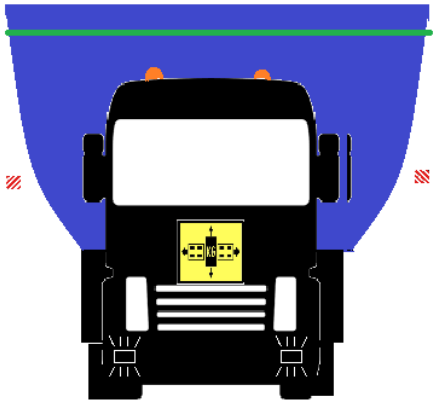
Gezien de breedte en de lengte van het transport is er ook een reflecterende band nodig.
Ook aan de oversteek.
De oversteek achteraan moet ook gesignaleerd worden met een bord.

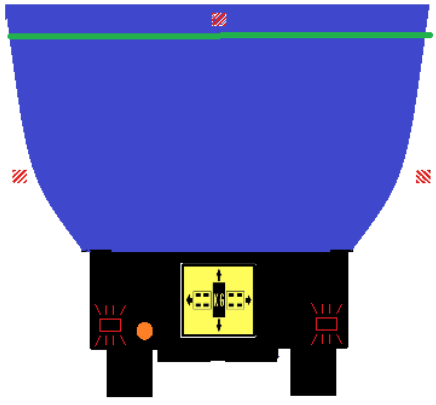
Het schema wordt dan:



BOVENAANZICHT


ZIJAANZICHT


VOORAANZICHT


ACHTERAANZICHT

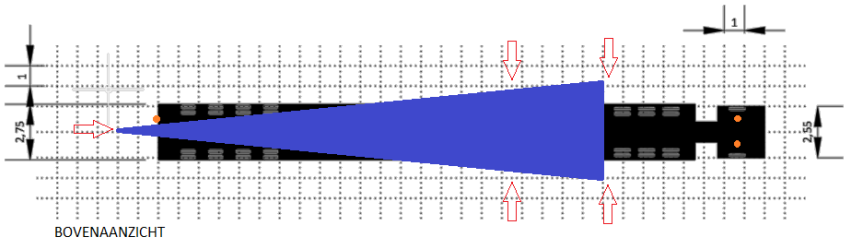
2.7.4 De driehoekige lading, met oversteek (windmolenwiek).

De basissignalisatie (borden, UV, zwaailichten, dimlichten) is ook hier vereist.

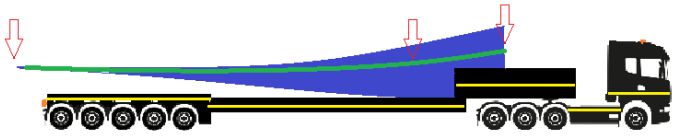
Het voertuig heeft een oversteek van net geen 3 meter. Er is dus een 5de paneel nodig om de oversteek te signaleren.

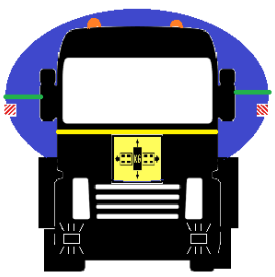
De langsmarkering in de lengte is noodzakelijk, ook aan de oversteek.
De markering van de breedte is noodzakelijk. De breedte signaleren naar de achterkant toe kan het best gebeuren door een reflecterende strook over de volledige lengte te spannen (links en rechts).

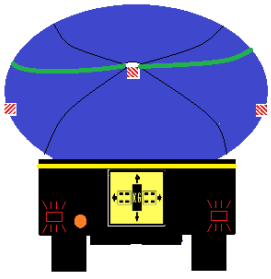
Het signalisatieschema wordt dan:



BOVENAANZICHT


ZIJAANZICHT


VOORAANZICHT


ACHTERAANZICHT

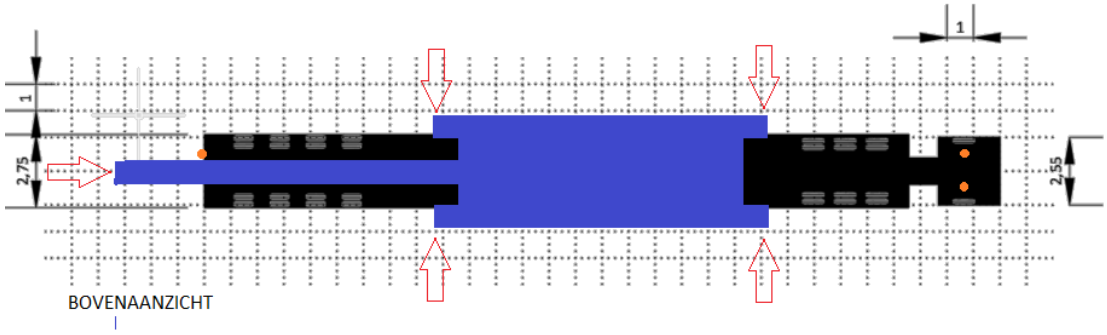
2.7.5 De kraan met oversteek

De basissignalisatie (borden, UV, zwaailichten, dimlichten) is ook hier vereist.

Het voertuig heeft een oversteek van net geen 3 meter. Elke oversteek van meer dan 1 meter moet eveneens gesignaleerd worden. Dit bord hangt aan de oversteek. Indien mogelijk op een hoogte tussen de 40cm en de 2m.
In dit voorbeeld is de oversteek op een hoogte van 3 tot 4m. Het bord mag daar gehangen worden.

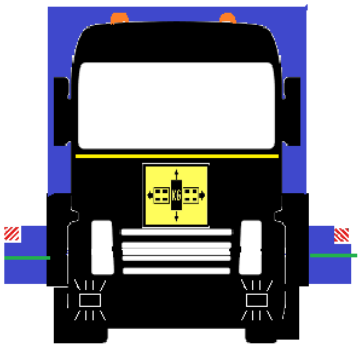
De langsmarkering in de lengte is noodzakelijk, ook aan de oversteek.
Als de vaste markering op oplegger ter hoogte van bv de rupsen onderbroken is moet deze herhaald worden.
De langsmarkering in de breedte is noodzakelijk.

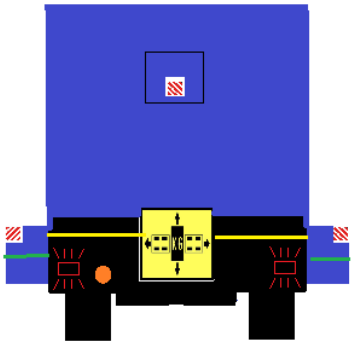
Het signalisatieschema wordt dan:



BOVENAANZICHT


ZIJAANZICHT


VOORAANZICHT


ACHTERAANZICHT

2.7.6 Andere specifieke vormen

Een te brede kist die achteraan oversteekt.

De signalisatie achteraan bestaat dan uit de breedteborden links en rechts.
Maar ook in het midden moet de signalisatie van de oversteek geplaatst worden. U krijgt dus achteraan 3 borden (links, rechts en in het midden).

Indien nodig moet ook de breedte markering herhaald worden(vanaf 4m25).
Let ook op dat het bord “UV”, het zwaailicht maar ook de lichten van de oplegger, nummerplaat, … leesbaar blijven.

Een lading die onderaan smal is, maar op grote hoogte zeer breed wordt.

We denken hierbij aan hoogtes van meer dan 5m en breedtes van ruim 5m.

De breedteborden onderaan hangen, op 40cm boven de grond bv, is niet goed want daar vormen ze heel duidelijk een obstakel voor andere weggebruikers. Je doet mensen ook naar de onderkant kijken terwijl het gevaar aan de bovenkant zit.

Naarmate je de borden hoger zal hangen komen ze dichter bij de lading en zullen ze over meer obstakels kunnen scheren.
Onder de 2m is er een reële kans dat de borden een persoon, voertuig, verkeersbord, … raken.

De Ideale hoogte is dus ergens tussen 2m en de 4m. Afhankelijk van de bevestigingsmogelijkheden. In deze zone zal de aandacht van de weggebruiker ook naar de vorm van de lading getrokken worden.

Hoger dan 4m heeft dan weer weinig zin omdat het bord uit het zichtveld van de weggebruikers verdwijnt. Zij hebben ook geen boodschap aan wat er op een hoogte van 4m50 gebeurt want zij kunnen daar ook geen conflict mee hebben.

Voor de chauffeur en de begeleiders kan het wel zinvol zijn om de omtrek van het transport te kunnen zien bij manoeuvres en dergelijke.

2.8 Positie van de doorlopende markering

De doorlopende markering wordt geplaatst als het transport

- breder is dan 4m50; vooraan en achteraan het transport
- langer is dan 22m; beide zijden

De regelgeving legt geen specifieke hoogte op. Maar het doel van de markering is duidelijk:
Bij een te grote lengte of breedte kan de andere weggebruiker soms bepaalde stukken van het transport niet zien. Ziet hij nu het breedtebord rechts achteraan of links achteraan? Door de doorlopende markering krijgt hij een idee van de contouren van het transport en kan hij de situatie inschatten.
De hoogte van de langsmarkering is dus in het gezichtsveld van de weggebruiker. Bij voorkeur tussen 40cm en 2m hoog maar indien de lading hoger zit kan dit natuurlijk ook hoger.

De markering moet over de volledige lengte of breedte geplaatst zijn. Dat wil zeggen ook over de trekker, ter hoogte van wielkasten, …
Dat is niet altijd even makkelijk te realiseren.
Men houdt steeds voor ogen dat de andere weggebruiker de contouren van het transport makkelijk moet kunnen inschatten.

2.9 Te onthouden

- De algemene signalisatie op een voertuig
  - Bord uitzonderlijke vervoer
  - Geeloranje knipperlichten
- De specifieke signalisatie voor de breedte, lengte en oversteek.
  - Panelen
  - Doorlopende markering
- Positie van de panelen.
- Een correct paneel herkennen

De specifieke afmetingen van de borden, de precieze norm, … worden niet gevraagd. Men moet wel weten dat een rond paneel met horizontale strepen niet correct is.

Er zijn vaak meerdere oplossingen die de stempel “aanvaardbaar” tot “zeer goed” krijgen. Er zijn ook oplossingen die simpelweg “foutief” zijn. De basis is steeds:

- Is de lading goed gesignaleerd?
  - Kan een andere weggebruiker de contouren van het transport inschatten?
  - Kan een andere weggebruiker die buiten de omtrek van de borden blijft botsen met de lading?
  - Kan de weggebruiker de borden goed zien?
- Zijn de borden geplaatst zodat ze geen bijkomende hindernis vormen?
  - Kan een weggebruiker tegen de borden kan botsen terwijl hij nog ver van het voertuig of lading verwijdert is.
  - Kunnen de borden tegen obstakels botsen terwijl het voertuig of lading daar nog ver van verwijdert zijn.
- Zijn de borden deugdelijk geplaatst?
  - Hangen ze stevig en stabiel?

3 Welke begeleiding heeft een uitzonderlijk voertuig nodig

3.1 Het aantal begeleidingsvoertuigen en het konvooi.

Een konvooi is het geheel van het UV met alle BV's.
Een BV dat in een konvooi rijdt heeft minimaal 1 erkende begeleider aan boord die de taken die verband houden met het begeleiden uitvoert.

In het konvooi zijn er minimaal zoveel BV's als er nodig zijn op basis van de manoeuvres, afmetingen of massa's.
bv: Een transport dat 5m05 breed is, heeft 3 BV's nodig. Zelfs al is het slechts 25 m lang.

Als het aantal BV's vereist omwille van een manoeuvre groter is dan omwille van de afmetingen dan is dat grotere aantal BV's enkel vereist op de plaats of plaatsen waar die manoeuvres ook gebeuren.
bv: een transport weegt 75T; is 22 m lang, 3m30 breed en 4m30 hoog. Het heeft dus omwille van de afmetingen geen BV nodig.
In het traject zijn er echter 2 bruggen die moeten overschreden worden in het midden van rijbaan (een 2 keer 1 rijstrook) waar een maximale snelheid geldt van 70km/u.
⇒ Het heeft voor die 2 bruggen 2 BV's nodig. Omdat voor dit manoeuvre het verkeer van de tegenrichting moet gestopt worden (anders kan je niet in het midden rijden).

Het is in België niet verboden om met meer BV's te rijden dan strikt noodzakelijk. Het transport uit het laatste voorbeeld mag over het volledige traject 1 of 2 of zelfs meer begeleiders meenemen.

3.2 Op basis van de manoeuvres

Er zijn 2 BV's vereist wanneer het transport een van de volgende manoeuvres moet uitvoeren:

- Op wegen met een maximale snelheid van niet meer dan 70 km/u waar het verkeer in de eigen rijrichting of de tegenovergestelde rijrichting moet gestopt worden.
- Op wegen met een maximale snelheid van meer dan 70 km/u en met 4 rijstroken of meer waarbij er minimaal 2 rijstroken voorzien zijn voor elke rijrichting of op een autosnelweg als het UV aan beperkte snelheid moet rijden.
- Wanneer de ondersteuning van een politiedienst vereist is:
    - Tegen het verkeer inrijden op wegen met een maximale snelheid van meer dan 70 km/u
    - Voor het oversteken van de opening in de middenberm van een weg met minstens 2 rijstroken per rijrichting
    - Wanneer het tegenliggend verkeer moet gestopt worden op een weg waar de maximale snelheid hoger is dan 70 km/u.
    - Als een brug aan 5 km/u of stapvoets moet overschreden worden en de brug is gelegen in een autosnelweg of een weg met minstens 2 rijstroken per rijrichting met een maximale snelheid van meer dan 70 km/u.

Er zijn 3 BV's vereist wanneer het transport:

- Een brug moet overschrijden met hulpbruggen of bijkomende voertuigen.

=>
Een transport met een afwijkende massa moet heel vaak bruggen overschrijden " in de as van de brug, stapvoets en alleen op de brug". Dit manoeuvre kan enkel uitgevoerd worden met 2 begeleiders.
Als het transport in het midden van de weg rijdt, worden de lasten het best gespreid over alle liggers van die brug.
Door stapvoets te rijden kan er aangenomen worden dat dynamische factor is de belasting. Dat is een verschil van 30% in de belasting van de structuur.
Het is logisch dat het voor een brug voordeliger is dat er minder bijkomende belastingen zijn.

3.3 Op basis van de breedte

- 1 BV is nodig als de breedte groter is dan 3m50
- 2 BV's zijn nodig als de breedte groter is dan 4m50
- 3 BV's zijn nodig als de breedte groter is dan 5m00

3.4 Op basis van de lengte

- 1 BV is nodig als de lengte groter is dan 30m00
- 2 BV's zijn nodig als de lengte groter is dan 35m00
- 3 BV's zijn nodig als de lengte groter is dan 40m00

3.5 Op basis van de massa

- 1 BV is nodig als de massa groter is dan 90.000 kg
- 2 BV's zijn nodig als de de massa groter is dan 180.000 kg.

3.6 Op basis van de hoogte

- 2 BV's zijn nodig als de hoogte groter is dan 4m80.

3.7 Initiële positie van de Begeleidingsvoertuigen in het konvooi

Met de initiële positie van de BV's wordt bedoeld de plaats die de voertuigen innemen als het transport geen specifieke manoeuvres uitvoert of als deze manoeuvres worden voorbereid.

- 1 BV:
  - Het BV rijdt vooraan het konvooi.
  - Enkel op wegen met minimaal 2 rijstroken per rijrichting rijdt het BV achteraan.
    - Let op: een weg met 2 rijstroken per rijrichting is niet hetzelfde als een weg met een middenberm.
- 2 BV's
  - 1 BV vooraan en 1 achteraan.

    - Op autosnelwegen of wegen met minimaal 2 rijstroken per rijrichting **mag** ook het 2de BV achteraan rijden.
        - Let op: dit is niet hetzelfde als een weg met een middenberm.
        - Op dergelijke wegen kan het interessant zijn dat er toch voertuig vooraan rijdt. Bv:
            - om het verkeer op zijwegen of opritten te waarschuwen.
            - om het UV te waarschuwen voor obstakels op de pechstrook (brede lading).
- 3 BV's
    - 1 BV rijdt vooraan, de andere 2 achteraan.
        - Indien bv de breedte van het UV en de omstandigheden van de weg maken dat het tegenliggend verkeer veel ruimte moet maken dan is het aangewezen dat er 2 BV's vooraan rijden.
    - Op autosnelwegen of wegen met minimaal 2 rijstroken per rijrichting **mag** ook het 3de BV achteraan rijden.
        - Let op: dit is niet hetzelfde als een weg met een middenberm.
        - Op dergelijke wegen kan het interessant zijn dat er toch voertuig vooraan rijdt. Bv:
            - om het verkeer op zijwegen of opritten te waarschuwen.
            - om het UV te waarschuwen voor obstakels op de pechstrook (brede lading).

3.7 Te onthouden

- De afmetingen, manoeuvres en het aantal BV's dat daarbij nodig is. Dit moet gekend zijn en moet kunnen toegepast worden.
- De positie van de BV's kennen en kunnen toepassen.

4 Rijverboden voor uitzonderlijke voertuigen

4.1 Algemeen

Rijverbod op feestdagen:

- Wanneer: : 1 januari; Paasmaandag; 1 mei; Onze-Lieve-Heer-Hemelvaart; Pinkstermaandag; 21 juli; 15 augustus; 1 november; 11 november en 25 december van 16u00 daags voordien tot en met middernacht; 24u00 van de feestdag zelf.
- Waar: Op alle wegen en autosnelwegen.
- Voor wie: Voor alle transporten.

Rijverbod in het weekend:

- Wanneer: Verbod elke zaterdag van 12:00 ‘s middags tot de zondag middernacht (24u00).
- Waar: Op alle wegen.
- Voor wie: Voor alle transporten uitgezonderd:
    - Kraanauto’s tot en met 96 ton (8-asser) en maximaal 3m breed.

Rijverbod in spits:

- Wanneer: Verbod elke werkdag tussen 7u00 en 9u00 en tussen 16u00 en 18u00.
- Waar: Op alle wegen en autosnelwegen.
- Voor wie: Voor alle transporten uitgezonderd:
    - Transporten met een massa van maximaal 60 ton; een breedte van maximaal 3m50 en een lengte van maximaal 27m00 voor zover zij geen manoeuvres moeten uitvoeren die de doorstroming van het verkeer belemmeren

4.2 Op basis van de afmetingen

Verbod om overdag te rijden; alle wegen

- Wanneer: Verbod alle dagen van 6u00 tot 21u00
- Waar: Op alle wegen en autosnelwegen
- Voor wie: Voor alle transporten die:
    - Breder zijn dan 4m00
    - Langer zijn dan 30m00

Verbod om overdag te rijden: autosnelwegen met 2 rijstroken

- Wanneer: Verbod alle dagen van 6u00 tot 21u00
- Waar: Op autosnelwegen met minder dan 3 rijstroken per rijrichting in de gevolgde richting met uitzondering van de op- en afritten (tenzij in de netwerken).
- Voor wie: Voor alle transporten die:
    - Breder zijn dan 3m50
    - Langer dan 30m00 (cfr vorig punt)

4.3 Uitzonderingen

4.3.1 Landbouwvoertuigen

Landbouwvoertuigen zijn vrijgesteld van de hierboven vernoemde verkeersverboden.

4.3.2 Afwijkingen

In de vergunning kan een afwijking opgenomen zijn die toelaat dat het transport zich buiten de normale uren verplaatst.
De voorwaarden en beperkingen van deze afwijking moeten minutieus opgevolgd worden.

In het kader van wegenwerken kunnen ook afwijkingen voorzien worden. Zo is er een afwijking voorzien tijdens het reinigen van de tunnels in de R2 (Beverentunnel, Liefkenshoektunnel, Tijsmanstunnel).

4.4 Verboden omwille van het weer

4.4.1 Wettelijke bepalingen

Alle UV (dus ook landbouwvoertuigen en transporten met een afwijking zoals in 4.3.2) zijn verboden bij:

- sneeuw en ijzel
- wanneer het zicht beperkt is tot minder dan 200m door bv sneeuwval, regen of mist.

4.4.2 Praktische uitwerking

Sneeuw en mist kunnen plots en lokaal zijn. En er kan natuurlijk steeds gediscussieerd worden of je nu 195 of 203 meter ver ziet in de mist.
Is sneeuwval die niet of slechts een witte film op de weg legt nu sneeuw die een transport verbiedt?
Op een specifieke plaats kan alles in orde zijn, 10km verderop kan het totaal onverantwoord zijn om een uitzonderlijk transport te laten rijden.

In Europa is er een systeem dat weerwaarschuwingen geeft. Deze zijn een goede leidraad.
https://www.meteo.be/nl/weer/waarschuwingen/overzichtskaart-belgie
Via **de app van het KMI** kan je meldingen krijgen op je smartphone.
Bepaalde codes worden ook gemeld in de journaals, maar de codes kunnen met een grote regelmaat geüpdatet worden.

Gladheid: (interpretatie van regelgeving)

- Code Geel: wees waakzaam; er kan verse sneeuw zijn maar op grotere wegen zal er dan gestrooid zijn.
- Code Oranje en rood: uitzonderlijk transport is verboden

Mist:(interpretatie van regelgeving)

- Code Geel: wees waakzaam. Lokaal kan het zicht beperkt zijn tot minder dan 200m. Neem uw voorzorgen bij signalisatie van manoeuvres in zones met beperkt zicht. Als dat niet kan, wacht met de uitvoering van het transport.
- Code Oranje en rood: uitzonderlijk transport is verboden

Andere type van weerwaarschuwingen:

Alle weerwaarschuwingen kunnen invloed hebben op het wegverkeer. Daarnaast kunnen de types die niet direct invloed hebben op het transport toch de werking van de hulpdiensten bemoeilijken.
bv door een storm is een torenkraan omgevallen over de weg waardoor een UV de weg blokkeert. De brandweer kan moeilijker en trager ter plaatse komen.

- Elke code geel vraagt om extra waakzaamheid.
- Elke code oranje vraagt om kritisch na te denken over het transport. **Een Oranje code voor gladheid en mist maakt dat het transport niet kan doorgaan.**
- Elke rode code maakt dat er grote kans is op problemen op de weg wat maakt dat het uitzonderlijk transport beter wordt uitgesteld.

4.4.3 Uitzonderingen

Op deze regels zijn er geen uitzonderingen.
Sneeuwruimers, strooidiensten, transporten die worden opgeëist door de overheid of worden uitgevoerd door de overheid vallen buiten de regelgeving van het UV.
Deze transporten kunnen dus wel plaatsvinden. De transporten kunnen de normale signalisatie voeren en begeleid worden door normale begeleiders.

In deze gevallen is het raadzaam om het transport extra te begeleiden door politie, brandweer of civiele bescherming (blauwe zwaailichten) of extra BV's in te zetten.

4.5 Te onthouden

- De dagen, uren en afmetingen waarop uitzonderlijke transporten verboden zijn of toegelaten worden.
- De verboden ivm gladheid, mist en andere omstandighedenμ.
- Dit moet gekend zijn en moet kunnen toegepast worden.

De kandidaat begeleider moet normale vragen hierrond kunnen oplossen.

Complexe vragen zoals: “*1 november is een maandag. Mag een kraanauto van 48 ton (2m70 breed) op zondag 31 oktober omstreeks 17u rijden? “* worden niet gevraagd.

5 DE ERKENNING VAN BEGELEIDINGSONDERNEMING EN DE BEGELEIDER

5.1 De begeleidingsonderneming

Een uitzonderlijk transport mag enkel begeleid worden door een erkende begeleidingsonderneming.

Een begeleidingsonderneming voldoet aan de volgende voorwaarden:

- Het is een onderneming (ondernemingsnummer, contactgegevens, …)
- Ze beschikt over een passende verzekering voor deze activiteiten.
- Ze laat haar begeleidingen enkel uitvoeren door erkende begeleiders, rekening houdende kwalificatie van de begeleiders.
- Ze heeft alle retributies betaald.

Een begeleidingsonderneming hoeft niet te beschikken over BV's of begeleiders. In theorie kan de begeleidingsonderneming alles in onderaanneming laten gebeuren.
Elke begeleidingsonderneming mag transporten van zichzelf of een andere onderneming of private persoon begeleiden.

Bij het begeleiden van een uitzonderlijk transport kunnen meerdere begeleidingsondernemingen betrokken zijn.

5.2 De begeleider

De begeleider is een natuurlijke persoon. Hij beschikt over een erkenning als begeleider.

Om als begeleider te werken moet je aan onderstaande zaken voldoen. Zowel op het moment van de aanvraag als tijdens de uitoefening van de taak.

- In het bezit zijn van een rijbewijs B, gedurende minimaal 3 jaar.
- Gedurende de laatste 3 jaar geen verval van het recht tot sturen gehad hebben voor een periode van 1 maand of langer.
- Gedurende de laatste 3 jaar niet veroordeeld voor een gevangenisstraf of andere straf wegens:
    - Misdrijf vermeld in boek 2, Titel VIII, Hoofdstuk I van het strafwetboek
        - opzettelijk doden, opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel, foltering, onmenselijke behandeling en onterende behandeling.
    - Art 277 van het strafwetboek:
        - smaad tegen gestelde lichamen

=> Wie bv een verval van het recht tot sturen heeft gedurende meer dan 1 maand kan gedurende 3 jaar zijn job niet uitvoeren.

Voor een begeleider type I:

- Het bekwaamheidsattest begeleider type I dat je bekomt na het afleggen van het theoretisch examen.

OF

- Het oude bekwaamheidsattest bewakingsagent - begeleider uitzonderlijke transporten; in uitvoering van de wet op de private veiligheid.

Voor een begeleider type II:

- Het bekwaamheidsattest begeleider type II dat een begeleider type I kan bekomen na het afleggen van een stage.

OF

- Het oude bekwaamheidsattest bewakingsagent - begeleider uitzonderlijke transporten; in uitvoering van de wet op de private veiligheid; aangevuld met het bewijs dat hij gedurende de laatste 10 jaar minstens 1 jaar actief is geweest als verkeerscoördinator of begeleider van uitzonderlijke voertuigen die meer dan 1 BV nodig hadden.

De erkenning van de begeleider wordt door de begeleider zelf opgevolgd. Hij is dus zelf verantwoordelijk dat de communicatie wordt opgevolgd, zijn gegevens up to date zijn (bv verhuis, een nieuw rijbewijs, nieuw e mailadres, …) en dat de jaarlijkse retributie betaald wordt.
De administratie voorziet wel dat een begeleider een 2de e mailadres kan opgeven. Bv dat van zijn werkgever, zodat die ook telkens op de hoogte wordt gebracht van de communicatie.
De begeleider kan die adressen steeds laten aanpassen.

De verkeerscoördinator is de begeleider die de leiding heeft over het konvooi.
Heeft het konvooi slechts 1 begeleider nodig, dan is deze persoon ook de verkeerscoördinator. In dat geval kan de verkeerscoördinator een begeleider “Type I” of “Type II” zijn.
Heeft het konvooi meerdere begeleiders nodig, dan wordt er een verkeerscoördinator aangeduid. Deze begeleider moet een begeleider “Type II” zijn.

5.3 Regelgevende teksten

Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art 41.3.1 2° e en 41.3.2.
Of kortweg artikel 41.3 van de wegcode.

“
De weggebruiker moet de aanwijzingen opvolgen die gegeven worden om de veiligheid te verzekeren van uitzonderlijke voertuigen, door de begeleiders en de verkeerscoördinators.

Om het verkeer stil te leggen moeten begeleiders en verkeerscoördinatoren gebruik maken van een schijf waarop het verkeersbord C3 afgebeeld is.
“
Dit is de wettelijke basis waarop de weggebruikers de bevelen van een begeleider moeten opvolgen en waarop in voorkomend geval zou kunnen geverbaliseerd worden.

Decretale basis voor de erkenning van de begeleiders uitzonderlijk vervoer.

Dit behandelt de volgende punten:

- Afschaffing van de wet op de bijzondere en private veiligheid (wat betreft de 8ste activiteit) art 4 en 5.
- Er kunnen regels bepaald worden voor een erkenning als begeleider, en de begeleidingsondernemingen. art 28
- Art 52. De afschaffing -artikel 4- treedt in werking op 1/1/2020.

link: http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/decreet/2019/04/26/2019013067/justel

Besluit van de Vlaamse Regering:
http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/besluit/2020/10/30/2020043886/justel

Ministerieel besluit:
Nog niet gepubliceerd.

5.4 Te onthouden

- De administratie en betaling van retributies moet door de begeleider zelf opgevolgd worden en niet door zijn werkgever.
- Bepaalde veroordelingen maken dat de job niet meer kan uitgevoerd worden.
- De wettelijke basis, in de wegcode, die hun job mogelijk maakt

6 De uitrusting van het begeleidingsvoertuig en de begeleider

6.1 Uitzicht van het voertuig

Het BV is een personenwagen, auto voor dubbel gebruik of lichte bestelwagen.
Het is in de **gele kleur**: RAL-codes 1003; 1004 of 1023 of equivalent.

Het is vooraan en achteraan uitgerust met **het bord UV** (het gele bord met logo of het oranje bord met zwarte letters).

Op de **voorzijde en achterzijde zijn rood-witte strepen** aangebracht.
Vooraan zijn de witte strepen reflecterend, achteraan de rode.
De oppervlakte is minstens ½ m².

Op elke zijde van het voertuig zijn "**open pijlen**" aangebracht. Minstens 1m lang en 30cm hoog.

Het voertuig heeft minstens **2 knipperlichten op het dak**, ze zijn rondom zichtbaar. Ze zijn in werking gedurende het transport.

Een voertuig dat achteraan rijdt heeft **een lichtbalk** met gele amberkleurige directionele waarschuwingspijlen.
Ze zijn in werking gedurende het transport voor de BV's die achter het transport rijden.

De hoogte van een BV is niet vastgelegd. U zou dus zeer lage voertuigen kunnen inzetten als BV.
De kwaliteit van de signalisatie gaat echter sterk achteruit omdat de lichten dan zeer laag zitten en dus makkelijk verscholen zijn achter andere voertuigen.

6.2 Uitrusting van het begeleidingsvoertuig

Bij het begeleiden van een transport is minstens 1 van de BV's uitgerust met onderstaande zaken. In de praktijk heeft dus best elk BV deze uitrusting aan boord:

- 1 brandblusser van 3 kilogram;
- 10 geeloranje reflecterende kegels of geeloranje wegafbakeningslichten;
- 2 witte toortslampen op batterijen met geeloranje kegels als toebehoren;
- 2 reflecterende verkeersborden C3 met handvat;
- 2 verkeersborden A51 op driepikkel;
- 1 decameter;
- 1 uitschuifbare meetlat van minimum 6 meter.
- Communicatiemateriaal om met andere voertuigen in het konvooi in verbinding te staan

6.3 Gebruik van amberkleurige directionele waarschuwingspijlen



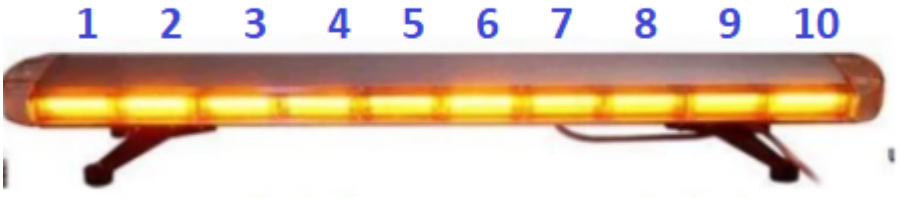
Een lichtbalk kan heel veel verschillende patronen hebben.

Wij delen ze op in 3 groepen:

1. Symmetrische patronen: het patroon werkt van midden symmetrisch naar links en rechts. Deze patronen dienen om het achterliggende verkeer te waarschuwen.
2. Patronen naar links: het patroon werkt van rechts naar links. Het dient om het achterliggend verkeer aan te tonen dat er links kan ingehaald worden.
3. Patronen naar rechts: het patroon werkt links naar rechts. Het dient om het achterliggend verkeer aan te tonen dat er rechts kan ingehaald worden.

In elk van deze groepen zijn patronen die sneller of trager gaan, en waar meer of minder lampen branden, …

Een fel en intens patroon gedurende de hele rit is storend voor de achterliggende chauffeurs. Zij ervaren dat als onaangenaam en zullen proberen om het transport in te halen om er vanaf te zijn.



Overdag als het klaar weer is, heb je veel lichtsterkte nodig. Als je de lichtsterkte kan verhogen dan zet je die wat hoger. Daarnaast kies je ook voor een patroon waarbij er meerdere lichten branden ,of blijven branden.

‘s Nachts vallen lichten veel meer op. Je verlaagt de lichtsterkte dus en kiest voor een patroon waarbij er minder lichten branden.

bv je geeft aan dat er links kan ingehaald worden.
Overdag wordt dat bv:

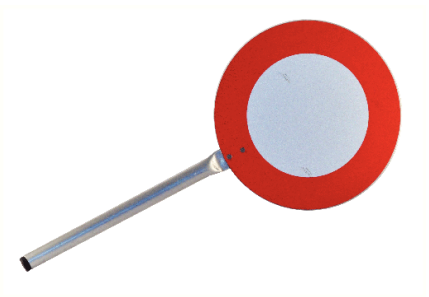
geen lampen, lamp 10, lamp 10 en 9, lamp 10,9 en 8, lamp 10,9, 8 en 7, … tot alle lampen branden.
's Nachts wordt dat:
Geen lampen, lamp 10, lamp 9, lamp 8, … , lamp 1.

Als transport een manoeuvre gaat uitvoeren kan men overschakelen naar een intenser patroon (sneller, meer lichten, …) en de 4 pinkers van het BV aanzetten.

BV's die voor het transport uitrijden moeten ook de lichtbalk laten werken. Als ze kort bij het transport rijden kan dat storend worden voor de chauffeur van het UV.
Als ze verder voorop rijden kunnen er andere voertuigen in het konvooi komen (inhalen, kruispunten, erf verlaten, …). Die chauffeurs moeten ook kunnen zien dat er "iets aan de hand" is met hun voorligger.

6.4 Gebruik uitrusting in het begeleidingsvoertuig

6.4.1 De toortslampen en het bord C3





Bord C3 en Toorts.

Als de begeleider het verkeer wil duidelijk maken dat het aan de kant moet gaan, moet stoppen of blijven staan, niet meer kan voorbij steken, … dan zal hij het bord C3 gebruiken.
Dat kan in sommige gevallen al rijdend vanuit de auto. Let erop dat de mensen die rechts van het voertuig zijn dit niet kunnen zien.
In dat geval is dit een bijkomend signaal naar de weggebruikers. Bv dat ze niet meer links mogen inhalen.

Om effectief een bindende kracht te hebben moet de begeleider uitstappen. En het signaal geven.

Het bord C3 wordt niet gebruikt "vanaf het vallen van de avond tot het aanbreken van de dag" en bij beperkt zicht.
In die gevallen wordt de toortslampgebruikt.

Beide zijn belangrijke instrumenten voor de begeleider. De regelgeving vereist dan ook een reserve.

Samengevat: Bord C3 overdag; toortslamp‘s nachts of bij beperkte zichtbaarheid.

6.4.2 Kegels of afbakeningslicht en driepikkel bord A51



Verkeerskegels



Wegafbakeningslichten



Driepikkel bord A51

Men is uitgerust met 10 kegels, 10 lichten en 2 borden A51.

Met deze middelen kan u een statische situatie aangeven voor een weggebruiker.
Bv een transport dat wegens panne ergens geparkeerd staat maar deels de rijbaan inneemt.

Met deze middelen ga je geen kruispunt afzetten om een transport te laten passeren.

6.4.3 Decameter en uitschuifbare meetlat.



Decameter of meetband



Uitschuifbare meetlat

De begeleider moet de afmetingen van het transport kunnen controleren. Daartoe heeft hij het nodige materiaal nodig.
Het is ook handig dat er op de uitschuifbare meetlat een haakse lat kan geplaatst worden zodat de hoogte van een transport kan gemeten worden.

Met de uitschuifbare meetlat kan ook de hoogte van een brug nagemeten worden.

LET OP: Meet nooit de hoogte van een stroomdraad. Bij een spooroverweg kan je meten naar de waarschuwingsdraden, of het bordje met de bliksemschicht.

6.4.4 Communicatiemateriaal om met andere voertuigen in het konvooi in verbinding te staan

Zowel de verkeerscoördinator, de begeleiders en chauffeur moeten met elkaar kunnen communiceren tijdens het transport.

De technische details, frequentie, compatibele toestellen, … moeten uiterlijk voor het vertrek geregeld zijn.
Indien er bijstand met een politiedienst vereist is moet ook de politie kunnen communiceren en moet er voor hen ook apparatuur voorzien worden.

Een GSM is ook een communicatiemiddel en bedrijfszekerder over langere afstand.

6.4.5 brandblusser van 3 kilogram;

Te gebruiken bij brand.
Let op de vervaldatum van de brandblusser.

6.5 Uitrusting van de begeleider

Als een begeleider signalen geeft buiten het voertuig moet hij de gepaste signalisatiekledij dragen.
Omdat je als begeleider nooit zeker kan zijn dat je tijdens de begeleiding niet moet uitstappen moet je deze kledij steeds aan hebben tijdens het begeleiden of zeer snel kunnen aantrekken (bv een jas aandoen).



De kledij voldoet aan de norm NBN EN 471 klasse 3; deze norm is in 2013 vervangen door de norm EN ISO 20471. Ook daar moet u voldoen aan klasse 3. De kledij bevat een etiket zoals hier afgebeeld:

Het betreft een jas in de gele kleur, eventueel een broek in dezelfde kleur of een overall.
Het “KG-logo” met een minimale breedte van 25cm staat op de rug van de jas of overall.
Op de voorzijde aan de rechterkant staat hetzelfde logo, met een breedte van 8cm.

Opdat de jas, broek of overall voldoende signalisatie waarde heeft dient ze in goede staat te zijn. Dus proper en niet versleten.

De regelgeving verplicht enkel een jas. Maar een broek met reflecterende banden is niet verboden en zeker en vast aan te raden.

Een begeleider moet in verschillende situaties op de straat gaan staan om aanwijzingen te geven. De eerste vereiste is dat de weggebruikers de begeleider kunnen zien. Rond een uitzonderlijk transport zijn er veel signalen (borden, zwaailichten, BV's, …), de begeleider moet dus evenveel opvallen.

6.6 Te onthouden

- Uitzicht van een BV
- Het gebruik directionele richtingaanwijzers
- Het gebruik van de uitrusting van het BV.
- De kledij van de begeleider

7 DE BEVOEGDHEDEN VAN DE BEGELEIDER - PRAKTISCHE TOEPASSING

7.1 Wettelijke basis van de signalen gegeven door een begeleider

De taak van de begeleider staat te lezen in het artikel 27 van het KB:
“

De verkeerscoördinator en de begeleiders waken over het goed verloop van het UV en geven aan de weggebruikers de nodige aanwijzingen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en om de doortocht van het UV te vergemakkelijken.
“

De verkeerscoördinator zorgt voor het goede verloop van het vervoer. Dit omvat:

- Zorgen dat de bepalingen uit de vergunningen goed opgevolgd worden.
    - Juiste reisweg
    - Correcte brug overschrijdingen
    - Manoeuvres correct uitvoeren en indien er borden, signalisatie, … moet verplaatst worden deze ook correct terug zetten.
- Zorgen dat de veiligheid van het ander verkeer verzekerd is.
    - Andere weggebruikers verwachten niet direct een uitzonderlijk transport en weten ook niet welke manoeuvres het transport gaat uitvoeren. Zonder aanwijzingen hebben deze mensen er het raden naar wat van hen verwacht wordt. De begeleider moet hen dit duidelijk maken.
    - Als de mensen de aanwijzingen naast zich neerleggen moet de begeleider ervoor zorgen dat het gevaar beperkt blijft. Dat doet hij door de chauffeur van het transport te verwittigen en het te laten stoppen.

In de wegcode staat (artikel 41.3.2.1.2° e):
“

De weggebruiker moet de aanwijzingen opvolgen die hem gegeven worden:
1°…
2°om de veiligheid te verzekeren:
a…
e door de begeleiders en verkeerscoördinators van uitzonderlijke voertuigen.
“

In het artikel 41.3.2 staat het gebruik van het bord C3 beschreven.

7.2 Positie van het begeleidingsvoertuig

7.2.1 Hoe ver rijdt een begeleidingsvoertuig voor het UV uit

Het is niet zo dat je algemeen kan stellen 20m of 150m.

Het doel van een BV vooraan is om het tegenliggend verkeer, en het verkeer dat vanuit zijstraten de weg kan opdraaien, te verwittigen dat er een UV komt en dat ze best waar mogelijk ruimte maken om het transport vlot en veilig te laten passeren.

- Als het transport de tegenrichting niet hindert, een smal transport, dan heeft het BV op dat moment geen directe taak naar het tegenliggend verkeer. Een afstand van 50 tot 100m is dan een richtlijn. Zodoende kan de begeleider nog anticiperen moest er alsnog iets onverwachts opduiken.
- Als het transport de tegenrichting wel hindert:
    - De weggebruikers moeten de kans hebben om het signaal te begrijpen, en een inschatting te maken en dan het juiste manoeuvre uit te voeren, zich aan de kant te plaatsen, …
    - Als weggebruiker en het UV elk 50km/u rijden komen ze aan 100km/u naar elkaar toe. Dat is 28m/s. Een tussenafstand van 100m is in minder dan 4 seconden overbrugd.
    - Afhankelijk van weer en wegdek is de remafstand van een auto aan 50km/u in de grootteorde van 20m. Voor een UV kan daar tot helft bijkomen.

=> hieruit zou je kunnen afleiden dat hoe groter de afstand is hoe beter en dus 300 of 400m voorop gaan rijden.

- Er zijn redenen waarom het BV niet te ver weg mag rijden.
    - De weggebruiker moet de link kunnen leggen tussen het signaal dat de begeleider geeft en het eigenlijke gevaar. Als hij 20 seconden moet wachten voordat hij het UV ziet is de kans groot dat de weggebruiker het signaal van de begeleider vergeten is, of een verkeerde invulling gaat geven.
    - Op wegen die rechter zijn, is de snelheid hoger en kan de begeleider verder voorop rijden.

Een goede richtlijn is tussen de 75m en de 150m voorop.

- **Je gaat naar kleinere afstand (dus 75m) als:**
    - **De snelheid lager is**
    - **De weg bochtig en overzichtelijk is**
- **Je gaat naar een grotere afstand als:**
    - **De snelheid hoger is**
    - **De weg overzichtelijk is**

=> Door snelheid van het transport te verlagen creëer je tijd en ruimte voor de weggebruikers. Op gevaarlijke stukken weg is een lagere snelheid altijd een goede reflex.

- Het kan zijn dat het tegenliggend verkeer, althans de personenwagens, nauwelijks gehinderd worden door het UV. Het kruisen kan quasi aan normale snelheid verlopen
    - De begeleider hoeft dan nauwelijks signalen te geven. Een vrachtwagen zal hij best wel doen vertragen door het bord C3 of de toortslamp buiten de auto te bewegen.
- Als het verkeer sterk moet vertragen of ergens wachten dan is het aangewezen dat de begeleider de andere weggebruiker aanspreekt en kort uitlegt wat er verwacht wordt.
    - Als mensen wat er van hen verwacht wordt en waarom dan hebben ze daar meestal begrip voor.

- Soms zijn er zodanig weinig geschikte plaatsen om het tegenliggend verkeer te laten wachten dat de begeleiders ver vooruit moeten gaan rijden. In dat geval wordt er best overgegaan naar **meerdere begeleiders** vooraan.qs

7.3 Welke zaken mag een begeleider signaleren en welke zaken niet

De bevoegdheden van de begeleiders zijn eveneens bepaald (art 28):
“

1° op kruispunten niet uitgerust met verkeerslichten, het verkeer uit de dwarsstraten stil te leggen;

2° op kruispunten uitgerust met verkeerslichten, het door een rood licht stil gelegde verkeer, blijvend staande te houden gedurende de tijd nodig opdat het konvooi het kruispunt kan ontruimen;

3° het tegenliggend, als in de rijrichting rijdend verkeer stil te leggen op de openbare wegen waar de toegelaten maximumsnelheid niet méér dan 70 km per uur bedraagt;

4° het achteropkomend verkeer dat in dezelfde richting rijdt als het UV te verhinderen om in te halen of voorbij te rijden.
“

Begeleiders en verkeerscoördinatoren zijn gehouden aan de wegcode. De volgende zaken mogen de begeleiders en verkeerscoördinatoren **niet doen**:

Tegen het verkeer inrijden.
Zelfs al is er in de vergunning geëxpliciteerd is dat het transport in de tegengestelde zin van het verkeer moet rijden, dan nog mag het BV het transport niet voorafgaan of volgen.
Als er bijstand van de politie is, dan kan de politie beslissen om het BV toch tegen het verkeer in te laten rijden.
De politie bevoegd om dit te doen en dit aan andere weggebruikers op te leggen.

Te snel rijden, door het rood licht rijden, …
Soms moet de begeleider de rest van het konvooi laten voorgaan. Hij moet het dan proberen in te halen en zijn plaats terug innemen.
Soms moet de begeleider voorsprong nemen op het UV.

Hoe sneller hij rijdt, hoe sneller het probleem verholpen is. Als hij voor het rode licht te wachten verliest hij als snel enkele minuten.
Maar de begeleider moet altijd het verkeersreglement blijven volgen.
Indien nodig moet het UV stoppen en wachten tot de begeleider op zijn plaats is.

Net als alle andere bestuurders mag een begeleider, als hij op het kruispunt staat, het kruispunt verlaten in de roodfase.
Een “gewone bestuurder” mag het kruispunt pas oprijden als hij weet dat hij het ook kan verlaten.
Een begeleider mag het kruispunt oprijden om daar zijn taak uit te voeren die langer zal duren dan één fase.

De manuele besturing van de trailer overnemen

Sommige trailers, zeker bij grote transporten, kunnen volledig onafhankelijk gestuurd worden dmv een afstandsbediening. Die taak wordt uitgevoerd door een persoon die achter het transport rijdt en daar duidelijk kan zien wat er moet gebeuren.

Het is een gangbare praktijk om dit door de begeleider te laten doen.
Dit is verboden en daar wordt ook consequent op geverbaliseerd. De begeleider moet de veiligheid van het omliggende verkeer verzekeren. Dit vergt samen met het besturen van het BV al voldoende concentratie.

Er kan wel een bijkomend BV, of een ander voertuig, ingezet worden van waaruit de trailer bestuurd wordt. Dat voertuig kan perfect binnen het konvooi rijden.

Als men een BV inzet voert het geen signalisatie taken uit terwijl de besturing van de trailer wordt uitgevoerd.

Manuele sturing van de trailer is nodig op moeilijke plaatsen (kruispunt, rotonde, …), net daar heb je ook voldoende begeleiders nodig om het verkeer te regelen.

7.3.1 Het verkeer in dwarsstraten stilleggen, of het verkeer op een kruispunt stilleggen.

Net zoals de begeleider het tegenliggend verkeer kan waarschuwen dat er een UV op komst is en dat de weggebruiker beter aan de kant gaat staan, kan hij ook een weggebruiker die uit een zijstraat komt waarschuwen, of hem laten voorrijden als hij in dezelfde richting de weg zal volgen.
In sommige gevallen kan dit zonder uit te stappen (vooral voor zijstraten aan de linkerkant); in andere gevallen zal de begeleider toch moeten uitstappen.

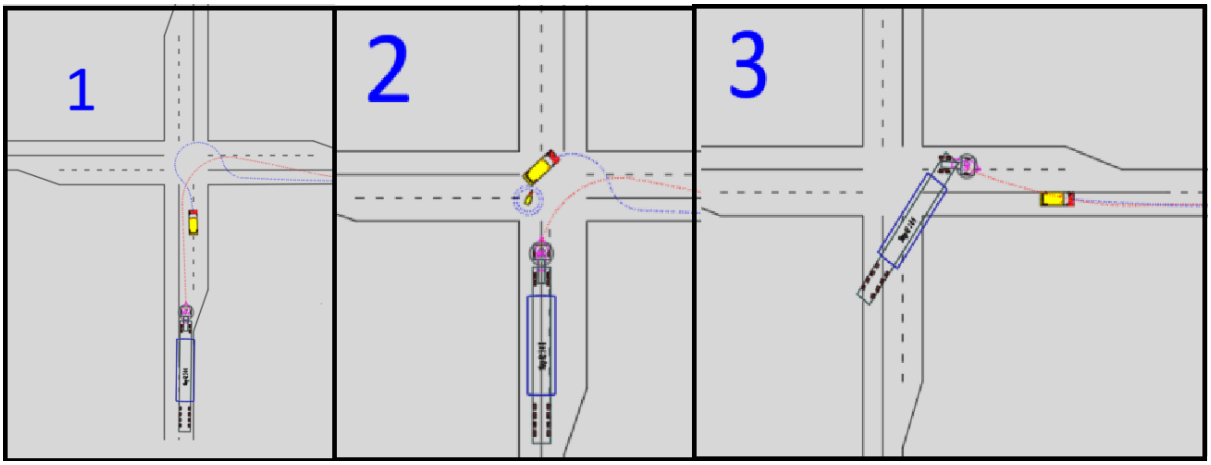
Een begeleider kan het verkeer in een straat stilleggen ongeacht of die straat voorrang heeft op hem of niet.
Het verkeer stilleggen in een dwarsstraat komt in principe op hetzelfde neer als het verkeer stilleggen op een kruispunt.

Een **dwarsstraat of kruispunt effectief stilleggen** is nodig op het moment dat het transport extra ruimte nodig heeft voor een manoeuvre. Dit manoeuvre kan correct uitgevoerd worden met 1 begeleider.

1. De begeleider rijdt het kruispunt op volgens de normale voorrangsregels:
    - Dus zoals de verkeersborden het regelen
    - Bij een lichtengeregeld kruispunt:
        - Het BV rijdt door het groen maar zodanig dat hij geen tegenliggend verkeer hindert dat ook groen heeft.
2. De begeleider plaatst het voertuig op het kruispunt zodanig dat:
    - De weggebruikers het duidelijk zien als een obstakel.
    - De zwaailichten, knipperlichten en directionele pijlen staan aan.

- De begeleider stapt uit om het verkeer staande te houden met het bord C3 of de toorts.
- Normaal is het transport zodanig nabij dat de mensen ook zien waarvoor ze wachten.

3. Als het transport het manoeuvre inzet kan de begeleider het kruispunt verlaten en met het BV terug voor het transport gaan rijden.



7.3.2 Het tegenliggend, en het in de rijrichting rijdend verkeer stil te leggen op de openbare wegen waar de toegelaten maximumsnelheid niet méér dan 70 km per uur bedraagt;

7.3.2.1 Het achteropkomend verkeer stilleggen:

Dit gebeurt door het BV dat achteraan rijdt.

Het BV vooraan helpt niet rechtstreeks bij dit manoeuvre en moet vooraan blijven rijden. Het BV of voertuigen achteraan zal of zullen;

- De signalisatie verhogen:
  - Directionele lichtbalk intenser op een symmetrisch patroon plaatsen
  - De 4 knipperlichten ontsteken
  - Het bord C3 of toortslamp door het raam steken en op en neer bewegen.
- Aan normale snelheid positie kiezen achter het transport.
  - Bij 1 rijvak volgt de begeleider dat rijvak.
  - Bij meerdere rijvakken rijdt men ongeveer in het midden zodat weggebruikers die willen inhalen gehinderd worden.
  - Indien er meerdere BV's aanwezig zijn kunnen deze naast elkaar rijden.
- De snelheid geleidelijk afbouwen tot stilstand.
- Bij een volledige stilstand kan je de weggebruikers vragen om hun 4 knipperlichten aan te zetten zodat de ontstane file ook in de diepte gesignaleerd wordt.

- Na het manoeuvre de snelheid geleidelijk weer opbouwen. De signalisatie verlagen (directionele lichtbalk op een lagere intensiteit, knipperlichten uit, bord C3 of toortslamp niet meer tonen).
    - Als het verkeer kan inhalen maak je plaats en stel je de directionele balk overeenkomstig in.
    - Al het verkeer een tijdje heeft stilgestaan is het aan te raden om het door te laten. Mensen die de indruk hebben dat ze veel tijd verliezen worden zenuwachtig en kunnen gevaarlijke manoeuvres uithalen. Probeer dat te voorkomen.

Een UV met 1 begeleider heeft de begeleider vooraan (tenzij op wegen met 2 of meer rijstroken per rijrichting).
Als het UV vertraagt zal het achteropkomend verkeer ook vertragen. Deze werkwijze kan echter problemen opleveren:

- Het transport moet alleen over een brug rijden. Dan zal het verkeer te kort volgen. Gaat het over een enkele personenwagen dan vormt dat meestal geen probleem. Gaat het over een vrachtwagen dan kan de brug beschadigd worden.
- Het transport maakt een bocht waarbij de uitstekende lading uitzwenkt. In dat geval kan het schade berokkenen aan het eerste voertuig.
- Het transport moet voor een manoeuvre achteruit rijden wat niet kan als de voertuigen te kort achter het transport staan.
- Het achteropkomend verkeer probeert het transport in te halen. De chauffeur kan dat vaak niet zien.

Als een van deze zaken zich kan voordoen moet de begeleider achteraan gaan rijden of moet er een tweede begeleider voorzien worden.

7.3.2.2 Het tegenliggend verkeer stilleggen:

Het tegenliggend verkeer stilleggen is niet hetzelfde als het tegenliggend verkeer waarschuwen dat er een UV aankomt.
In dat geval is het voldoende dat begeleider vanuit de auto, met het bord C3 of de toorts, het verkeer aanmaant om trager te rijden of zich aan de kant te zetten tot het transport gepasseerd is.

Het tegenliggend verkeer stilleggen impliceert dat het verkeer van de tegenrichting (tov de rijrichting van het transport) effectief staande wordt gehouden. Dat kan zijn omdat het transport een stukje in tegenrichting van het verkeer moet rijden. Het manoeuvre wordt uitgevoerd door de begeleider die vooraan rijdt.

- Hiertoe moet 1 begeleider voorop gaan rijden, zich op een reglementaire wijze draaien.
    - Doe dit voldoende ver zodat er ruimte is om de snelheid rustig af te bouwen.
- Hij kan dan te werk gaan zoals hierboven reeds beschreven:
    - De signalisatie opdrijven
    - Correcte positie kiezen op de rijweg
    - De snelheid geleidelijk afbouwen; het bord C3 of de toortslamp gebruiken.
    - Als het verkeer stilstaat kan de begeleider uitstappen de weggebruikers kort informeren en vragen om de knipperlichten aan te zetten.

- Voor het transport terug zijn plaats vooraan in het konvooi innemen
    - Let op dat je reglementair draait.
- Het verkeer van de tegenrichting kan dan terug vertrekken.

- Het transport heeft dan een periode geen begeleider vooraan. Op zich is dat niet zo erg want er is geen tegenliggend verkeer op dat moment.
- Als de begeleider de tegenrichting gestopt heeft en er komt toch een voertuig vanuit de tegenrichting dan weet de chauffeur:
    - Die chauffeur heeft de signalisatie gemist (bv weg opgereden vanaf een woning, winkel, …) of het is een roekeloze chauffeur die alle signalen naast zich neerlegt. Beide situaties zijn gevaarlijk.

Tegenliggend verkeer breng je steeds tot stilstand. In theorie kan je het verkeer gaan vertragen maar dat is bijzonder moeilijk te organiseren en heeft geen winst.

7.3.3 Het achteropkomend verkeer dat in dezelfde richting rijdt als het uitzonderlijk voertuig te verhinderen om in te halen of voorbij te rijden.

Als er 1 BV is en het rijdt vooraan het konvooi is dit niet van toepassing:
- Het is dan aan de andere weggebruikers om in te schatten of ze een transport kunnen inhalen. Net zoals ze een gewone vrachtwagen, auto of landbouwvoertuig inhalen.
- De signalisatie van het UV wijst hen erop dat dit een bijzonder voertuig is.

Op autosnelwegen of wegen met 2 of meer rijvakken per rijrichting of als meer dan 1 begeleider is dan rijdt er minimaal 1 BV achteraan.
Vooral op wegen met meerdere rijvakken per rijrichting kan inhalen een issue zijn.
Op bepaalde stukken kan dit wel, op andere stukken of als een specifieke as moet gevolgd worden bij het overschrijden van een brug zal men niet kunnen inhalen.

Om het inhalen te voorkomen zal het BV (of zullen de BV's) achteraan:
- De signalisatie verhogen:
    - Directionele lichtbalk intenser op een symmetrisch patroon
    - De 4 knipperlichten
    - Het bord C3 of toors door het raam steken en op en neer bewegen om het verkeer aan te manen om niet meer in te halen.
- Aan normale snelheid positie kiezen achter het transport.
    - Bij 1 rijvak, volgt de begeleider dat rijvak.
    - Bij meerdere rijvakken rijdt men ongeveer in het midden zodat weggebruikers die willen inhalen gehinderd worden.
    - Indien er meerdere BV's aanwezig zijn kunnen deze naast elkaar rijden.
- Als het verkeer terug kan inhalen maak je plaats en stel je de directionele balk overeenkomstig in.
    - Als het verkeer een tijdje achter het transport gehangen heeft, is het aan te raden om het door te laten. Mensen die de indruk hebben dat ze veel tijd verliezen

worden zenuwachtig en kunnen gevaarlijke manoeuvres uithalen. Probeer dat te voorkomen.

7.4 Uitgewerkte voorbeelden

De voorgaande manoeuvres zijn de basisbewegingen. Als een transport een bepaalde beweging moet uitvoeren dan zullen de verschillende BV's verschillende van deze technieken moeten combineren.
De coördinatie hiervan is de taak van de verkeerscoördinator.

7.4.1 Op een 2x1 weg een brug overschrijden stapvoets; alleen op de brug

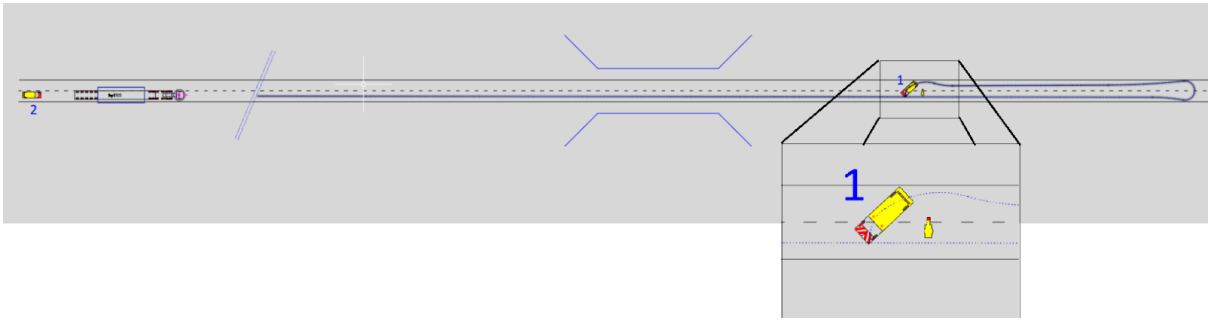
Dit schema kan gebruikt worden voor elke situatie waarbij het verkeer aan beide kanten moet stilgelegd worden. Het achteropkomend verkeer kan eventueel vertraagd worden.

Voor deze beweging zijn **minimaal 2 BV's** nodig.
Zowel het verkeer in de tegenrichting als het achteropkomend verkeer moet gestopt worden.

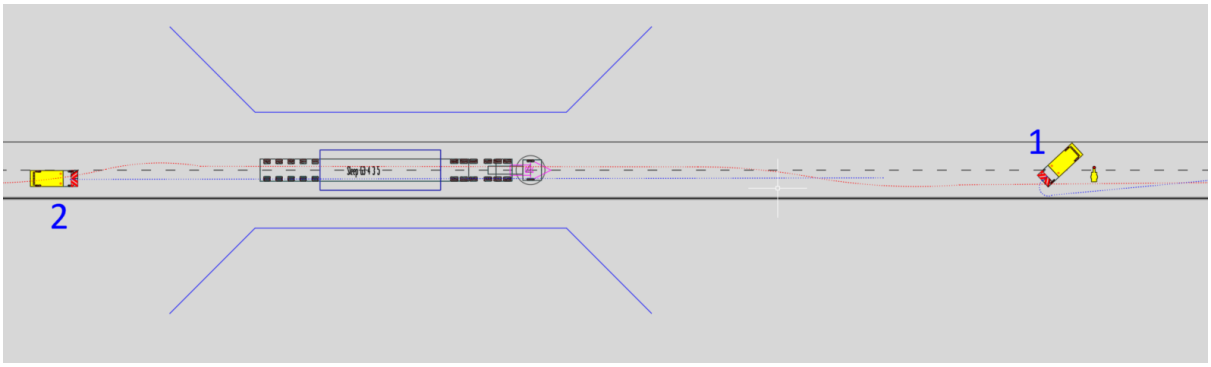
Dit is van toepassing voor elke manoeuvre waarbij op een doorgaande weg het verkeer in beide richtingen moet worden stilgelegd.

1
Voor de brug rijdt men in normale formatie.
BV 1 rijdt voor het UV. Het waarschuwt het tegenliggend verkeer, eventueel door met het bord of de toortslamp te zwaaien.
BV 2 rijdt achter het UV. Het heeft de directionele balk op een symmetrisch patroon staan, het verkeer mag niet inhalen.

2
BV 1 neemt meer voorsprong met het oog op het tegenliggend verkeer te stoppen aan de andere kant van de brug.
Hiertoe draait het BV 1 zich naar de tegenrichting en vangt het verkeer op.
Het uitzonderlijk transport moet trager gaan rijden zodat BV 1 de tijd krijgt dit te doen.
BV 2 blijft achter het transport om inhalen te verbieden.
Voertuigen die nu in halen kunnen gevaarlijk zijn. Dit moet zeker doorgegeven worden via de communicatie.



3
BV 1 houdt het verkeer staande en communiceert naar de rest van het konvooi.
BV 2 houdt het verkeer achter het konvooi tegen.
Het UV kan in het midden van de brug, stapvoets over de brug rijden.



4
Het UV is over de brug.
BV 1 neemt zijn plaats, vooraan in het konvooi terug in en bouwt opnieuw een goede afstand op tussen hem en het UV

Varianten

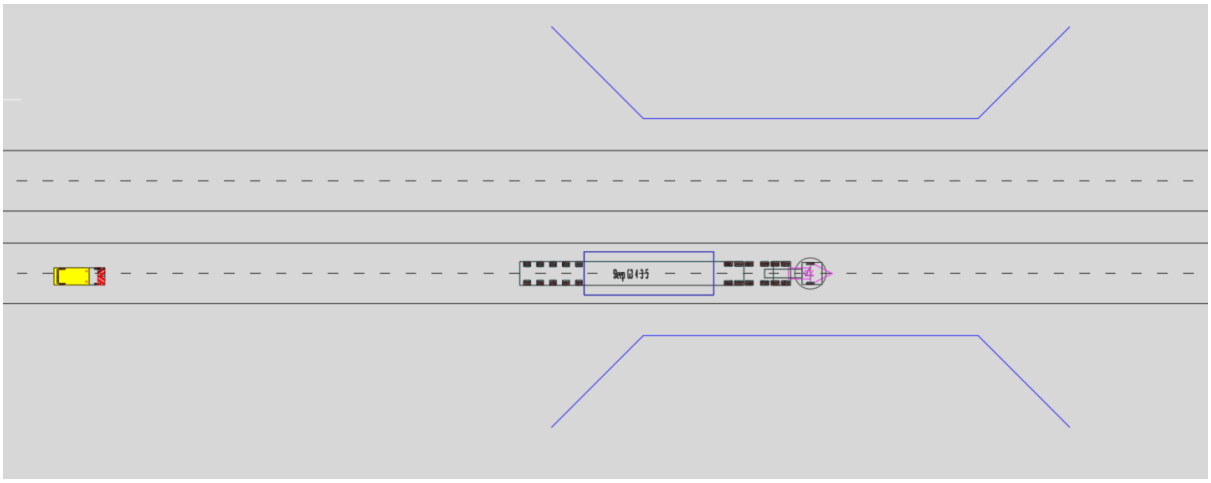
Indien er een 3de BV aanwezig is, kan die reeds vroeger voor het konvooi gaan uitrijden en zich klaar houden om het tegenliggend verkeer te stoppen.
Het kan het verkeer dan ook tegenhouden tot het UV gepasseerd is.

Opmerkingen

BV1 mag niet tegen het verkeer in gaan rijden, mag niet draaien over een volle lijn, mag niet harder rijden dan toegestaan, …
BV1 plaatst zich best op een goed zichtbare plaats, dus niet vlak na een bocht.
Hou rekening met zijstraten, of bv horeca waar verkeer kan vertrekken.
Hetzelfde geldt voor BV3.

7.4.2 op een 2x2 weg een brug overschrijden in het eigen rijvak; stapvoets; alleen op de brug in de eigen rijrichting

Dit is “eenvoudig” het achteropkomende verkeer vertragen of stilleggen.



- Het BV zet de lichtbalk op een symmetrisch patroon (niet meer inhalen)
- Het verhoogt de intensiteit, zet de 4 knipperlichten op
- Het BV verschuift naar het midden van de rijstroken; de begeleider gebruikt het bord C3 of de toortslamp om het verkeer te vertragen.
- Het BV vertraagt rustig tot stilstand.

Als er 2 BV's zijn dan rijden ze beide achteraan zodat ze elk een rijstrook kunnen afblokken.

Als je de afbouw in snelheid heel rustig wil doen dan heb je daar relatief veel ruimte voor nodig. Dat maakt dat verkeer vanaf een erf langs de baan of een zijstraat tussen het BV en het UV kan terecht komen.
Vaak zijn er ook verkeerslichten. Je kan het verkeer opvangen kort na de verkeerslichten en de file rustig laten verder rijden tot het transport over de weg is.

Als de maximale snelheid 70km/u is kunnen de begeleiders het verkeer zelfstandig stilleggen.

Op wegen met een hogere snelheid is voor het stilleggen van het verkeer bijstand van de politie noodzakelijk.

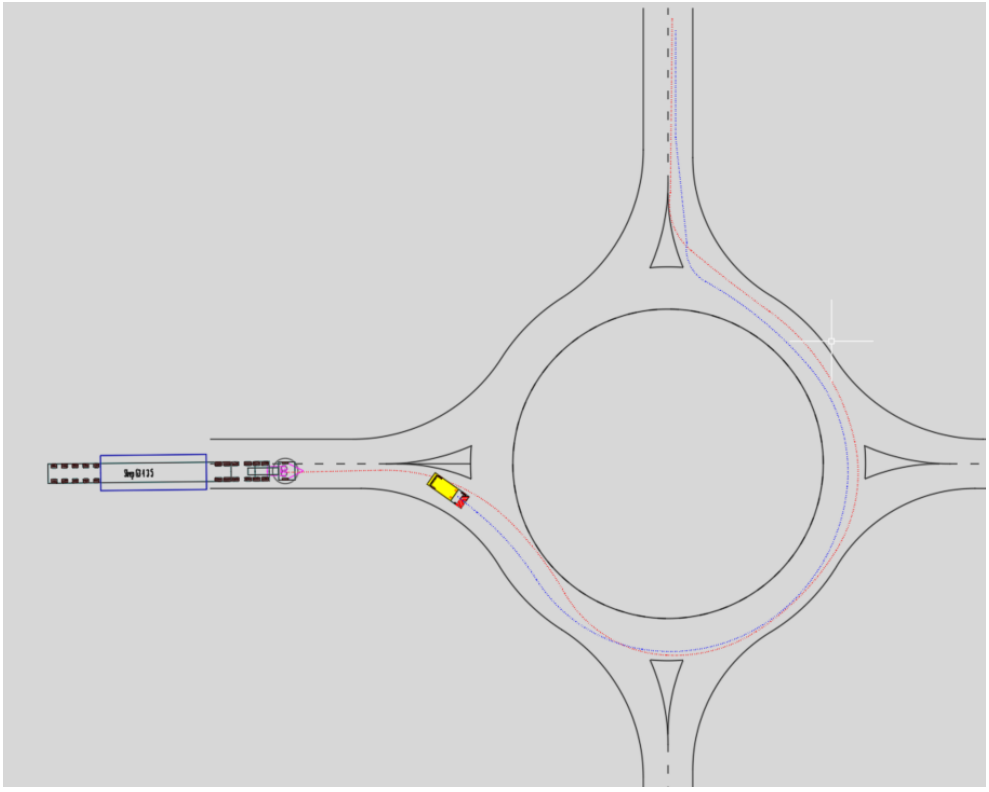
Om een inschatting te maken van de afstanden die je nodig hebt.
Je deelt de snelheid in km/u door 3.6. Dan heb je de snelheid in m/s.
90km/u is 25m/s.
Dus als een UV aan 5km/u (1.4m/s) een brug moet oversteken die 200m lang is dan heeft die daar circa 280s voor nodig, zeg maar 4'30"
In die tijd legt verkeer dat 25m/s rijdt 7km af.
Anders gezegd: als je een weg afsluit voor pakweg 5 min dan zal het verkeer dat tot 8km achter jou is uiteindelijk in de file komen te staan.

7.4.3 Rotonde gewoon meerijden

7.4.3.1 begeleider; 1 rijstrook rotonde

- De begeleider wacht voor de rotonde om de afstand tussen UV en BV te verkleinen.
- Hij waarschuwt het verkeer dat het UV zal tegenkomen (dat kan niet als hij al op of voorbij de rotonde staat of rijdt).
- De begeleider rijdt (met respect voor de voorrangsregels) de rotonde op en probeert te voorkomen dat ander verkeer tussen het BV en UV zit.
    - Als het UV bij het oprijden van de rotonde het tegenliggend verkeer hindert zal de begeleider moeten uitstappen en het verkeer op de rotonde tegenhouden en dan met het BV verder voorrijden.
- De begeleider neemt wat voorsprong en rijdt naar de tak waar het transport de rotonde zal verlaten.
    - Als het UV bij het uitrijden van de rotonde het tegenliggend verkeer hindert zal de begeleider een eind voorbij de rotonde (2 tot 3 keer de transportlengte) het verkeer waarschuwen.
- Het konvooi rijdt normaal verder.

Een tweede begeleider kan achter het transport blijven. Daar kan hij voorkomen dat andere weggebruikers te dicht komen en bv in de problemen komen door de uitzwaai.



7.4.3.2 begeleider; rotonde met 2 rijstroken

Een rotonde met 2 rijstroken kan door een UV normaal relatief vlot genomen worden als het de 2 rijvakken ter beschikking heeft.

De problematiek bij rotondes met 2 rijstroken is dat daar vaak wegen aansluiten met 2 rijstroken per richting (het BV rijdt achteraan) maar ook met 1 rijstrook per richting (het BV rijdt vooraan).

- Heb je zowel voor als na de rotonde een weg met 1 rijstrook per rijrichting dan blijft het BV gewoon vooraan zoals op een éénstrooksrotonde.
- Ga je van 1 rijstrook per rijrichting voor de rotonde naar 2 rijstroken na de rotonde. Dan blijft het BV vooraan op de rotonde. Na de rotonde, waar er ruimte is kan het UV het BV inhalen zodat het achteraan terecht komt.
- Ga je van 2 rijstroken per rijrichting voor de rotonde naar 1 rijstrook na de rotonde. Dan haalt het BV het UV in voor de rotonde.
- Heb je zowel voor als na de rotonde een weg met 2 rijstroken per rijrichting dan blijf je gewoon achteraan.

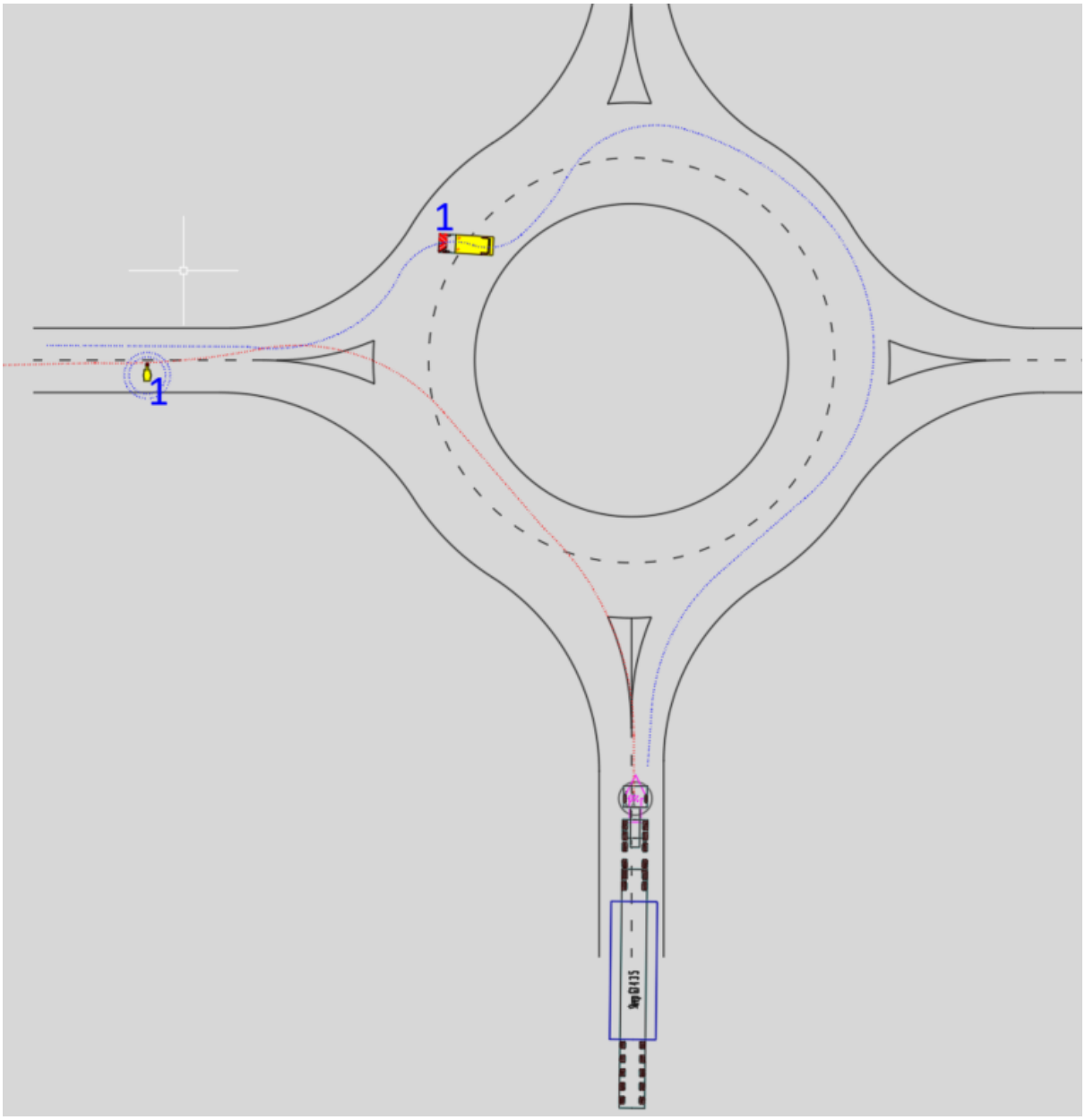
7.4.4 Rotonde tegen het verkeer in

Soms wordt een rotonde tegen het verkeer in genomen. Bv als men de rotonde voor ¾ moet rondrijden (dus links afslaan) dan kan het makkelijker zijn om ¼ tegen het verkeer in te rijden. Sommige rotondes liggen niet mooi in het midden van de wegen. Dan is er altijd een “makkelijke kant” en een “moeilijke kant”. Ook daar kan het interessant zijn om tegen het verkeer in te rijden.

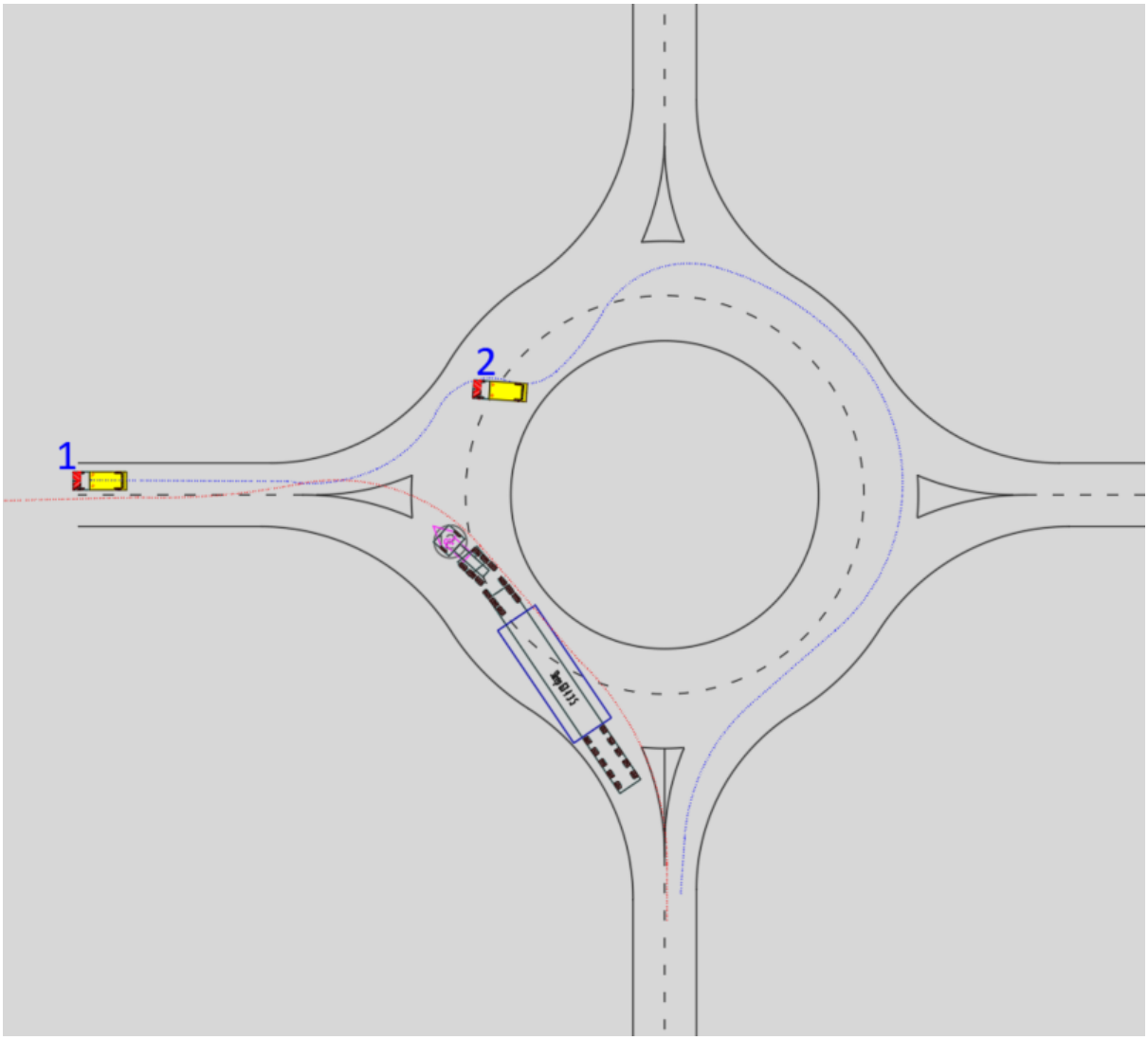
Tegen het verkeer inrijden moet wel telkens expliciet vermeld zijn in de vergunning (niet nodig bij vergunningen op netwerk).

Dit doe je steeds met minimaal 2 BV’s.
BV1 voor het UV en BV2 achter het UV

- UV 1 neemt voorsprong en rijdt de rotonde reglementair op met alle signalisatie zo intens mogelijk.
- Voor de tak waar het UV naartoe moet blokkeert BV 1 de weg EN gaat de begeleider uit het voertuig naar de waar het UV naartoe gaat. Daar stopt hij verkeer.
    - Hij spreekt de weggebruikers aan dat ze eventjes moeten wachten tot het transport gepasseerd is.
- Pas dan kan het UV de rotonde tegen het verkeer in oprijden.
- BV 2 blijft achter het UV om te voorkomen dat andere weggebruikers het UV zouden inhalen terwijl het wacht.



- Het UV gaat tegen het verkeer de rotonde op.
- BV 1 gaat naar zijn voertuig en neemt zijn plaats vooraan in het konvooi in.
- Het UV volgt hem
- BV2 rijdt de rotonde op en neemt de plaats van BV 1.
- BV 2 volgt het UV.



Dit is de eenvoudigste variant van dit manoeuvre.
Het kan zijn dat UV een tak moet voorbij rijden. Het UV rijdt hier van zuid naar west.
Er kan een tak op zuid-west zijn. Deze tak moet ook geblokkeerd worden.
In dat geval komen de 2 BV's vooraan te rijden. Gaat BV 2 naar de tak op zuid-west, draait daar en houdt het verkeer tegen.
De rest is gelijkaardig.
Dit kan alleen maar als het UV geen problemen zal hebben om de rotonde op te rijden en het gewone verkeer achter het UV geen gevaar loopt door dit manoeuvre.

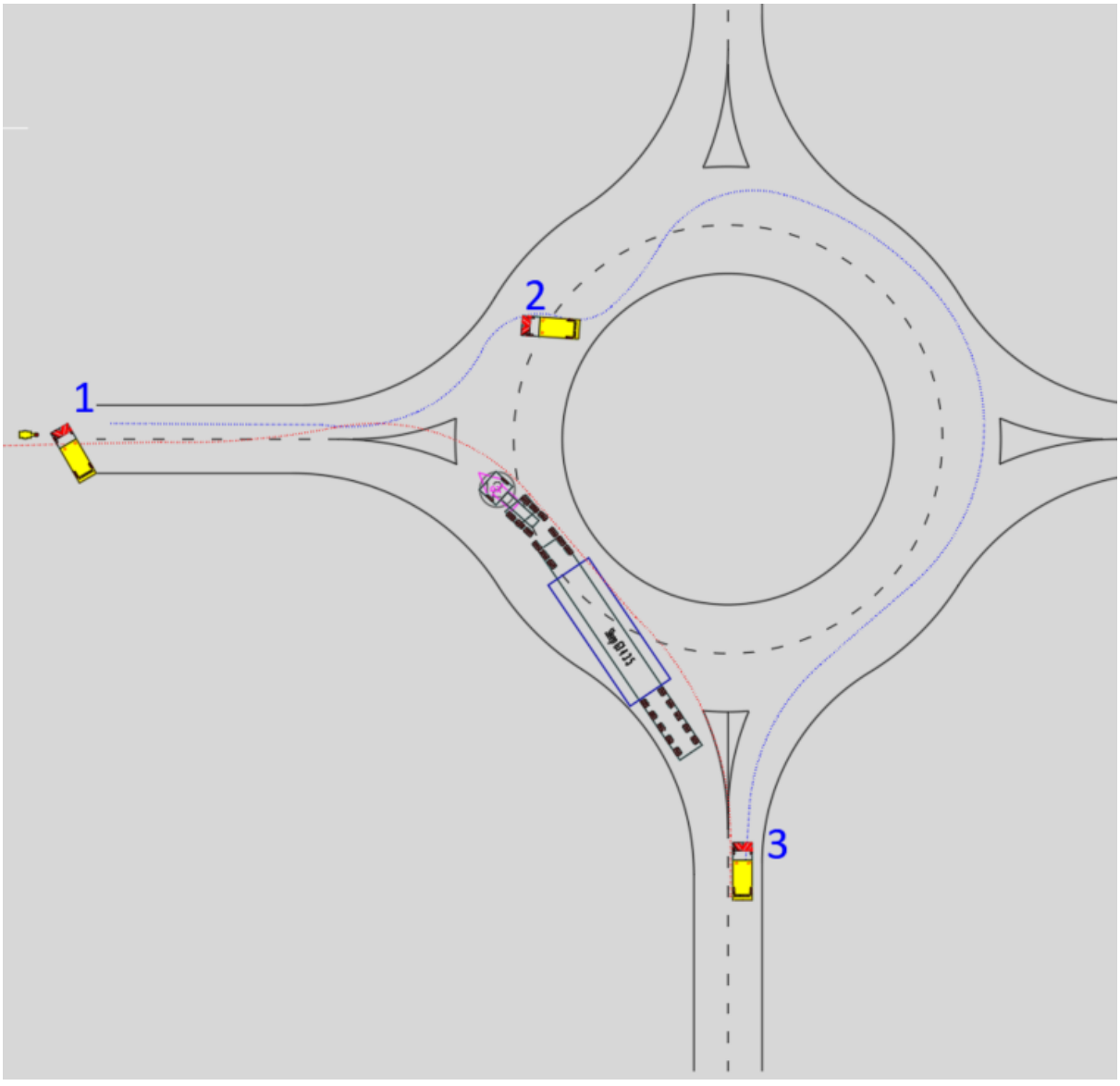
Begeleider 1 verlaat zijn voertuig en gaat een eindje verderop staan. Dat is niet ideaal. Als er tussen de andere weggebruikers "moeilijke mensen" zijn dan zal dit niet zo vlot verlopen.

Met 3 begeleiders

Dit manoeuvre kan ook met 3 begeleiders uitgevoerd worden.

BV1 en BV2 rijden vooraan; BV 3 achteraan.

- BV1 rijdt over de rotonde om het verkeer op de tak waar het UV naartoe moet te blokkeren.
- BV 2 rijdt over de rotonde om het verkeer op de rotonde te blokkeren (zoals bij 2 begeleiders).
- BV3 blijft achteraan.
- Als alles afgesloten is kan het UV de rotonde tegen het verkeer in oprijden.



- Net voor het UV de rotonde verlaat kunnen BV1 en BV2 hun plaats voor het UV innemen.
- BV3 kan de positie van BV2 innemen en dan het UV achteraan volgen.

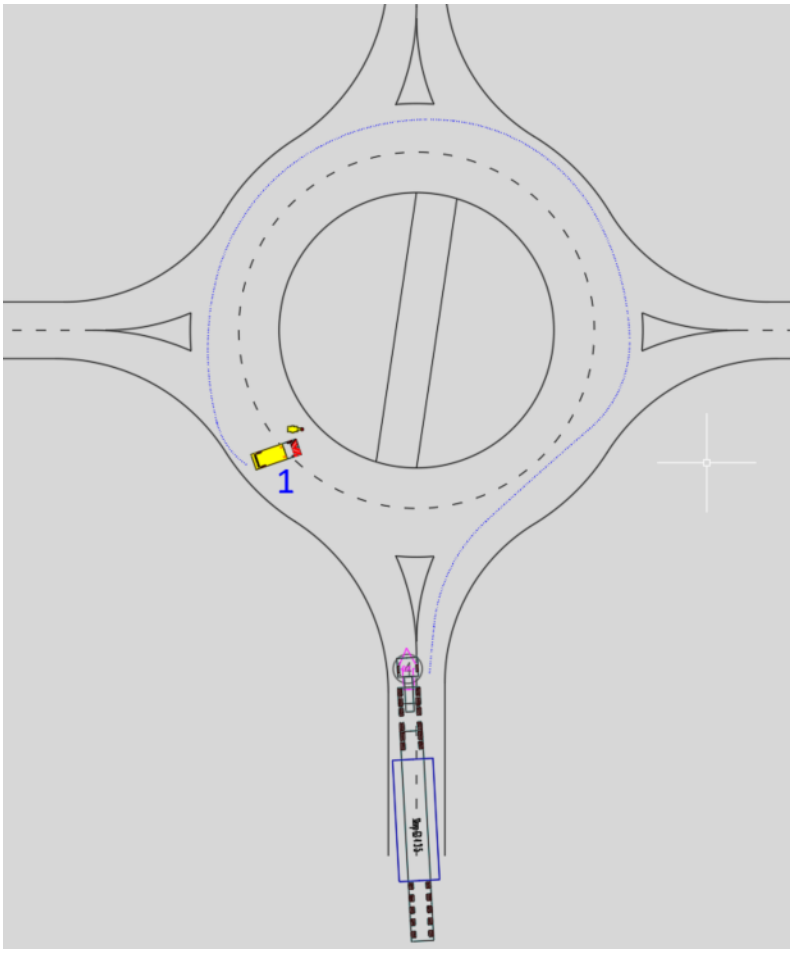
Is er een zuidwestelijke tak; dan kan BV1 die tak afsluiten en zal BV 2 de rotonde blokkeren met het voertuig en de begeleider zal dan in de westelijke tak gaan staan.

7.4.5 Rotonde via doorsteek

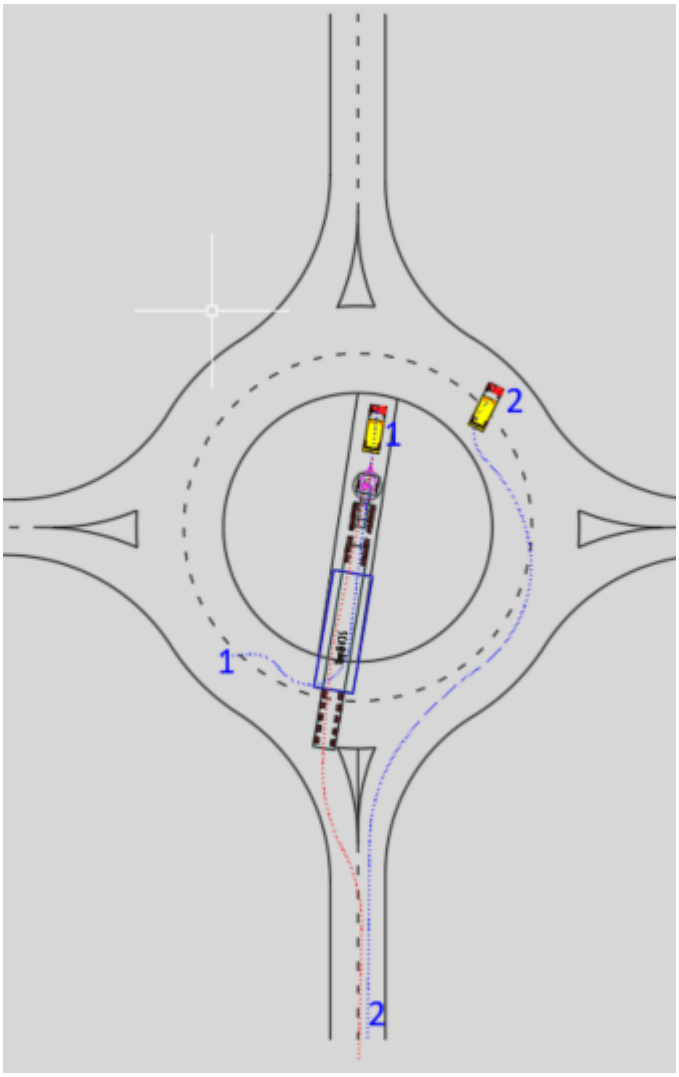
Een doorsteek is normaal gezien zodanig aangelegd dat je voor de rotonde in tegenrichting van het verkeer moet gaan rijden. Vandaag kan je direct de doorsteek inrijden in kom je aan andere kant op de juiste rijrichting uit.

2 BV's

- BV1 rijdt vooraan het konvooi, BV2 achteraan.
- BV1 rijdt de rotonde op en blokt voor de tak waar het UV vandaan komt (hier zuid) het verkeer af.
- Het UV gaat links rijden richting doorsteek
- BV2 schermt het UV achteraan af (maar blijft op de eigen rijstrook).



- BV1 zal net voor het UV de doorsteek inrijden en wachten tot BV 2 daar het verkeer komt blokkeren.
- BV2 rijdt vanaf het kan de rotonde op en blokt voor het uiteinde van de doorsteek het verkeer af.



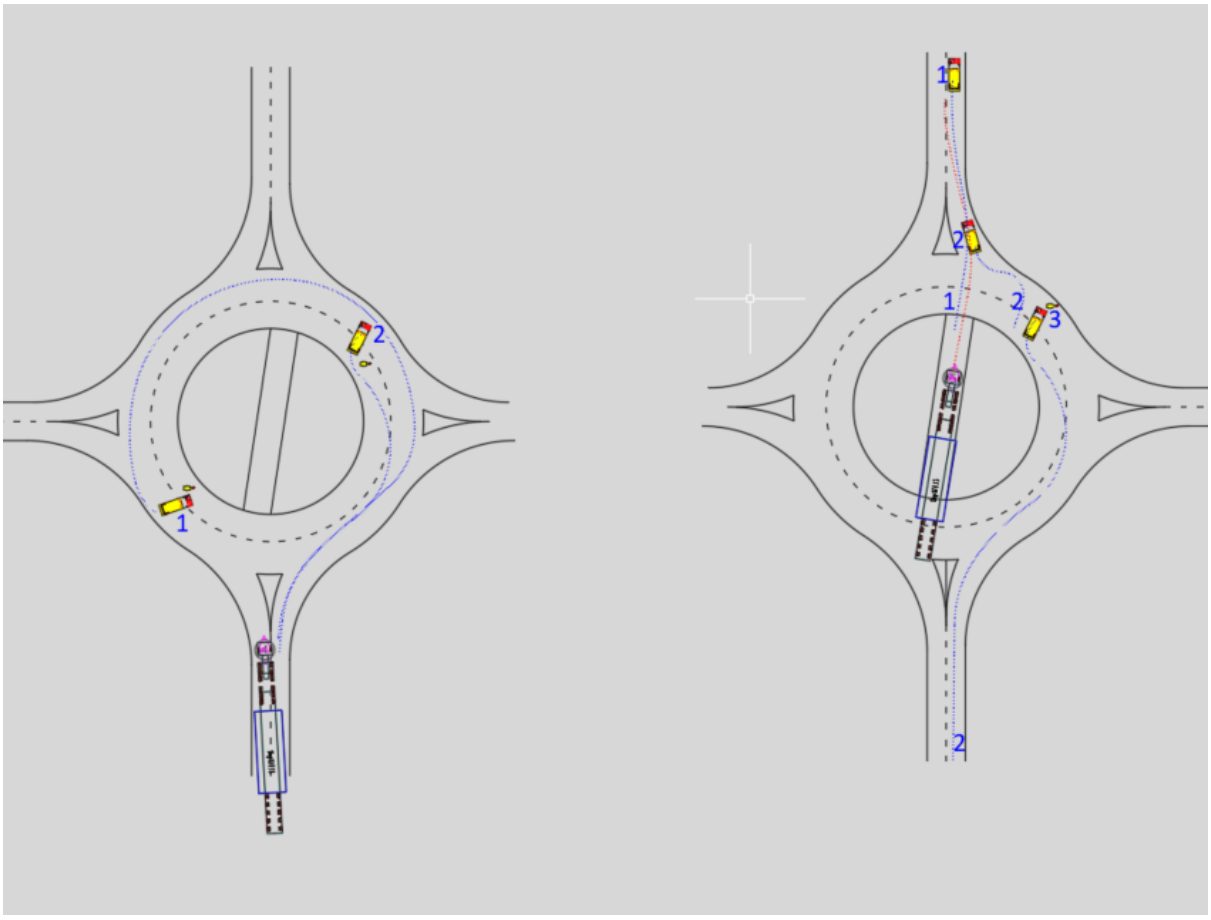
- BV1 en het UV rijden de doorsteek uit en vervolgen de weg.
- BV 2 sluit achteraan aan.

3 BV's

Als je met 3 BV bent; rijden er 2 vooraan (BV1 en BV2) en 1 achteraan (BV3)

- BV 1 doet net hetzelfde als bij 2 voertuigen.
- BV 2 zal onmiddellijk het verkeer thv het uiteinde van de doorsteek afblokken (cfr BV2 op het einde bij doorsteek met 2 BV's)
- BV3 blijft achteraan.

- BV1 rijdt tot net voor de doorsteek om daar het verkeer te blokkeren zodat het UV tegen het verkeer in naar de doorsteek kan rijden. BV1 rijdt voor het UV de doorsteek in en kan onmiddelijk doorrijden naar de weg om daar het tegemoetkomend verkeer te waarschuwen.
- Het UV wacht aan het einde van de doorsteek, BV3 komt de plaats van BV2 innemen
- BV2 rijdt voor het UV uit, het UV volgt.
- BV3 sluit achteraan aan.



=> Voor deze bewegingen is goede coördinatie noodzakelijk. Als 1 van de begeleiders of de chauffeur van het UV zijn taak niet goed uitvoert kunnen andere weggebruikers een UV tegenkomen dat aan het spookrijden is.
Het kan ook zijn dat de volgorde van het konvooi niet meer klopt, wat problemen oplevert.

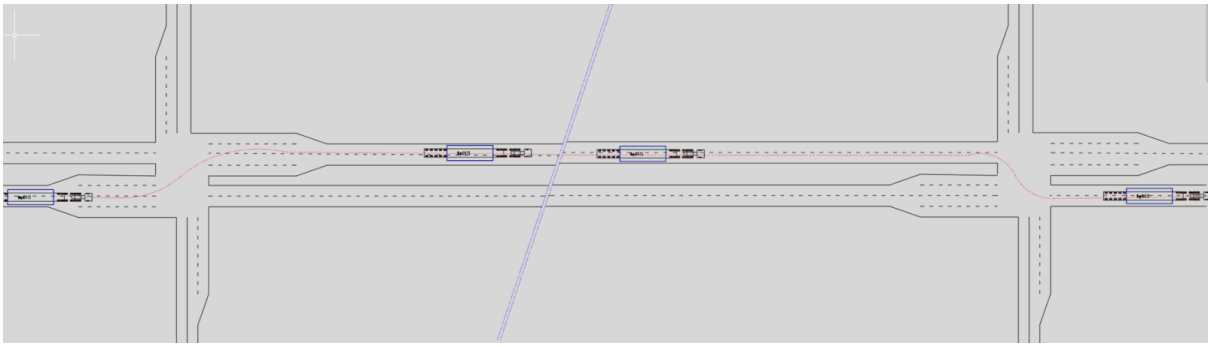
Een rotonde met doorsteek is ideaal om van 2 begeleiders vooraan naar 2 begeleiders achteraan te switchen als dat verderop in de reisweg goed uitkomt.

7.4.6 In tegenrichting rijden op wegen met 2 of meer rijstroken per richting.

Dit is een van de meest complexe manoeuvres die begeleiders kunnen uitvoeren. De moeilijkheid zit hem in de combinatie van verschillende aanwijzingen die de begeleiders moeten geven. Deze aanwijzingen gebeuren op verschillende **plaatsen die vaak onderling niet**

zichtbaar zijn. Een goede coördinatie is dus noodzakelijk. Dat is de taak van de verkeerscoördinator. Maar elke begeleider moet het volledige proces kennen opdat hij zijn taak correct kan uitvoeren.

Het opzet is dus dat het UV een heel stuk tegen het verkeer in gaat rijden. Dat kan nodig zijn voor bv een brug, maar ook bij wegenwerken waar de rijstroken in de eigen rijrichting te smal zijn.



7.4.6.1 De basis

Dit manoeuvre moet minimaal met 2 begeleiders uitgevoerd worden. Afhankelijk van de weg, de rijstroken, de kruispunten… zijn meerdere voertuigen aangewezen of noodzakelijk.

1. Het konvooi start steeds in een normale formatie. 1 voertuig voorop, 1 of meerdere achteraan.
2. 1 of meerdere BV's (BV1) vertrekken vooraan met als doel de tegenrichting staande te houden.
    - Afhankelijk van de afstand, de complexiteit, verkeerslichten, … die BV1 moet afleggen kan het UV doorrijden of heeft een veilige plaats waar het kan wachten.
    - BV1 maakt een reglementair manoeuvre om zich te draaien en kan dan positie nemen voor het volgende punt.
3. BV1 sluit de tegenrichting af. Hij kan doorgeven welk voertuig het laatste voertuig is dat doorgekomen is. Als het laatste voertuig dat die richting volgt is gepasseerd thv van het UV dan is dat baanvak leeg en kan het UV daar veilig rijden.
    - Als het afsluiten over langere afstand gaat kan een voertuig uit het konvooi meerijden om zo zeker te zijn dat het wegvak leeg is.
4. BV2 houdt het nodige verkeer staande aan het vertrekpunt zodat het UV veilig naar de tegenrichting kan. **BV2 moet de normale weg volgen en kan dus niet meer achter het UV rijden** (wat ook zinloos zou zijn). Daarna rijdt BV2 naar de plaats waar het UV terug naar de normale richting komt.
5. BV1 en BV2 zorgen samen dat het UV terug kan naar de juiste richting én nemen hun plaats in het konvooi terug in.

Varianten

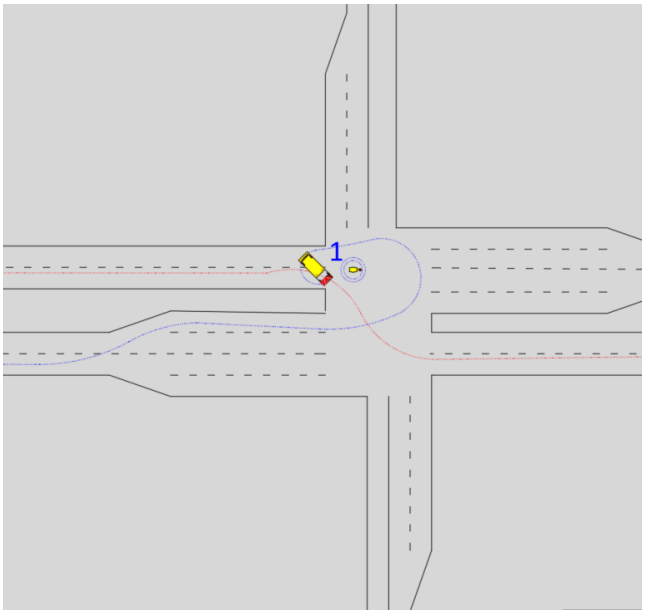
De varianten zijn dat zowel aan het begin als het einde de oversteek naar de andere rijrichting kan gebeuren aan kruispunten, al dan niet lichtengeregeld, een doorsteek of over een marking.

Thv bv een doorsteek kan het gebeuren dat een vangrail moet verplaatst worden.

7.4.6.2 De tegenrichting tegenhouden thv een kruispunt

BV1 rijdt tot aan het kruispunt en draait op het kruispunt zelf naar de tegenrichting en blokkeert daar de tegenrichting door het BV1 over de weg te plaatsen.

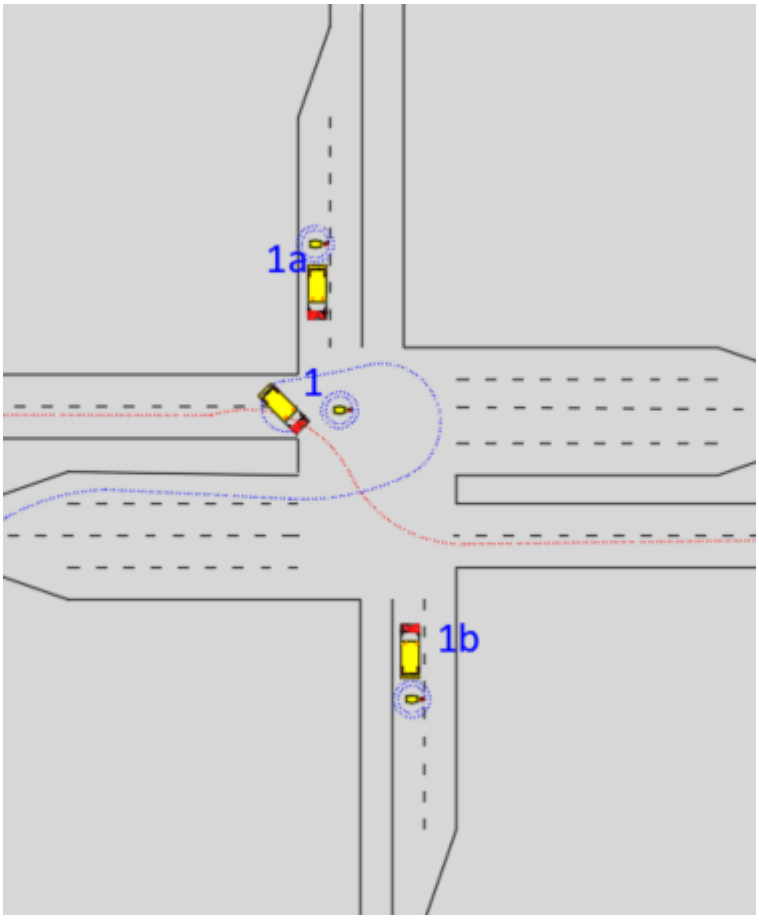
- Als BV1 het konvooi verlaat tot het moment waarop het een signalisatie begint uit te voeren, zijn de directionele pijlen en de zwaailichten uitgezet.
- BV1 kan maar over de rijstroken geplaatst worden als alle takken van het kruispunt rood zijn.
    - BV 1 komt aan via de normale weg en staat klaar om links af te slaan samen met het andere verkeer. Hij draait de af te sluiten tak op naar de meest rechtse kant en wacht tot het kruispunt rondom rood heeft.
    - Dan plaatst hij het voertuig dwars over de rijstroken.
- De begeleider stapt uit en signaleert op het kruispunt met het bord C3 of de toortslamp dat het verkeer niet kan passeren.
- BV1 kan, als het UV aankomt, net voor het UV zijn plaats vooraan in het konvooi.
    - Deze beweging is niet 100% reglementair maar gebeurt met stilstaand verkeer.
    - BV2 moet dan wel de het stilleggen van het kruispunt overnemen.
    - Als er meerdere begeleiders ingezet zijn moet er slechts 1 BV vertrekken, de andere hebben een plaats achteraan in het konvooi.



Varianten

Afhankelijk van de structuur van het kruispunt (bv bypass) is het onmogelijk om het volledige kruispunt door 1 begeleider te managen.

Je kan ook tot deze configuratie komen:



- BV1a en BV1b zijn erbij gekomen om de zijtakken af te sluiten. Op die manier is het mogelijk om het verkeer dat niet naar het westen moeten toch te laten rijden. Dit beperkt de file.
- Het voor BV1a en BV1b geldt ook dat ze het verkeer pas staande kunnen houden als het rood heeft.
- BV1a en BV1b zullen uiteindelijk achteraan in het konvooi aansluiten.

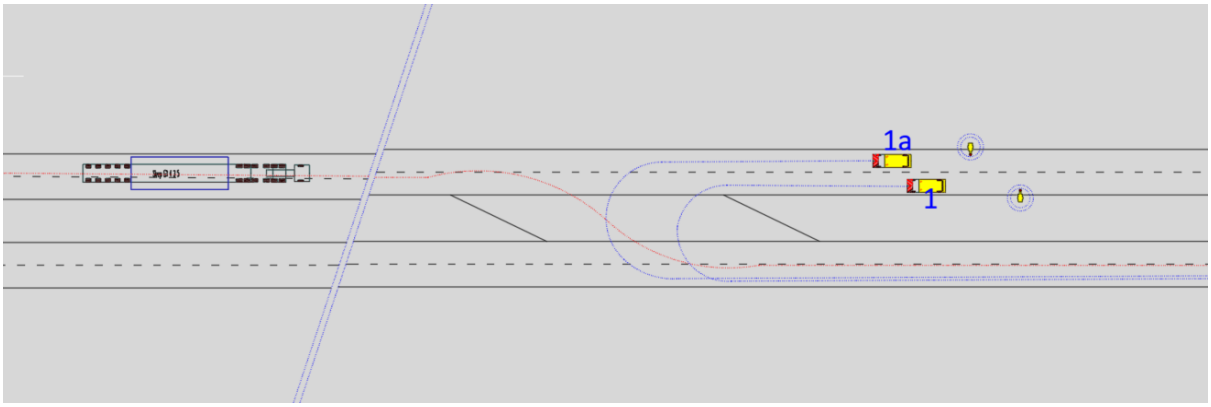
Rotonde:

- In dat geval lijkt dit op een rotonde in tegenrichting (zie 7.4.4).
- Omdat deze beweging vaak langer duurt is het aangewezen dit uit te voeren met meerdere begeleiders.

Doorsteek:

- BV1 en eventueel BV1a zetten de 2 rijstroken af. Net voor het transport rijden BV1 en BV1a door de doorsteek zodat ze voor het transport uitrijden.

- Let wel: een doorsteek moet vaak geopend en gesloten worden. Als dat een relatief gecompliceerde ingreep is kunnen de begeleiders dit niet zelf doen.
- **Het is altijd beter, veiliger en gemakkelijker om verkeer staande te houden thv van verkeerslichten.** Dit is eerder een noodoplossing.

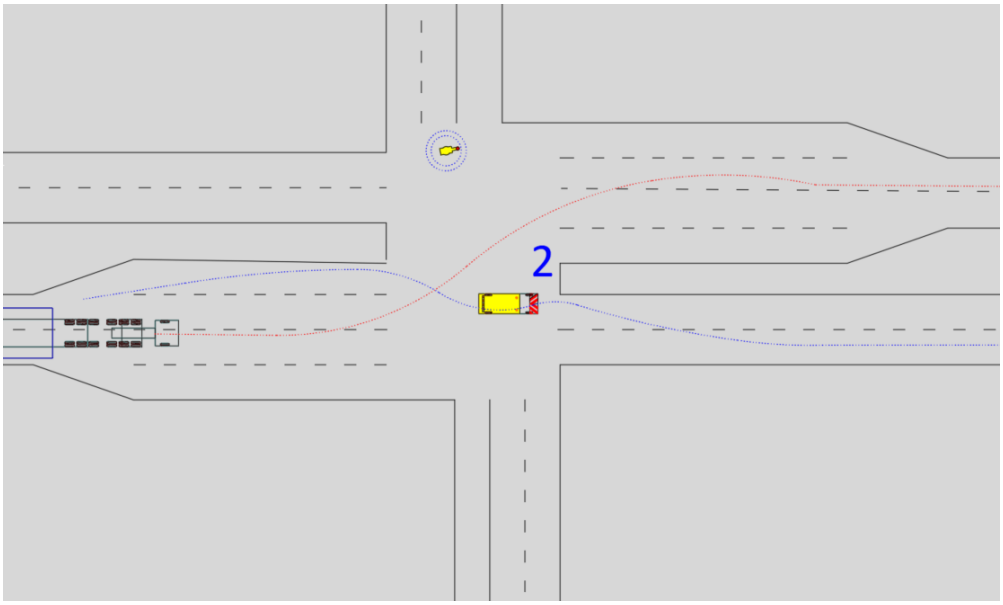


7.4.6.3 Het UV ter hoogte van een kruispunt naar de tegenrichting laten rijden.

BV1 wordt verondersteld reeds weggereden te zijn om de tegenrichting te houden zoals beschreven in 7.4.6.2.

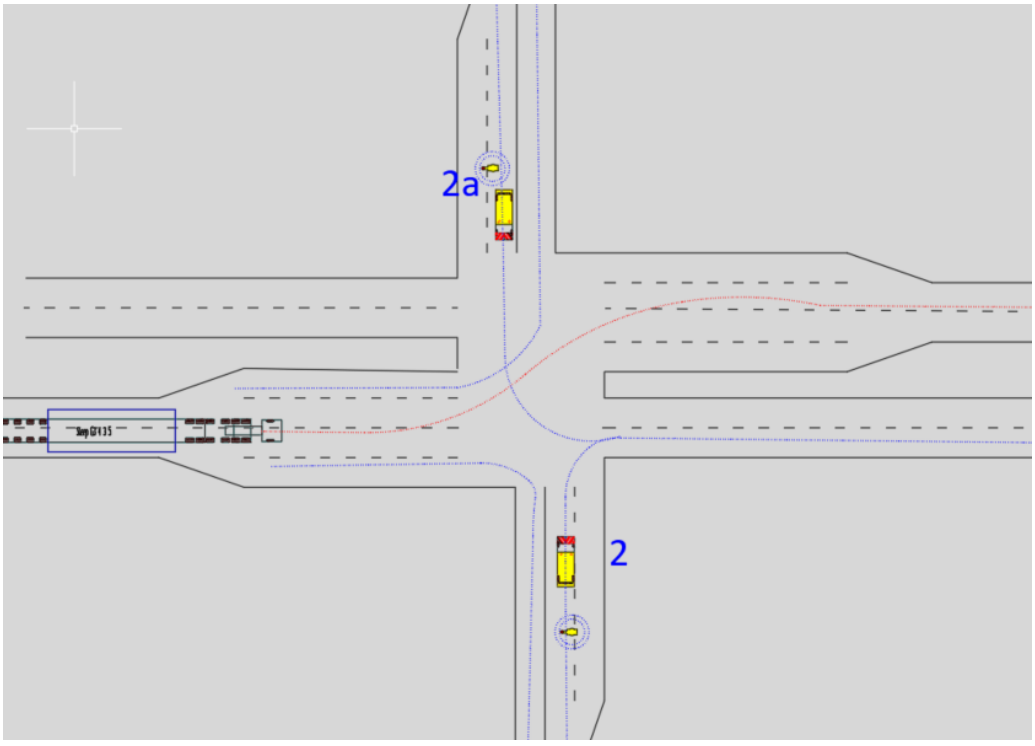
Dit manoeuvre kan pas gestart worden als men zeker is dat er geen verkeer meer is op het segment waar het UV tegen het verkeer in gaat rijden.

- BV2 rijdt het kruispunt op als alle takken rood hebben en houdt het verkeer staande.
    - De tak waar het UV naartoe moet is leeg. Deze moet niet beveiligd worden.
    - Het rechtsafslaand verkeer van de zijtakken moet tegengehouden worden.
        - Afhankelijk van het kruispunt kan dat door 1 begeleider of is er een begeleider per tak noodzakelijk.
        - Afhankelijk van de weg, hoe vlot het UV naar de tegenrichting kan rijden, … zal begeleider achteraan al dan niet noodzakelijk zijn.
- Het gaat dus in hoofdzaak om het linksafslaand en doorgaand verkeer van de zijtakken. Het rechtsafslaand verkeer is normaal geen probleem. Je laat dit dan ook rijden om de file zo kort mogelijk te houden.
- Het UV rijdt door het groen naar de tegengestelde richting.
- De begeleider stapt in zijn voertuig en rijdt via het normale rijvak naar de plaats waar het UV terugkeert naar de normale rijrichting.



Varianten

Afhankelijk van de vorm van het kruispunt zullen meerdere BV's noodzakelijk zijn.



7.4.6.5 Het UV ter hoogte van een doorsteek naar de tegenrichting laten rijden.

BV1 wordt verondersteld reeds weggereden te zijn om de tegenrichting te houden.
Men kan pas in actie treden als BV1 het sein heeft gegeven dat het wegvak leeg is en men het laatste voertuig heeft zien passeren.

BV2 rijdt achter het UV en laat het verkeer vertragen tot stoppen.
Hierna kan het UV de doorsteek maken.

Varianten
Afhankelijk van de weg, snelheid, zichtbaarheid, verkeersdrukte is het aangewezen om het achteropkomend verkeer met meerdere voertuigen stil te leggen.

7.4.7 Een stilstaand UV beveiligen

Een UV kan om verschillende redenen stilstaan:

- In manoeuvres zoals in 7.4.6 waarbij er moet gewacht worden tot een wegsegment volledig leeg is.
- Voor de rustpauze waarbij het UV niet volledig naast de rijstroken kan gestationeerd worden.
- Controle van de lading
- Wegens panne
- …

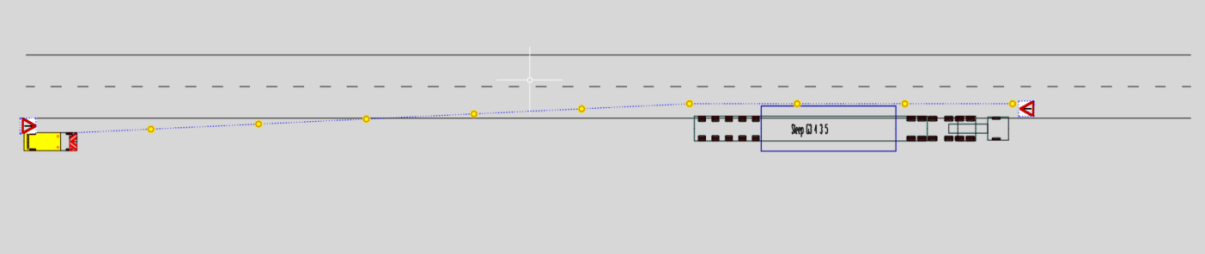
Ook dan is het noodzakelijk dat het UV goed gesignaleerd is en dat de andere weggebruikers de situatie goed kunnen inschatten zodat ze veilig kunnen passeren.

Indien er een keuze zoekt u een plaats waar het UV:

- maximaal buiten de rijstroken kan staan (brede pechstrook, geen vangrails, parkeerplaats, …)
- Goede zichtbaarheid voor het achteropkomend verkeer (dus niet in of vlak na een bocht)
- Waar de snelheid het laagst is

- Plaats minimaal 1 BV achter het UV op een ruime afstand, zo rechts mogelijk op de verharde zijstrook.
    - De afstand is minimaal 50m en wordt groter genomen naarmate de snelheid hoger is.
- Laat alle lichten en signalisatie van het UV werken.
- Laat alle lichten en signalisatie van het BV werken, zet de lichtbalk op een patroon naar links (men mag het UV links voorbij rijden).
- Plaats de kegels en waarschuwingslampen met minimaal 2 personen:
    - 1 persoon waarschuwt het verkeer met het bord C3 of toorts
    - de andere personen plaatsen de kegels. Doe dat tegen het verkeer in zodat je het gevaar ziet komen.
- De rij kegels begint en eindigt met het bord A51; de kegels staan tussen de 10 en 15m uit elkaar. Benut de 10 kegels die je hebt optimaal.

- De rij kegels start aan de voorkant van het UV, volgens een as die buiten de totale breedte van het UV komt. Vanaf de achterkant van het UV ga je naar de linkervoorkant van het BV dat achter het UV staat.
    - Als u een breedte kan toestaan waarbij het verkeer normaal kan kruisen, dan doet u dat zo.
    - Als dit niet kan dan houdt u breedte open en regelt u beurtelings verkeer.



7.5 Te onthouden

- De wettelijke basis waarop begeleiders UV het verkeer kunnen regelen.
- De zaken die ze kunnen signaleren
- De zaken die ze absoluut niet mogen doen
- Deze zaken kunnen toepassen op praktijkvoorbeelden

8 Attitude van de begeleider

8.1 Standpunt van de andere weggebruiker

Een weggebruiker wordt verondersteld de wegcode te kennen en te volgen. Hij dient ook steeds de nodige voorzichtigheid en voorzorg in acht te nemen.

Hierbij mag je aannemen dat een weggebruiker die “voorzichtigheid en voorzorg” laat afhangen van de situatie waarin hij zich bevindt. Op een autosnelweg hou je geen rekening met spelende kinderen. In een speelstraat is zeer aannemelijk dat een kind achter een bal aanholt.

Op dezelfde manier mag je aannemen dat een weggebruiker kan, en moet, verwachten dat hij een vrachtwagen moet kruisen. Je mag niet aannemen dat een weggebruiker voorbereid is op een vrachtwagen die anderhalve rijstrook nodig heeft.

Veel **weggebruikers zijn absoluut niet vertrouwd met UV** en al helemaal niet met de gebaren die de begeleider maakt.
De andere weggebruikers kunnen ook niet weten wat er van hen verwacht wordt. Waarom gaat een transport plots in het midden van de weg of aan de verkeerde kant van de weg rijden?
Zeker ‘s nachts hebben mensen eventjes nodig om te vatten wat ze precies zien. Goede signalisatie van het voertuig is daarbij noodzakelijk.

Signalen vanuit de auto zijn dus goed als “vertragen”, “niet inhalen”, … voldoende zijn om het transport veilig te laten rijden.
De begeleider heeft de aandacht getrokken, de mensen zijn attent als de afstand tussen begeleider en UV correct is, dan is alles duidelijk.

Eens een andere weggebruiker moet stoppen en wachten op het transport moet de begeleider **uitstappen en de andere weggebruiker kort uitleggen** wat er van hem verwacht wordt. Doe zeker bij de eerste wagen die stopt. Indien mogelijk dat je dat bij alle volgende voertuigen. Maar eens de eerste stilstaat en de knipperlichten heeft aangezet zal de rest volgen.

Zeg kort aan de mensen dat er een UV aankomt, dat ze eventjes moeten wachten (geef een realistische inschatting) en dat als het transport gepasseerd is ze gewoon verder kunnen rijden.

Helaas zal je mensen tegenkomen die dronken zijn, die gevaarlijk rijden, … Riskeer in geen geval je eigen leven. Negeren zij uw stopteken, dan laat je ze rijden maar verwittig je uw transport. Voor die mensen zal het vroeg of laat fout aflopen.
Er zijn ook mensen die “een mindere dag” hebben, slechts nieuws hebben gekregen, … ook zij kunnen onvoorspelbaar of raar uit de hoek komen.

Neem opmerkingen, het negeren van uw signalen niet persoonlijk. Ze zeggen meer over de persoon in kwestie dan over de begeleider.
En de andere weggebruikers verdienen normale en goede signalen.

8.2 De eerste indruk.

Er is een zeer groot verschil tussen een begeleider die met korte broek, op teenslippers, met een sigaret in de mond al roepend met een toortslamp staat te zwaaien (of een van deze) en een begeleider die in een deftige veiligheidsuitrusting rustig maar zelfverzekerd komt uitleggen dat een uitzonderlijk transport aankomt en dat men best eventjes wacht.
In het eerste geval ervaren mensen de begeleider als een “gek die ontsnapt is” en waar men zo rap mogelijk moet van verlost zijn.
In het tweede geval gaat de meerderheid van de mensen vertrouwen hebben in u en de aanbevelingen opvolgen.

8.3 Te onthouden

- Eigen gedrag reflecteert in het gedrag van de weggebruikers. Zorg dat je zelf
  - rustig bent
  - een deftige uitrusting draagt
  - duidelijke signalen geeft
- Een minderheid van de mensen zal zich steeds misdragen.
  - Laat ze gaan, dan zijn ze weg. Verwittig uw transport en wacht tot het gevaar geweken is.
  - Corrigeren en sanctioneren is voor de politie, niet voor de begeleiders.

9 Verkeersreglement en technische eisen toegepast voor begeleiders Uitzonderlijk Vervoer

9.1 De wegcode

Een begeleider dient een goede kennis te hebben van het verkeersreglement. De ideale leerstof hiervoor is theoretische kennis voor het rijbewijs B.

Normaal is dit gekende leerstof, aangezien u als begeleider beschikt over een rijbewijs. Wie een en wil herhalen of inoefenen:

https://www.mijnrijbewijsb.be/



9.2 Technische eisen

In het bijzonder het artikel 32 bis van Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

In dit artikel wordt beschreven hoe groot en hoe zwaar voertuigen mogen zijn.

Deze grenzen zijn zeer belangrijk want alles wat groter of zwaarder is dan toegestaan door het artikel 32bis, eventueel in combinatie met elementen uit de wegcode, kan enkel rijden met inachtname van de regelgeving van UV.

Het artikel is bijzonder gecompliceerd en is het is niet mogelijk om dit 100% correct en bevattelijk uit te leggen.
In de onderstaande samenvatting negeren we bv mechanische ophangingen.
Soms zijn er ook bepaalde voorwaarden om een waarde te krijgen. Deze worden hier niet vermeld.

9.2.1 Belangrijke begrippen

Voor het meten van de lengte en breedte moeten volgende zaken niet meegenomen worden:

- Verzegeling van de douane
- Bevestiging van een dekzeil
- Oprijplaten, hefplatforms voor zover ze minder dan 300mm uitsteken.De bolle zijde van een band
- Wis- en sproeiinrichting

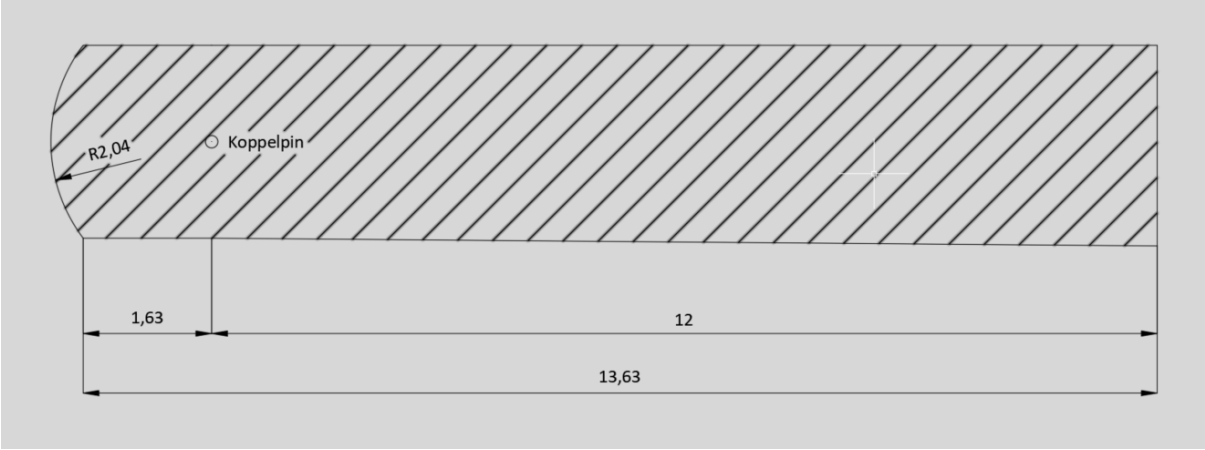
- nummerplaten
- stootrubbers
- Exacte beschrijving: art 32bis 1.2.2.1 en 1.2.2.2

Voor de hoogte:
- Antennes

Let wel: deze punten worden niet meegemeten op het voertuig. Als uw lading bestaat uit een voertuig dan is dat volledige voertuig lading en wordt het volledige voertuig gemeten.
Dus als je een vrachtwagen vervoert, dan is die vrachtwagen, inclusief spiegels, lading. Als die spiegels dan breder zijn dan 2m55 heb je een UV.

9.2.2 Maximale massa's en afmetingen van voertuigen:

- Enkelvoudig motor voertuig (trekker of vrachtwagen)
    - Lengte: 12m00
    - Breedte: 2m55
    - Hoogte:4m00
    - Massa:
        - 2 assen: 19T
        - 3 assen: 26T
        - 4 of meer assen: 32T
- Oplegger
    - Lengte:
        - Afstand koppelpin tot achterkant: 12m00
        - Afstand koppelpin tot voorkant: cirkel van 2m04
        - Theoretische lengte is 14m06 met afgeronde kop
        - Standaard oplegger (rechthoekig) is 13m60 (of 13m63)



    - Breedte: 2m55
    - Hoogte: 4m00
    - Massa wordt bepaald in functie van de sleep.
- Aanhangwagen
    - Lengte: 12m; inclusief de dissel te meten tot het midden van het oog.

    - Breedte : 2m55
    - Hoogte: 4m00
    - Massa wordt bepaald in functie van de sleep.

- Trekker-oplegger (geleed voertuig)
    - Wordt opgebouwd uit een geldige trekker en geldige oplegger.
    - Lengte: 16m50 (mits voorwaarden)
    - Breedte: 2m55
    - Hoogte: 4m00
    - Massa:
        - Trekker met 2 assen en:
            - Oplegger 1 as: 29T
            - Oplegger 2 assen: 39T
            - Oplegger 3 assen (of meer): 44T
        - Trekker met 3 assen (of meer) en:
            - Oplegger met 2 of meer assen: 44T
            - Oplegger met 1 as is niet beschreven in de regelgeving.
    - Een oplegger beschikt over een koppelpin, deze heeft ook een maximale massa die technisch bepaald wordt.

- Motorwagen-aanhangwagen
    - Wordt opgebouwd uit een geldige vrachtwagen en geldige aanhangwagen
    - Lengte 18m75 (mits voorwaarden)
    - Breedte: 2m55
    - Hoogte: 4m00
    - Massa:
        - Motorwagen met 2 assen en:
            - Aanhangwagen met 1 as: 29T
            - Aanhangwagen middenassers:
                - 2 assen (tandem): 36T
                - 3 assen (tridem): 40T
            - Aanhangwagen met assen niet in groep
                - 2 assen: 39T
                - 3 assen: 44T
        - Motorwagen met 3 assen (of meer) en:
            - Aanhangwagen met 1 as: 36T
            - Aanhangwagen met 2 of 3 assen: 44T

De breedte van koelwagen mag 2m60 zijn ipv 2m55.

9.2.3 Maximale massa van een band, een as en een groep

- Een band mag maximaal tot 6.5T belast worden. Deze eis geldt ook voor uitzonderlijke voertuigen.
- Een as mag maximaal 10T wegen.
- Een aangedreven as mag tot 12T wegen
- Een groep van assen. Dit zijn assen die minder dan 1m80 van elkaar staan.
    - Een groep van 2 assen (tandem): maximaal 20T

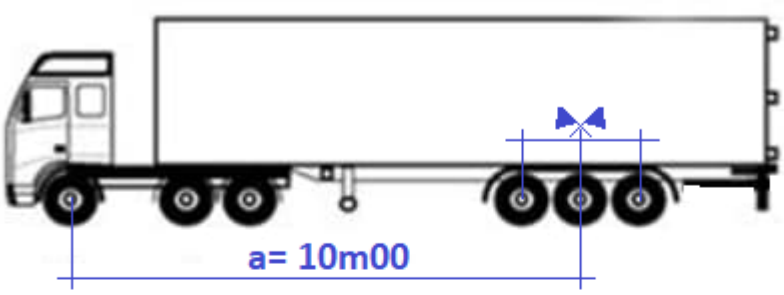
- Bestaat een groep uit een aangedreven en een dragende as mag de aangedreven as tot 12T belast worden. De dragende as mag dan maximaal aanvullen tot 20T (hier 8T).

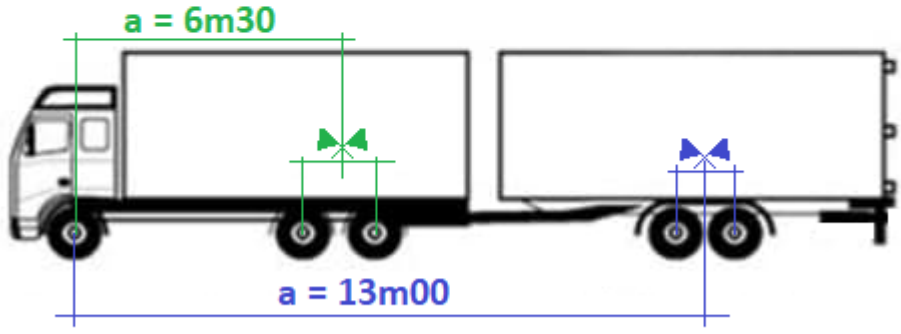
- Een groep van 3 assen (tridem) of meer: maximaal 27T

9.2.4 De brugformule

In België geldt ook de zogenaamde brugformule. Die voorkomt dat een transport te kort kan worden.
De formule is: M = 2.7a + 17
M: is de maximale massa in ton.
a: is de afstand vanaf het midden van de eerste as tot het midden van de laatste groep van assen (of midden laatste as als deze niet in een groep staat) in meter.

vb:





De trekker oplegger:
Afstand a= 10m => M= 2.7 x 10 + 17 = 27 +17 = 44T
Stel dat a= 9m => M= 2.7 x 8 +17= 41.3T

Voor de motorwagen-aanhangwagen:
Afstand a= 13m => M = 2.7 x 13 + 17 = 35.1 + 17 = 52.1T
De massa wordt hier wel beperkt tot 44T wat het wettelijk maximum is voor een vrachtwagen aanhangwagen met 5 assen.

9.2.5 Verschillende maxima

Zoals je gemerkt hebt zijn er verschillende maxima:

- Wettelijk maximum:
    - Nationaal: Dit zijn de maxima die in België gelden. Heel kort door de bocht is dat in België 44T voor een 5-assige combinatie.
        - In Nederland is dat bv 50T en in Duitsland 40T
    - Europees: Europa heeft eveneens waarden opgelegd. Dit zijn waarden die elke lidstaat moet aanvaarden op haar wegen. Terug heel kort samengevat voor een 5-assige combinatie is dat 40T.
    - Zowel de nationale en Europese maxima zijn beschreven met maximale aslasten, lasten voor een groep, lasten voor een voertuig en een combinatie.
- Technisch maximum:
    - De fabrikant geeft op de homologatie op wat de maxima zijn van zijn voertuig. Per as, groep, voertuig, …

Je kan een voertuig laden tot je een van de geldende maxima bereikt hebt.

Een trekkend voertuig heeft:
Een MTM (Maximaal Toegelaten Massa) van het voertuig. Zowel wettelijk als technisch
Een MTM-sleep of trein: Wat de volledige combinatie mag wegen: Zowel wettelijk als technisch
Hetzelfde geldt voor de assen en de groepen.

In UV zijn de technische maxima degene die tellen.
Een constructeur kan technische massa's afhankelijk maken van de snelheid of helling.
Voor UV gebruiken, behoudens specifieke gevallen, de MTM's aan normale snelheid (70km/u of meer) en zonder voorwaarden voor de helling.

9.2.6 Andere voorwaarden

9.2.6.1 Ladingzekering:

Een lading moet degelijk vastliggen.
Dit is een specifieke materie en niet de corebusiness van een begeleider.
Ook een zware lading kan schuiven, rollen of kantelen.
Enkel degelijk materiaal kan gebruikt worden: uitrafelende spanbanden kettingen met kapotte schakels, … kunnen niet.

Je kan een lading zekeren door ze op te sluiten: te vergrendelen; direct vast te zetten of neer te sjorren.

9.2.6.2 Massa op de aangedreven as

Om het doorslippen te voorkomen moet er voldoende massa zijn op de aangedreven assen.
Voor gewoon wegverkeer moet dat minimaal 25% zijn.

Dus uw trekker oplegger weegt in totaal 40T; dan moet je minimaal 10T (25% of ¼ van 40T) op de aangedreven as hebben.
Voor UV kan daarvan afgeweken worden.

9.2.6.3 Uitstekende lading

De basis is dat lading niet mag uitsteken in de breedte en in de lengte.
Daar bestaan enkele uitzonderingen op:

- Vooraan mag enkel bij autotransport de lading 0.5m uitsteken.
- Achteraan:
    - is een uitsteek van 1m toegestaan.
        - Voor containers, wisselbakken, afzetcontainers is die oversteek beperkt tot 40cm.
        - Bij autotransport of voor een meeneemheftruck: oversteek beperkt tot 1m50
        - Lange ondeelbare stukken: oversteek beperkt tot 3m. Hiervoor moet u wel een maximaal geschikt voertuig gebruiken.

9.3 Te onthouden

- Weten wanneer een voertuig de normale normen overstijgt en dat het aldus een UV wordt.
- Dit in de praktijk kunnen toepassen.

10 Rij en rusttijden

10.1 Waarom

Het is de verantwoordelijkheid van de chauffeur om zijn rij- en rusttijden op te volgen. De rij- en rusttijden bevatten regels die tot 6 weken kunnen beschouwen. Zelfs als u 2 dagen of nachten met een chauffeur op de baan bent hebt u dus geen zicht op de tijden die de chauffeur rijdt of rust.

Er is echter 1 zeer algemene regel: **Per periode van 4u30 moet er 45min rust in acht genomen worden**. Die rust kan eventueel opgesplitst zijn in 2 periodes waarbij één periode minimaal 15 min duurt en een andere 30 min.

De rij- en rusttijden zijn er om chauffeurs te beschermen tegen al te lang rijden. Te lang rijden maakt dat de aandacht verslapt en dat er domme ongelukken gebeuren.

Een begeleider UV moet deze regelgeving niet volgen. Maar ook een begeleider wordt vermoeid en zal daardoor zaken niet zien, foute beslissingen nemen ,...

Tijdens een begeleiding zelf bent u intensief bezig, stapt u regelmatig uit de auto, … Het grote gevaar is als u terugrijdt na een begeleiding. De spanning en gedrevenheid van de job is weg, u bent al lang op, … dan kan u makkelijk in slaap vallen achter het stuur.

Zonder dat u de regelgeving minutieus moet volgen zijn de waarden uit de regelgeving goede richtsnoeren voor begeleider.
Een vrachtwagenchauffeur mag wekelijks maximaal 56 uren rijden. 2 dagen in de week mag hij 10 uur rijden, anders zijn dagen beperkt tot 9u.
Er is geen enkele reden om aan te nemen dat een begeleider dagelijks 11 uur kan rijden, en wekelijks 70 uur kan doen.

10.2 De rij- en rusttijden

Men mag maximaal 4u30 aan een stuk rijden. Daarna moet een periode van 45 min rust volgen. Die rust kan opgesplitst worden in een periode van 15 min en 30 min tijdens die rijtijd van 4u30.

Per dag kan men 9 uur rijden (2 blokken van 4u30 dus). 2 keer per week kan men een dag verlengen tot 10 uur.

Wekelijks mag men 56 uur rijden maar 2 opeenvolgende weken zijn beperkt tot 90 uur.

In een periode van 24 uur moet men 11 uur rusten, eventueel op te splitsen in een blok van minimaal 3 uur en 9 uur.
Uiterlijk na 6 werkdagen moet een wekelijkse rust nemen. Deze is normaal gezien 45 uur, maar onder voorwaarden ingekort worden tot 24 uur.

10.3 Wat moet een begeleider met rij- en rusttijden

Zoals reeds aangehaald zijn deze waarden richtinggevend voor welke periodes u kwalitatief veilig werk kan afleveren.
Ook uw verplaatsingen naar het vertrekpunt van het UV en van het eindpunt naar het depot of huis, tellen als rijtijden.

Bekijk met de chauffeur steeds hoelang hij nog kan rijden, wanneer hij kan vertrekken, … Als een route niet in 4u30 kan afgewerkt worden dan moet er een stopplaats voorzien worden.

10.4 Te onthouden

- De maximale rijtijden en verplichte rusttijden over 1 dag kennen
- Dit kunnen integreren in de planning van een transport.

11 Verkennen van een reisweg

11.1 Verplichting tot verkenning

Er zijn 2 soorten verkenning.

- De verkenning voorafgaand aan de vergunningsaanvraag.
- De verkenning voorafgaand aan het effectieve transport.

11.1.1 De verkenning voorafgaand aan de vergunningsaanvraag.

Dit moet enkel gebeuren bij aanvragen “op reisweg”.
Het doel is nagaan of het transport bijzonder manoeuvres nodig heeft thv van kruispunten, rotondes, bruggen, hoogtebeperkingen, …

Voor vergunningen **op reisweg** moet de reisweg voor het indienen van de aanvraag verkend zijn. Deze verkenning is in hoofdzaak gericht op:

- kan de route gereden worden of zijn maatregelen nodig?
    - Brughoogtes?
    - Bijzondere manoeuvres op kruispunten en rotondes
    - Tegen het verkeer in rijden?
    - Verwijderen van signalisatie
        - Staat de signalisatie vast of is ze wegneembaar?
        - Betreft het elektrische signalisatie?
- Zijn er wegenwerken gepland op de route.

Een aanvraag om bepaalde zaken te verwijderen langs de reisweg (bv verlichtingspaal of verkeerslicht) moet minimaal 8 werkdagen voor het transport ingediend zijn bij de wegbeheerder. Tijdens de vergunningsaanvraag kan reeds het akkoord van de beheerder gevraagd worden.

Deze verkenning moet niet, of zeker niet helemaal op het terrein gebeuren. De ervaring van andere transporten in het verleden zijn zonder meer een goede basis.

11.1.2 De verkenning kort voor het transport

Deze verkenning wordt het best neergeschreven. Kort voor het transport worden volgende zaken nagegaan:

- Welke bijzondere manoeuvres staan beschreven in de reisweg.
    - Is dit correct en uitvoerbaar
    - Hoe wordt dit aangepakt
- Zijn er bijkomende hindernissen (nieuwe wegenwerken, is de weg afgesloten omwille van een jaarmarkt, manifestatie, …)

Dit alles kan worden neergeschreven in een “draaiboek”. Voor transporten met weinig bijzonderheden zal dat zeer summier zijn.

Voor complexe transporten wordt dit zeker en vast een lijvig draaiboek.
Het draaiboek vermeldt:

- De reisweg en bijzondere manoeuvres
- Hoe deze worden aangepakt.
    - Bv de 2de rotonde wordt genomen via een doorsteek
        - Overzicht van de verschillende taken: Wie, wat, waar, wanneer, …
    - De brug over de snelweg is aan 5km/u in het midden van de weg. Het verkeer moet in beide richtingen stilgelegd worden.
        - Overzicht van de verschillende taken: Wie, wat, waar, wanneer, …

Het draaiboek wordt met alle begeleiders en de chauffeur overlopen in een briefing.

Voor routes met een lange reistijd (langer dan 4u30') moet een rustplaats gevonden worden. De briefing kan dan ook in 2 stukken opgedeeld worden.

11.2 Handige websites

De informatie rond wegenwerken is op redelijk veel sites te vinden:

- https://wegenenverkeer.be/zakelijk/uitzonderlijk-vervoer/wegenwerken
    - Deze website bevat ook aanbevelingen mbt alternatieven
    - Het overzicht van de werken is niet volledig maar spitst zich vooral toe reiswegen in het netwerk.
- https://wegenenverkeer.be/werken
    - Deze pagina bevat info over de werven op de gewestwegen.
    - Hier zijn ook de meest recente updates van die werven te vinden.
- Websites van de gemeente
    - De gemeenten voorzien op hun website ook een overzicht van de wegenwerken op hun grondgebied.
- https://www.geopunt.be/
    - Rubriek "hinder in kaart":
    - Normaal gezien stromen de gegevens van de 2 bovenstaande sites door naar geopunt.be. Daarnaast geven ook andere maatschappijen zoals beheerders van rioleringen, gasleidingen, electriciteitsnetwerk,telefoon en data kabels hun werken door aan dat platform.
    - Dat maakt dat er soms heel veel werven op die kaart staan.

11.3 Te onthouden

- Een verkenning behandelt alle cruciale punten van de reisweg:
    - Wie; Wat; Waar; Wanneer
- Ze wordt toegelicht in een briefing
- Ze is best uitgeschreven
- Een goede verkenning voorkomt problemen tijdens het uitvoeren van het transport

12 Inhoud van een vergunning

De vergunning is een officieel document. Het moet, in afgedrukte vorm, aan boord zijn van het UV of bij de verkeerscoördinator.

De vergunning heeft een nummer, dat nummer staat vermeld op het eerste blad en is als watermerk over elke andere bladzijde van de vergunning gedrukt.

12.1 De gebruiker

Dit de burgerlijke aansprakelijke van de chauffeur. Dus ofwel de werkgever, of de eigenaar van de onderneming.
Stel, een onderneming verhuurt een kraanauto. Dan moet er voor elke huurder van die kraanauto een vergunning zijn.

12.2 Voor voertuig(en):

Hier is bepaald of de vergunning geldt voor een:

- Sleep van voertuigen is (dus meerdere voertuigen die aan elkaar gekoppeld zijn).
- Enkelvoudig voertuig met lading die een uitzonderlijke afmeting heeft.
- Enkelvoudig voertuig zonder lading. Kraanauto's, betonpompen, landbouwmaterieel.

Voor transporten die massa conform het technisch reglement zijn:

- Er wordt geen aantal aslijnen opgegeven.
- Er wordt geen getrokken voertuig opgegeven. Dat kan u dus zelf kiezen. Let wel: er moet een getrokken voertuig zijn én het geheel moet binnen de marges van de vergunning vallen.

Vervangende voertuigen:

- Dit zijn voertuigen die dezelfde capaciteiten hebben dan het referentievoertuig. Zelfde aantal assen, zelfde MTM's, zelfde lege massa, …
- Bij voertuigen die niet massaconform zijn (dus met voertuigfiche) lukt dat enkel als de chassisnummers identiek zijn tot op de laatste cijfers na.
- Eén vergunning mag slechts 1 keer gelijktijdig gebruikt worden.

12.3 Toepassingsvoorwaarden

Daar staat eigenlijk beschreven dat het UV zich aan het KB UV moet houden en aan het technisch reglement.

12.4 Geldigheidsduur

Dit geeft de uiterste geldigheidsdatum van de vergunning op.

12.5 Aard van de lading

Voor vergunningen op reisweg en netwerk klasse 120 moet de lading specifiek beschreven zijn. De andere vergunningen kunnen een lading “ondeelbare lading” of “ondeelbare lading of getrokken materieel” hebben.

12.6 Karakteristieken van het uitzonderlijk vervoer

Hier worden de maximale afmetingen van het transport beschreven. Dit zijn de afmetingen inclusief lading en alle voertuigen.
Het is toegestaan om met kleinere afmetingen te rijden.

12.7 Type vergunning

Het staat beschreven of het een vergunning is:

- Alle wegen België
- Alle wegen België voor een voertuig van bijzondere constructie
- Zone 25km voor landbouwmaterieel
- Netwerk autosnelwegen
- Netwerk klasse 90
- Netwerk klasse 90 voor kraanauto 96T
- Netwerk kraan 108T
- Netwerk klasse 120
- Op reisweg

12.8 Reisweg

Enkel bij vergunningen op reisweg. Maar de beschrijving van de netwerken is gelijkaardig opgebouwd.

Vertrek en Aankomst behoeven geen uitleg.

Wegnummer: Dit is het nummer dat aan weg wordt gegeven.

Lokaliteit: Hier geef je de gemeente of deelgemeente op.
Of wel van de plaats waar de opmerking van toepassing is (bv een brug, enkele gemeentewegen die gebruikt worden).
Ofwel tot de plaats waar u die weg volgt.

Wegnummer	Doorkruiste lokaliteit en/of lokaliteit van richting verandering	Opmerkingen (straatnamen, ... in tegenzin, ... via op-en afrit, ...)
…		
N12	Turnhout	

Uitleg bij de rij hierboven: De N12 volgen tot in Turnhout, daar neem je de weg van de volgende rij (R13)		
R13	Turnhout	
Uitleg bij de rij hierboven: R13 volgen tot in Turnhout: tot de weg die hieronder staat: N140		
N140	Turnhout	
Uitleg bij de rij hierboven: N140 volgen tot in Turnhout: tot de weg die hieronder staat: Gemeentewegen.		
-	Turnhout	Muizenvenstraat - Slachthuisstraat- -Tieblokkenlaan-Steenweg op Tielen
Uitleg bij de rij hierboven: Gemeentewegen volgen tot op de R13		
R13	Turnhout	Brug over E34: In een as op 8m50 van de leuning; 5km/u alleen op de brug
Uitleg bij de rij hierboven: R13 volgen tot kruispunt met de N19		
N19	Turnhout	Brug over E34: In een as op 8m50 van de leuning; 5km/u alleen op de brug
Uitleg bij de rij hierboven: N19 volgen. In Turnhout is er een brug over de E34. Deze overschrijden volgens de voorwaarden.		
N19	Geel	
Uitleg bij de rij hierboven: De N19 blijven tot in Geel; geen bijzondere opmerkingen.		
…		

12.9 Voertuigfiche

Eerste deel is de beschrijving van de voertuigen:

Voertuigen	Aantal aslijnen	Lengte min/max (cm)	Breedte min/max (cm)	Hoogte min/max (cm)	Lege massa (tarra) (kg)	Maximum toegelaten massa (kg)	Maximum toegelaten massa sleep (kg)
Trekkend :							
Getrokken :							
(Duwer):							

- Aantal aslijnen is vrij duidelijk. Opgetrokken assen hoef je niet mee te tellen.
- Lengte: de lengte van het voertuig. Getrokken voertuigen kunnen soms in- en uitschuiven. Dan is er een minimum en maximum.
- Breedte: de breedte van het voertuig. Getrokken voertuigen kunnen soms verbreed worden.

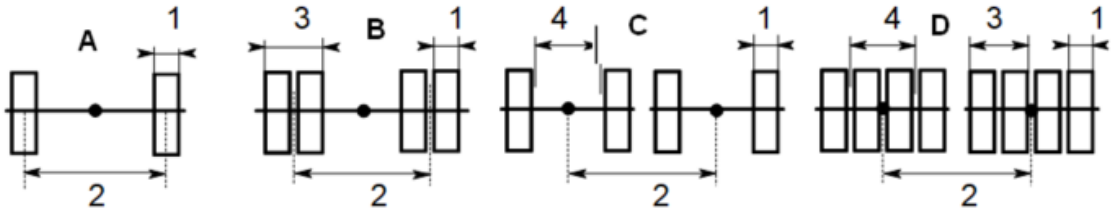
- Hoogte: De hoogte van het voertuig. Als er een laadvloer geef je de hoogte van de laadvloer. Dit in minimale en maximale waarde.
- De lege massa. De lege massa van het voertuig
- De MTM van het voertuig (bij normale snelheid, geen beperking van helling - tenzij je die snelheid / helling effectief kan handhaven op de reisweg).
- MTM- sleep van het trekkend voertuig.

Deze waarden staan allemaal vermeld op het COC van het voertuig. In principe zijn dit vaste waarden van het voertuig.

As	Asafstand (cm)	Maximum toegelaten massa (kg)	Lege massa (kg)	Massa (geladen) (kg)	Aantal wielen	Astype	Afmetingen (cm)			
							1	2	3	4
e1										
e2										
e3										
e4										
e5										
e6										

- Asafstand: De afstand naar de vorige as. Staat ook op de homologatiedocumenten. Behalve tussen verschillende voertuigen (trekker-oplegger). Is ook afhankelijk van de laadvloer (bed) dat gebruikt wordt of van hoever de oplegger uitgeschoven is.
    - Deze afstanden moeten steeds correct zijn.
    - **1 uitzondering: in het netwerk klasse 90 mag men binnen eenzelfde vergunning in- en uitschuiven (bv waarde 5 moet dan niet gerespecteerd worden)**.
- Maximum toegelaten massa: dit is de technische MTM van die as. Staat op de homologatiedocumenten. Het spreekt voor zich dat een as niet verder kan belast worden dan zijn MTM.
- Lege massa: Dit zijn de massa's van de assen als het voertuig leeg is (maar wel vertrekkensklaar).
    - Bij een enkelvoudig voertuig, vrachtwagen aanhangwagen zijn dit de lege massa's zoals ze op de homologatiedocumenten staan.
    - Bij een trekker oplegger zal de koppelpin van de lege oplegger massa toevoegen aan de trekker.
        - Trekker (3 assen) weegt 10T; oplegger 4 assen weegt 10T (elke as 2T en koppelpin ook 2T).
        - De som van de massa op de eerste drie assen zal 12T zijn (10T van de trekker + 2T van de koppelpin); De som onder de laatste 4 assen is 8T (4x2T).
- Massa geladen: Dit is de maximale massa waarmee zal gereden worden.
    - Je kan niet meer 1T van de ene as weghalen en die op een andere as plaatsen. Het is wat de aanvrager heeft voorgesteld.
    - Als je met een oplegger werkt, kan je niet meer lading meenemen dan wat de oplegger kan dragen.

        - Als je een zwaardere trekker neemt kan je een oplegger overbelasten zonder dat er één as overladen is.
    - Zorg steeds voldoende massa op de aangedreven as. Normaal worden er geen vergunningen afgeleverd waarbij dit niet zo is. Maar in principe zijn dit nog steeds maximale waarden.
        - Onderladen aangedreven assen zorgen voor minder stabiliteit en grip in de combinatie.
        - Vrachtwagen-aanhangwagens zijn hier gevoelig aan.
- Astype en doorsnede
    - Er zijn 4 astypes met elk een reeks afmetingen. Dit moet ook ingevuld zijn.



Wat moet een begeleider met de voertuigfiche:
Bij vertrek zal de verkeerscoördinator het volgende nagaan:

- Chassisnummers
- Asafstanden - nameten
- Astypes
- Belading
    - De verkeerscoördinator moet de combinatie niet wegen.
    - De verkeerscoördinator kan wel de lege massa's en de massa van de lading vergelijken met de totale massa.
    - Het kan enkele logische bedenkingen maken. Is last goed gespreid over de combinatie? Of zijn er duidelijk aanwijzingen dat het transport niet in overeenstemming is met de voertuigfiche.

12.10 Bijlagen

Dit zijn bijkomende elementen die nodig zijn bij de vergunning: voorbeelden hiervan:

- Technische nota's voor de lading (bv oversteek +3m; balken per 2 voor stabiliteit; …)
- Extra voorwaarden; grote hoogte, bepaalde doortochten of passages, …
- Bijlage voor modules
- Afwijking op de rijtijden
- …

12.11 Te onthouden

- Een vergunning kunnen lezen zodat ze in de praktijk kan uitgevoerd worden.
    - De afmetingen en de massa van de vergunning. Dit zijn de maximale waarden, is het transport op 1 of meerdere punten groter of zwaarder dan is de vergunning niet geldig.
    - De voertuigfiche lezen en interpreteren.
    - De reisweg lezen en interpreteren.

13 Deelbare lading

Uitzonderlijk vervoer is het wegverkeer van:

- voertuigen die door hun constructie te groot of te zwaar zijn. Deze voertuigen mogen geen lading vervoeren. Hierbij wordt dus naar het motorvoertuig gekeken en niet naar de aanhangwagen of oplegger.
    - voorbeelden: kraanauto's, betonpompen, landbouwvoertuigen, …
- het transport van voorwerpen die zodanig groot en zwaar zijn dat ze niet binnen de normale afmetingen kunnen vervoerd worden. Je kan ze ook niet opdelen zonder een risico op schade of een grote meerkost.

De basis van uitzonderlijk vervoer is dus:

- **Geen lading omdat het motorvoertuig uitzonderlijk is**
- **Eén ondeelbare lading**

Op deze regel bestaan er enkele uitzonderingen:

13.1 extra gewicht :

Dit is massa die wordt toegevoegd op de aangedreven assen van het trekkend voertuig met het enige doel voldoende grip te krijgen om de sleep voort te bewegen.

- Een uitzonderlijk vervoer dat een vergunning gebruikt met een massa conform het technisch reglement moet minimaal 25% van de totale massa op de aangedreven assen hebben. Een aangedreven as mag maximaal tot 12T belast worden. Indien de MTM van de aangedreven as lager is moet die waar gerespecteerd worden en heeft dit ook invloed op de MTM van de sleep.
- Bij het invullen van de voertuigfiche voorziet men onder de aangedreven assen minimaal:
    - Transporten tot 60T; 25% van de totale massa op de aangedreven assen.
    - Transporten tot 90T: 20% van de totale massa op de aangedreven assen.
    - Transporten van meer dan 90T: 15% van de totale massa op de aangedreven assen.
    - Indien dit niet mogelijk is (technische MTM van de aangedreven assen is te laag om met de bovenstaande waarden tot de technische MTM-sleep te komen) dan moeten de aangedreven assen minimaal belast worden met het percentage van de totale belasting.
        - *bv MTM-sleep is 75T; MTM aangedreven as 12T; effectieve massa is 70T*
        - *12Tx5= 60T < 70T*
        - *70T/75T= 93.33% ; 12*93.33%= 11.2T*
        - *De aangedreven as moet minimaal tot 11.2T belast worden.*
    - Indien deze massa's niet toereikend zijn om veilig te rijden moet de aanvraag met correcte en veilige massa gebeuren.
- De combinatie moet zodanig geladen worden dat de combinatie over voldoende grip beschikt.
- Indien de lading niet kan gepositioneerd worden zodat de nodige aslasten kunnen gehaald worden mag extra gewicht toegevoegd worden.

- Extra gewicht kan een gedemonteerd onderdeel, of onderdelen, zijn (Wielen, schepbak, …) van de vervoerde ondeelbare lading, of een nuttige lading. Ze zorgt zo optimaal mogelijk voor belasting op de aangedreven assen, ze komt niet hoger dan 4,00m en is nooit breder dan 2,55m.
- Deze massa wordt meegerekend in de totale massa en in de voertuigfiche.

13.2 Artikel 10 (KB 2/6/2010):

- Indien een transport (massa conform technisch reglement) in een bepaalde afmeting niet uitzonderlijk is, dan mag men in die afmeting meerdere elementen laden.
    - In een afmeting die uitzonderlijk is, mogen er geen 2 ladingen te vinden zijn.
        - Is het transport **te lang,** dan mogen er **geen landingen na elkaar** liggen (ongeacht de lengte van de 2 na elkaar liggende ladingen)
        - Is het transport **te hoog**, dan mogen er **geen ladingen boven elkaar** liggen (ongeacht de hoogte van de 2 ladingen)
        - Is het transport **te breed**, dan mogen er **geen ladingen naast elkaar** liggen (ongeacht de breedte van de 2 ladingen)
    - Identieke ladingen die ineen geschoven worden, waarbij de uitzonderlijke dimensies van 1 initiële lading niet vergroot worden, worden beschouwd als een ondeelbare lading".

13.3 Artikel 11(KB 2/6/2010)

Palen, lange elementen of geprefabriceerde balken mogen gelijktijdig vervoerd worden omwille van stabiliteits redenen.

- De lading vormt de verbinding tussen 2 voertuigen van het konvooi (transport met een dolly) en moet bepaalde krachten opnemen.
- Dit wordt gestaafd door een nota van de fabrikant. Deze nota is steeds specifiek voor 1 element (lengte, breedte). De opgegeven maten stemmen ook overeen met de afmetingen van het transport.
- **Dit wordt vermeld op de vergunning bij “aard van de lading” (bv betonbalk per 2). De berekening van de fabrikant is toegevoegd als bijlage.**

13.4 Artikel 12 (KB 2/6/2010)

De ondeelbare lading moet altijd zodanig geplaatst worden dat er een **minimaal aantal** uitzonderlijke afmetingen is.

- Bepaalde elementen van een ondeelbare lading mogen gedemonteerd worden, om de breedte of hoogte te verlagen en met hetzelfde transport vervoerd worden.

    - De totale lading is 1 werkend geheel, de gedemonteerde stukken zijn eerder bijzaken (wielen, schepbak, uitlaat, spoiler, …)
- Men kan evenwel de breedte reduceren door in de hoogte een extra uitzonderlijke afmeting te creëren (kantelen).

Deelbare lading volgens schets

Omwille van efficiëntie redenen is er een relatief ingewikkelde regel bijgekomen.
Je kan met voertuigen die leeg conform het technisch reglement en de wegcode zijn laden tot 4m30 hoog, 3m00 breed (massa en lengte blijven volgens technische eisen en wegcode) als men aantoont dat men 30% meer kan vervoeren dan als zou men de gewone regels respecteren.
Het initiële transport moet ook uitzonderlijk zijn.

Dit is op het terrein niet te controleren. Daarom worden de vergunningen op die manier aangevraagd. De vergunning kan je herkennen aan:

- Aard van de lading: <<aard lading>> volgens schets *bv vrachtwagen volgens schets.*
- Er is een schets toegevoegd. Men moet die schets volgen:
    - Staan bv 4 vrachtwagens op die schets dan moet men met 4 vrachtwagens rijden (niet met 3 of met 5).
    - De configuratie van de schets moet gevolgd worden (dus als vrachtwagen 1 met de neus naar voor staat op de schets dan is dat in werkelijkheid ook zo), staat vrachtwagen 2 met zijn achterkant boven de achterkant van vrachtwagen 1, dan is dat in werkelijkheid ook zo. Dan staat hij niet met achterkant onder vrachtwagen 1.

13.5 Artikel 14 (KB 2/6/2010)

De ondersteuningsvoertuigen van kraanauto's mogen een deelbare lading vervoeren die bestaat uit tegengewichten, giekdelen en andere elementen van een kraanauto.

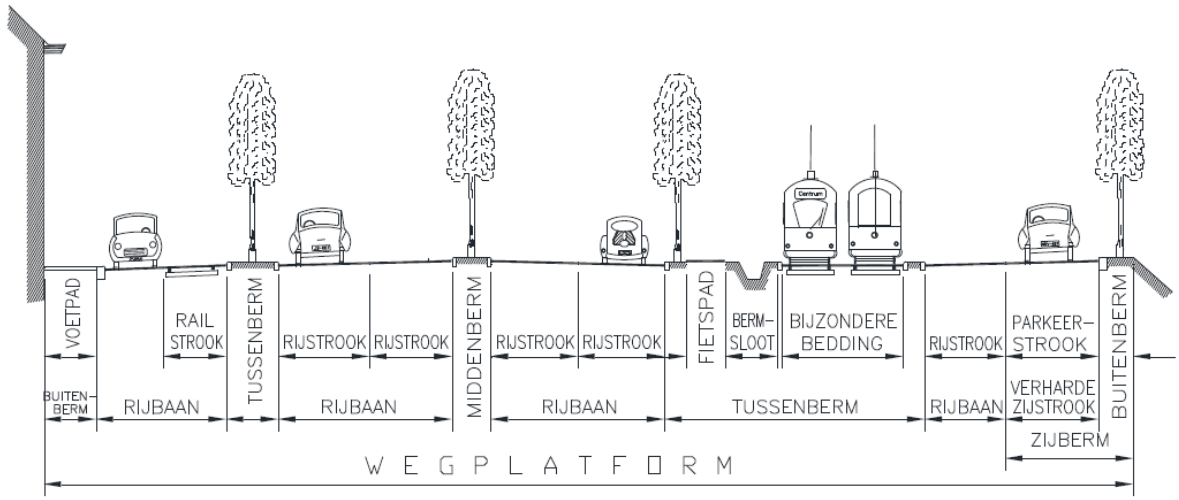
Hiertoe moet men een vergunning hebben met **aard van de lading: "Elementen van eenzelfde kraanauto**".

13.6 Te onthouden

- Basis is de ondeelbare lading
- De uitzonderingen
    - Extra gewicht om grip te hebben
    - Zolang het transport massa conform is mag lading
        - achter elkaar als het transport niet te lang is
        - naast elkaar als het transport niet te breed is
        - op elkaar als het transport niet te hoog is
    - Om stabiliteits redenen
        - staat vermeld in “aard van de lading” én er is een bijlage.
    - Het positioneren van een lading
        - Afmetingen volgens vergunning
    - “Volgens schets” en met nota
        - Staat vermeld in de vergunning
    - Elementen van eenzelfde kraanauto
        - Staat vermeld in de vergunning
- De maximale afmetingen van de vergunning moeten gerespecteerd blijven.

14 Nomenclatuur van de weg

14.1 Begrippen (volgens Standaardbestek 250)



14.1.1 Rijbaan

Verhard gedeelte, bestemd voor het verkeer van voertuigen.
De rijbaan is samengesteld uit:

14.1.1.1 Rijstrook

Strook van de rijbaan die voldoende breed is voor het verkeer van één rij voertuigen.

14.1.1.2 Spitsstrook

Een extra rijstrook op de snelweg (bv. een pechstrook), die op drukke momenten kan worden opengesteld voor het verkeer.

14.1.1.3 Busstrook

De rijstrook voorbehouden voor voertuigen van openbaar vervoer, afgebakend met onderbroken strepen.

14.1.1.4 Fietssuggestiestrook

Deel van de rijbaan dat aangeeft waar de fietsers het best kan rijden. Dit is geen fietspad.

14.1.1.5 Fietspad

Deel van de rijbaan bestemd voor het gebruik door fietsers. Een fietspad kan:

- Aanliggend zijn: het fietspad ligt direct naast een rijstrook. Ofwel gemarkeerd door een wit gestreepte lijn ofwel een andere zichtbare scheiding (bv borduur, andere materiaal).

- Vrijliggend zijn: Er is tussen de rijstrook en de rand van het fietspad een ruimte van 1m.
- Gescheiden zijn: Er is een harde fysieke scheiding tussen de rijstrook en het fietspad. Een voertuig kan niet zomaar op het fietspad rijden.

14.1.1.5 Asverschuiving

Opzettelijke verschuiving van de assen van een rijbaan of rijstrook om het verkeer te verplichten langzaam te rijden. De assen van de rijbaan of rijstrook voor en na de ombuiging evenwijdig zijn.

14.1.1.6 Verharde zijstrook

Tegen de rijbaan aansluitend speciaal verhard gedeelte. Een verharde zijstrook kan verschillende doelen hebben:

Pechstrook
Parkeerstrook
Parkeerhaven
Uitwijkplaats

14.1.1.7 Bijzonder overrijdbare bedding

Gedeelte van de verharde zijstrook, uitsluitend bestemd voor voertuigen van het openbaar vervoer en andere toegelaten voertuigen **(ook UV indien vermeld in de vergunning)**.
Een bijzonder bedding verschilt van een “eigen bedding”, die geen deel uitmaakt van de rijbaan.

14.1.1.8 Wegberm

Gedeelte van het wegplatform dat buiten de rijbanen ligt. Een wegberm kan sloten en bijzonder ingerichte onderdelen bevatten. Er zijn verschillende soorten wegbermen:

Middenberm: Wegberm tussen de middelste rijbanen van een weg met een even aantal rijbanen.
Tussenberm: Wegberm tussen twee rijbanen van een weg met meer dan één rijbaan, de middenberm uitgezonderd.
Buitenberm: Wegberm tussen de grens van het wegplatform en de buitengrens van de verharde zijstrook of van de rijbaan, als er geen verharde zijstrook is.
Zijberm: De verharde zijstrook en de buitenberm samen.
Redresseerstrook: Een redresseerstrook is een verharde strook van beperkte breedte, naast de rijbaanbreedte, bedoeld om weggebruikers gelegenheid te geven hun koers te corrigeren.

14.1.2 Kruising

14.1.2.1 Ongelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising

Een kruising waarvan ten minste één van de takken één of meer andere takken op ongelijk niveau kruist (dus met een brug of een tunnel).

14.1.2.2 Knooppunt of verkeerswisselaar

Een verkeerswisselaar is een ongelijkvloerse kruising van autosnelwegen waartussen uitwisseling mogelijk is.

14.1.2.3 Aansluitingscomplex of een op- en afrittencomplex

Een ongelijkvloerse kruising die de uitwisseling tussen verkeer op het autosnelwegennet en het onderliggend wegennetwerk regelt.

14.1.2.4 Rotonde

Weg waarop het verkeer in één richting geschiedt rond een aangelegd middeneiland en gesignaleerd met verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van verkeersbord.en B1 of B5.

- Een rotonde heeft een middeneiland.
- Door het middeneiland kan een doorsteek zijn, speciaal voor het UV.
- De baan rond het middeneiland is de kroon
- Waar een weg aansluit op een rotonde is er vaak een verhoogde inrichting tussen het aankomende rijvak en het vertrekkende rijvak. Dat verhoog noem je een verkeersgeleider.
- De kroon, de aansluitingen van de rijvakken op de rotonde kan verbreed zijn voor grotere voertuigen. Die verbreding is vaak in een ander materiaal, soms ietwat verhoogd. Dit noemt men rammelstroken.

14.1.2.5 Kruispunt met voorrangsregeling

Een kruispunt van twee of meer wegen waar door middel van verkeersborden betreffende de voorrang is geregeld welke bestuurder voorrang heeft.

14.1.2.6 Verkeerslichtengeregeld kruispunt

Een kruispunt waar door middel van driekleurige verkeerslichten is geregeld welke bestuurder voorrang heeft.

14.2 Te onthouden

- Begrippen goed kunnen toepassen
    - Er wordt nooit gevraagd geef een definitie van …
    - Als er gepraat wordt over een rijvak dan weet men dat dit niet de rijbaan is