



### Begeleider exceptioneel transport verwijdert zelfs rotondes

Hij laat vluchtheuvels vlak maken, verwijdert lantaarnpalen, verkeersborden en zelfs hele rotondes. Harry Fransens van Road Service Groningen is particulier begeleider van uitzonderlijke transporten. Dat betekent meten, routes uitzoeken, maar bovenal zorgen dat het overige wegverkeer veilig is voor het naderende exceptionele transport. Want dat is de hoofdtak van een transportbegeleider.

Harry Fransens rolde als zoon van een expediteur automatisch de transportsector in. Met twaalf auto's deed het bedrijf voornamelijk in het tanktransport, vooral levensmiddelen. Omdat het steeds moeilijker werd tegen de grote bedrijven op te boksen besloot Fransens aan het einde van de negentiger jaren zijn zaak te verkopen. Toen kwam de vraag: wat nu? "Ik had altijd al belangstelling voor exceptioneel vervoer", vertelt Fransens. "Gek transport, dat vond ik wel mooi. Heel toevallig las ik in een vakblad dat er een opleiding zou komen voor het begeleiden van uitzonderlijke transporten. Daar heb ik me voor opgegeven."

### Klem

Tot 1993 werden grote transporten altijd begeleid door de politie, hoofdzakelijk het Korps Landelijke Politiediensten KLPD. Omdat de politie dat werk gedeeltelijk wilde afstoten moesten er particuliere begeleiders worden opgeleid. De cursussen werden opgezet door VTL in Alphen aan de Rijn, samen met de politie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook Fransens meldde zich bij dit opleidingscentrum. Na een pittige cursus van drie weken mocht hij zich particuliere begeleider van exceptionele transporten noemen. Meteen daarna

kreeg hij zijn eerste klus. Een klus die hij nooit meer zal vergeten. “We moesten een vrachtwagen vol betonwanden van 4 meter 30 breed van Drachten naar Noord Brabant begeleiden. We volgden de route die door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) was voorgeschreven. Dat ging dus niet goed.” Het transport van Fransens kwam klem te zitten tussen de wegafzetting die geplaatst was voor het aanleggen van de carpoolstrook op de A1 bij Amsterdam. “Binnen de kortste keren stond er een enorme file. Het zweet stond op m’n voorhoofd.” Fransens keek nog eens in zijn cursusboek en belde, zoals voorgeschreven, de KLPD. “En toen kwam het hele circus op gang. De barriers van de afzetting werden verplaatst over een afstand van 200 meter. Daarna was alles vrij snel opgelost.” Naderhand bleek dat de fout niet bij Fransens lag, maar bij de aannemer. Zijn mensen hadden niet volgens het bestek gewerkt. “Hoe lang de file was, weet ik niet meer, maar ik weet nog wel dat het op de radio was.”



Sindsdien heeft Fransens heel wat transporten begeleid, bruggen, ovenbakken voor de aluminiumindustrie, scheepsluiken, kerstbomen en héél veel windmolens. Veel trajecten zijn inmiddels bekend, maar het komt ook vaak voor dat routeonderzoek moet worden gedaan in opdracht van vervoerders of de RDW. Die willen weten of het mogelijk is een bepaald traject met een specifieke lading te rijden. De transportbegeleider gaat dan kijken wat er verwijderd of aangepast moet worden, verkeersborden, lantaarnpalen, of soms hele rotondes. Fransens: “Een tijdje geleden kreeg ik de opdracht van een vervoerder uit Oost Nederland om routeonderzoek te doen voor het vervoer van 21 windmolens van Nieuweschan naar de Eemshaven. Toen ik de afmetingen kreeg, bleek vanwege de hoogte van het transport maar één route mogelijk te zijn, via de afrit Scheemda de N362 op tot aan de N33 bij Appingedam en zo verder naar de Eemshaven. Op dat traject kom je namelijk geen enkel viaduct tegen. Alleen konden we gezien de lengte van de vleugels van de windturbines, 48 meter, de bocht bij de afrit Scheemda niet halen. In overleg met de wegbeheerder hebben we toen een doorsteek door de berm gemaakt. We moesten bovendien een grote vluchtheuvel weghalen, verderop bij de rotonde bij Weiwerd twee vluchtheuvels

afvlakken en verkeersborden demontabel maken.”



### **Zwaailichten**

Een van de extreemste lading die Fransens ooit heeft begeleid was een brug van Zuidbroek naar Eindhoven. “Dat was heel veel werk”, vertelt de transportbegeleider. “De brug was 10 meter breed, 32 meter lang, met een stukje auto erbij zo’n 40 meter. Dat vereiste heel veel voorbereiding.” Bij dit soort transport zijn vier particuliere begeleiders voorgeschreven. “Al het werk doen we vooral vanuit de auto, waarbij we met elkaar in contact staan via de mobilfoon.

Je attendeert het verkeer bij de oprit op de nadering van exceptioneel transport, laat ze door het gebruik van zwaailichten en door handbewegingen achter je blijven en rijdt stapvoets de oprit op, zodat het verkeer achter het transport blijft. Dat herhaal je bij alle oprit.”

De transportbegeleider is enthousiast over zijn werk. Als je vraagt naar de mooiste opdracht antwoordt Fransens: “Iedere opdracht is mooi. Je kunt wel een heel groot transport hebben, maar een gemiddeld object in een heel smal straatje in Groningen is net zo spannend, zo niet spannender. Tien meter breed op de snelweg is niet zo ingewikkeld, exceptioneel transport op het onderliggend wegennet is veel moeilijker. Fransens heeft ’s morgens net een transport begeleid van een kunstenaar, een kunstwerk van zeven bij vier meter. Het stalen frame moest naar het nieuwe cellencomplex aan de rand van de stad Groningen: “Het was weer een kwestie van heel goed meten”. Sinds 2001 wordt de politie nauwelijks meer ingeschakeld bij uitzonderlijk transport, alleen als het vervoer heel extreem is. Dat betekent dat transportbegeleiders meer bevoegdheden hebben gekregen. Fransens vindt het daarom belangrijk dat zijn werk meer aandacht krijgt. “Vrijwel niemand is op de hoogte van de taak van een transportbegeleider. Autorijscholen weten het niet, dragen dus ook de kennis niet over. Ook de jongere agenten weten het niet. Dat maakt het goed uitvoeren van ons werk soms wel lastiger.”

