



VZW Syndicaat der ondernemingen van  
horizontale en verticale signalisatie en  
wegenuitrustingen

Ministerie vd Vlaamse Gemeenschap  
Tav. ir. A. Rouffaert  
Koning Albert II-laan 20 b 4  
1000 Brussel

Gent, 16 mei 2006

Tav.: ir. A. Rouffaert  
Betreft: SB250, Hfdst X, par. 3. Signalisatie van werken

Geachte heer,

Naar aanleiding van de komende herziening van het standaardbestek 250, zijn wij zo vrij met betrekking tot de signalisatie uw aandacht te vragen voor volgende suggesties.

1. Botsabsorbeerdere – massa dragend voertuig van 8 naar 9 ton

De tekst (3.4.1) stelt: “een massa in beladen toestand (inclusief botsabsorbeerder) van 9000 kg ( $\pm$  450 kg) (eventuele ballast wordt stevig vastgezet)”

Er zijn vandaag in onze gewesten naar schatting 250 vrachtwagens met. botsabsorbeerder beschikbaar, en daarvan zullen er naar schatting 100 moeten vervangen worden omdat de MTM niet kan verhoogd worden. Zelfs vandaag worden nog vrachtwagens gekocht met MTM 8 T, en deze kunnen niet afgeschreven worden op enkele jaren.

Het verhogen van de huidige 8 T naar 9 T zal voor de sector van de wegenwerkers opnieuw hogere kosten meebrengen, en mogelijks de inspanningen ten voordele van de veiligheid doen afnemen.

Het voertuiggewicht dat in de norm voorgeschreven staat is geen dwingende eis voor de toepassing op de weg. In diverse Europese gewesten, hoewel dezelfde NCHRP norm gehanteerd wordt om de botsabsorbeerdere a priori te beoordelen, worden toch andere gewichten op de weg toegelaten.

Lettend enerzijds op de maatregelen die de aannemers reeds nemen voor de veiligheid van hun personeel en anderzijds de technisch-economische implicaties, verzoeken wij u te overwegen om de voorgenomen gewichtsbepanking (8.550 kg tot 9.450 kg) te wijzigen naar een minimumgewicht van 8.000 kg, en het maximumgewicht vrij te laten.

De argumenten voor deze brede vork zijn de volgende:

- De huidige 8 T voertuigen moeten niet versneld aan de kant gezet worden. Er moet ook geen overgangstermijn ingebouwd worden;
- De keuze voor het voertuig wordt ruimer, wat dan weer de kost voor de werken gunstig beïnvloedt;
- Het hogere gewicht is geen nadelige factor. Men kan stellen dat 95% van de aanrijdingen de botsabsorbeerder licht tot matig beschadigen. Bij dit soort aanrijdingen speelt het

gewicht van de combinatie amper een rol<sup>1</sup>. In de overige gevallen van een zware aanrijding (een vrachtwagen bijvoorbeeld) vormt het eventueel groter gewicht van de combinatie een bijkomend veiligheidsvoordeel.

## 2. Botsabsorbeerdere – tussenafstand 30 m

(3.4.1. vierde paragraaf): “Het voertuig gebruikt bij de werken (...) én het voorsignalisatievoertuig (...) dienen altijd beide uitgerust met een botsabsorbeerder”

(3.4.1. laatste paragraaf): “Het voertuig uitgerust met de botsabsorbeerder dient zich tenminste 30 m achter het werkend voertuig of de werkende arbeiders te bevinden, teneinde een voldoende veiligheidszone te voorzien tussen beide.”

Het is niet duidelijk welke voertuigen bedoeld worden.

Als we aannemen dat ‘het voertuig gebruikt bij de werken’ niet hetzelfde is als ‘het werkend voertuig’, dan is ‘het voertuig gebruikt bij de werken’ hetzelfde als ‘het voertuig uitgerust met de botsabsorbeerder’, en bevindt het zich op minimum 30 m van de werkende arbeiders (al of niet met werkend voertuig).

Als we aannemen dat ‘het voertuig gebruikt bij de werken’ wel hetzelfde is als ‘het werkend voertuig’, dan is ‘het werkend voertuig’ uitgerust met een botsabsorbeerder en wordt het op minstens 30 m beschermd door ‘het voertuig uitgerust met de botsabsorbeerder’.

Wat de 30 m betreft, ook de term “minstens” kan tot uiteenlopende zienswijzen leiden. Nog daar gelaten dat een te grote afstand een risico van ‘herinvoegen’ inhoudt, zou men kunnen stellen dat ‘het werkend voertuig’ beschermd wordt door het voorsignalisatievoertuig, en kan men het aantal voertuigen beperken tot twee.

In ieder geval ware het wenselijk deze paragrafen explicieter te maken, zodat aannemers en controleurs hierover duidelijkheid hebben.

De aannemers zijn niet gekant tegen drie botsabsorbeerdere, maar vragen dan ook garanties dat dit verplicht toegepast en billijk vergoed wordt, en vooral consequent gecontroleerd wordt.

## 3. Botsabsorbeerdere – snelheidsklasse 100 km/u

(3.4.1. vierde paragraaf): “NCHRP 350 testlevel 3”

Zoals hiervoor reeds vermeld ziet men in de praktijk dat 95% van de aanrijdingen de botsabsorbeerder slechts licht tot matig beschadigen, onverschillig of de botsabsorbeerder klasse 70 of 100 is.

In de gevallen van een zware aanrijding door een vrachtwagen geeft een 100K klasse hoe dan ook geen bijkomende bescherming.

Men kan opteren voor een overgangperiode, maar het poneren van de 100K klasse verzaamt de kost voor de gebruiker/aannemer in aankoop of huur, en brengt met zich mee dat, aangezien

---

<sup>1</sup> Voor de zeer lichte voertuigen speelt het gewicht van de combinatie helemaal geen rol aangezien de NCHRP norm voorschrijft dat bij de test met een licht voertuig de vrachtwagen tegen een solide muur gesteund moet staan.

het om hogere bedragen gaat, de verzekeringsmaatschappijen in geval van een aanrijding hun belangen ook harder gaan verdedigen, met de daaruit volgende nadelige gevolgen voor de gebruiker. Bovendien zal de verzekeringsmaatschappij de gebruiker niet vergoeden voor de meerkost van een 100K bij vervanging van een 70K naar aanleiding van een ongeval.

De Nederlandse overheid heeft beslist de 70K klasse als minimum te nemen, en de 100K eveneens toe te staan.

Wij verzoeken u te overwegen om in ons gewest de 70K klasse eveneens als minimum te behouden.

#### 4. Botsabsorbeers –Controle op de uitrusting

Niet alleen moeten de botsabsorbeers voldoen aan uitgangseisen (in casu de NCHRP norm), het blijft belangrijk dat de botsabsorbeers in goede staat blijven bij gebruik.

Het gebeurt wel vaker dat botsabsorbeers ingezet worden waarvan op zicht alleen de performantie en functionaliteit in vraag kan gesteld worden. Niet alleen kan men dat als een vorm van concurrentievervalsing beschouwen, maar ook als een criminele nalatigheid ten aanzien van het werkend personeel en de inrijdende automobilist.

Om te vermijden dat (overheids)gelden worden besteed aan voorzieningen waarvan de functionaliteit onzeker is, dringen wij er op aan dat bij controle van de signalisatie ook in voorkomend geval aan de botsabsorbeerder aandacht wordt besteed.

Normaal gezien moeten de constructeurs/invoerders op grond van de vereiste CE-markering hiervoor richtlijnen en criteria geven. Ook de Nederlandse RWS heeft dergelijke controle reeds ingeschreven<sup>2</sup>.

Ook kan de vraag gesteld worden in hoeverre een botsabsorbeerder nog functioneel is na een herstelling van een ongeval. De herstelling “in oorspronkelijke staat” is de verantwoordelijkheid van de hersteller in samenwerking met de constructeur/invoerder. Aangezien de hersteller op de hoogte is van de specificaties voor een nieuwe uitrusting kan hij de kwaliteit van de herstelling ook attesteren.

Het dient vermeld dat de verzekeringsmaatschappijen ook hier voorstander van zijn omdat het voor alle partijen een snellere en voldoeninggevende regeling van de schadedossiers mogelijk maakt.

Evenals het conformiteitsattest kan dan ook het herstellingsattest bij controle gebruikt worden om de staat van de botsabsorbeerder te beoordelen, en wij zijn van oordeel dat in geval van herstelling na een ongeval een herstellingsattest verplicht moet kunnen voorliggen.

Wij vertrouwen erop dat uw diensten bij hun besluitvorming met de bovenstaande argumenten rekening zullen houden en verblijven ter beschikking voor overleg en bijkomende informatie.

Met de meeste hoogachting,

SIGNEQ vzw

---

<sup>2</sup> RWS-richtlijn voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden op rijkswegen (onder A.3 p.23 bovenaan)