

Begeleider bijzonder transport wil duidelijkheid en bekendheid

Het begeleiden van uitzonderlijk transport is volgens insiders een waanzinnig mooi vak. Echter het begrip en de onbekendheid ermee bij automobilisten truckers en politie, evenals de niet goed doordachte wetgeving omtrent transportbegeleiding, maken het tegelijk een gevaarlijk beroep met veel hindernissen. De roep van transportbegeleiders om duidelijkheid en betere bekendheid is dan ook groot.



Volgens Grafen weten de meeste automobilisten niet dat het gele busje achter een uitzonderlijk transport juist bij dit transport hoort.

Ernst Grafen kan uren enthousiast praten over zijn vak, het begeleiden van uitzonderlijk transport. Als bestuurslid van de Vereniging Transport Begeleiders (VTB) heeft hij de portefeuille public relations. Na ruim tien jaar in vaste dienst te hebben gewerkt als transport begeleider, is Grafen vorige week voor zichzelf begonnen met het begeleiden van exceptionele transporten. „Het is absoluut een mooi beroep. Het is kicken om ervoor te zorgen dat `jouw transport veilig en goed van A naar B komt en na afloop samen met de betreffende chauffeur een bak koffie te pakken. En dan heb ik het nog niet gehad over de aandacht die je krijgt in dorpen....”

Toch is het vak transportbegeleider niet alleen maar rozengeur en maneschijn. Hoe enthousiast Grafen ook is, hij baalt verschrikkelijk van alles wat er op tal van fronten nog mis is als het gaat om het begeleiden van uitzonderlijk transport. Als eerste noemt hij de onwetendheid van de politie. „Zeker de nieuwe lichte heeft nauwelijks nog weet wat transportbegeleiders kunnen, mogen en doen. Dat is ook niet zo raar als je bedenkt dat de politie per 1 januari 2001 is gestopt met begeleidingen. Tot 1993 werden exceptionele transporten alleen uitgevoerd door de politie. In 1993 is de particulier begeleider

geïntroduceerd om de politie te ontlasten.” De particulier begeleider had indertijd nog geen bevoegdheden. Pas per 1 januari 2000 kregen begeleiders een opleiding voor verkeersregelaar en werden zij als zodanig aangesteld. Volgens Grafen is het vooral de regionale politie die kennis op het gebied van uitzonderlijk transport ontbeert. Het ontbreken van kennis bij de politie over de taken en bevoegdheden van de transportbegeleider kan leiden tot vervelende situaties. Als voorbeeld geeft Grafen een politieteam dat een uitzonderlijk transport wil controleren en tegen het advies van de transportbegeleider een parkeerplaats dwingt op te gaan.,, De betreffende begeleider had de politie gewaarschuwd dat ze het terrein niet meer af zouden kunnen rijden in verband met betonblokken langs de uitrit. De politie weigerde te luisteren. De begeleider heeft daarop de verantwoordelijkheid overgedragen aan de politie. Toen bleek dat het transport inderdaad niet gewoon vooruit het parkeerterrein af kon rijden, moest met speciale toestemming de snelweg worden afgezet om het konvooi achteruit de weg op te kunnen laten manoeuvreren. Door het tijdverlies viel het transport vervolgens buiten de aangegeven tijd op de ontheffing om over de randweg van Eindhoven te mogen rijden. Omdat er een boot moest worden gehaald en het transport niet kon wachten tot de spertijd voorbij was, moest er van hogerhand alsnog snel een ontheffing worden geregeld. Meer kennis bij de politie kan dit soort incidenten voorkomen.” Verder heeft de transportbegeleider vaak last van automobilisten die onbekend zijn met de taken en bevoegdheden van de transportbegeleider. ,, Ik ben al blij dat mensen na 10 jaar weten dat die man met dat gele busje achter een uitzonderlijk transport rijdt”, zegt Grafen. ,, Veel meer weten ze vaak ook niet. Daarom zou het goed zijn las we meer gezag hadden. We dragen nu bijvoorbeeld dezelfde oranje hesjes als de verkeersregelaar op de parkeerplaats van IKEA of de wegwacht. Het gebeurt dan ook regelmatig dat mensen als ze ons zien staan zwaaien met een oranje zwaailicht gewoon doorrijden.”De VTB heeft naar zeggen van Grafen dan ook al vaak aangedrongen op een andere kleur jas, bijvoorbeeld wit met oranje.,, We willen heus niet per se op de politie lijken, maar het feit dat ze de aanwijzingen opvolgen, is genoeg. Je wilt niet weten hoeveel (bijna) ongelukken dat voorkomt.” Voor truckers geldt volgens Grafen het zelfde.,, Ik begrijp dat ze de snelheid van exceptioneel transport soms te langzaam vinden en ik snap ook dat ze in het donker last hebben van onze zwaailichten. Ze hebben echter niet in de gaten wat voor ellende ze veroorzaken als ze het brede transport tergend langzaam gaan inhalen en dan vlak voor ons transport gaan rijden. Omdat mijn chauffeur dan niets meer ziet op de vluchtstrook, moet ik als transport begeleider links rijden om achteroprijdend verkeer tegen te houden, zodat hij in het midden kan rijden en weer zicht heeft. Met alle risico`s voor files achter ons, laten we dan meestal ook nog tijdelijk de snelheid zakken om meer afstand te creëren tussen ons en de truck die ons zojuist gepasseerd is.”ook ondervindt de transport begeleider als gevolg van ondoordachte regels en wetten. Zo krijgt Grafen regelmatig boetes thuis, omdat hij bijvoorbeeld als laatste wagen van het transport door rood licht is gereden.,, Het voorste deel van het transport rijdt door groen, middelste door oranje en ik door rood, omdat ik m`n transport moet blijven volgen. Het enige wat ik kan doen, is de boete betalen en in beroep gaan. Vervolgens wordt de zaak dan meestal geseponeerd maar ik denk dan:regel het meteen goed. Beschouw ons gewoon als colonne, dat scheelt veel werk,geld en ergernis.”Verder worden bijvoorbeeld de wagens van transportbegeleiders beschouwd als werkvoertuigen. Daar mag om die reden dan ook geen bed in staan. En dat terwijl een transportbegeleider vaak `s nachts op pad is en voor eigen veiligheid rust zou moeten kunnen nemen. Wordt er een bed in de wagen geplaatst, dan valt het voertuig in de categorie camper. Een camper valt niet alleen in een ander belastingtarief, een camper mag ook geen werkvoertuig zijn.,, Maas in de wet is hier het vastzetten van het bed met spanbandjes en een vrachtbrief hebben alsof het gaat om lading. Op die manier probeer je met de middelen en mogelijkheden die je hebt te schipperen. Dit zou gewoon bij wet geregeld moeten zijn”, Aldus Grafen

Taken transportbegeleider

De belangrijkste taak van een transportbegeleider tijdens het exceptioneel transport is het beveiligen van het overige verkeer en er voor te zorgen dat het verkeer vloeiend doorstroomt. Weggebruikers zijn daarbij verplicht de aanwijzingen op te volgen die mondeling of door middel van gebaren worden gegeven. Afhankelijk van de breedte, lengte en/of gewicht van het transport moeten er een of meer transportbegeleiders aanwezig zijn.

Bij controle moet het transport een voor de route geldige ontheffing hebben. Ook moet het transport voldoen aan de maximale afmetingen, voorwaarden en beperkingen die de ontheffing aangeeft. Daarnaast moet de transportbegeleider zich kunnen legitimeren als erkend transportbegeleider en als bevoegd verkeersregelaar.

De ontheffing die nodig is voor het transport wordt afgegeven door de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW). De aanvraag hiervan kan worden geregeld door de transporteur, de transportbegeleider of een hierin gespecialiseerd bedrijf. Het is aan de transportbegeleider om de ontheffing voor het transport te bekijken en de lading na te meten. Klopt de ontheffing niet, dan heeft de transportbegeleider niet de bevoegdheid om het konvooi af te blazen. Wel kan hij de chauffeur hier als eerst verantwoordelijke op aanspreken of de politie bellen. Hij zit hierdoor wel in een lastig parket in relatie tot zijn opdrachtgever enerzijds en de verkeersveiligheid anderzijds. De transportbegeleider bekijkt de ontheffing vooral om te zien wat de voorgeschreven route is. Als de route niet gevolgd kan worden, moet er een nieuwe ontheffing komen. Formeel kan het transport op dat moment dan niet doorgaan, in de praktijk echter gebeurt dit meestal toch. Beter een beveiligd illegaal transport, dan een onbeveiligd legaal transport