



## Uitzonderlijk vervoer: Wallonië gaat zijn eigen weg

Vandaag, dinsdag 13 augustus 2024, werd het besluit van de Waalse regering van 21 maart 2024 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

De nieuwe Waalse regelgeving kan u [hier](#) terugvinden. Behoudens enkele artikels vervangt zij het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en het Besluit van de Waalse Regering van 29 november 2012 betreffende de afgifte van een vergunning voor uitzonderlijk vervoer

Zoals vaak werd ons beloofd dat er een duidelijke afstemming tussen de gewesten ging gebeuren (sinds de 6<sup>e</sup> Staatshervorming is uitzonderlijk vervoer een gewestelijke materie), maar zoals het verleden al vaak heeft aangetoond, is dit een verre droom gebleken.

Gelukkig genoeg blijven de 4 categorieën, behalve een kleine toevoeging over de aslasten, ongewijzigd.

### Begeleidingsvoertuig(en)

Vooraf op het vlak van **begeleiding** van het uitzonderlijk werd een onderscheid gecreëerd tussen Wallonië en de andere gewesten. Dit leidt ertoe dat er situaties zijn waarin men slechts één begeleidingsvoertuig nodig heeft in het éne gewest maar dat men, van zodra de taalgrens overschreden wordt, een tweede begeleidingsvoertuig dient in te zetten...

Louter met betrekking tot de **maten en gewichten** van het uitzonderlijk vervoer, kunnen we het onderscheid en de gelijkenissen als volgt voorstellen:

		<i>Wallonië</i>	<i>Vlaanderen</i>
<b>1 begeleidingsvoertuig</b>	Lengte:	27 m	30 m
	Breedte:	3,20 m	3,50 m
	Massa:	/	90 ton
<b>2 begeleidingsvoertuigen</b>	Lengte:	30 m	35 m
	Breedte:	4,00 m	4,50 m
	Massa:	/	180 ton
	Hoogte:	/	4,80 m
<b>3 begeleidingsvoertuigen</b>	Lengte:	35 m	40 m
	Breedte:	5,00 m	5,00 m

## **Policiebegeleiding**

**Politiebegeleiding** in **Wallonië** is verplicht:

1° voor het rijden in tegengestelde zin van het verkeer op openbare wegen waar de toegelaten maximumsnelheid meer dan 90 km per uur bedraagt;

2° voor het oversteken van de opening in de middenberm van een autosnelweg of van een weg die verdeeld is in vier of meer rijstroken, waarvan er ten minste twee zijn bestemd voor elke rijrichting;

3° als tegenliggers of het verkeer dat in de rijrichting rijdt, worden gestopt op openbare wegen waar de toegelaten maximumsnelheid meer dan 90 km per uur bedraagt;

4° om een brug over te rijden op een autosnelweg of op een weg die verdeeld is in vier of meer rijstroken, waarvan er ten minste twee zijn bestemd voor elke richting en waarop de maximaal toegelaten snelheid hoger is dan 90 km per uur, als de vergunning voorschrijft om er trager te rijden.

In **Vlaanderen** is de politiebegeleiding in punten 1, 3 en 4 reeds verplicht indien de maximumsnelheid hoger ligt dan 70 km per uur.

Het moge duidelijk zijn dat deze verschillen tussen de twee grootste gewesten tot een hoop problemen (en bijkomende kosten) zullen leiden.

## **Tarieven**

De indeling van tarieven per categorie blijft behouden maar ondergaat een gevoelige stijging.

## **Rijverboden: zaterdag 22u**

Naast bovenstaande, belangrijke, wijzigingen zijn er nog meerdere aanpassingen. De één al wat interessanter dan de andere. Een grote wijziging is er nog inzake het rijverbod tijdens het weekend dat nu pas van toepassing is in Wallonië vanaf 22u zaterdag tot middernacht zondag in de plaats van 12u zaterdag – middernacht zondag (zoals van toepassing in Vlaanderen en Brussel).

Ongeacht de trieste vaststelling dat het vereenvoudigen van het leven van transporteurs wederom geen prioriteit was, blijft er een vraag: wat heeft het Waalse Gewest bezield om alleen op te treden, op een moment dat de nieuwe Minister van Mobiliteit nog niet eens de tijd heeft gehad om zich aan zijn bureau neer te zetten?

Meer info over uitzonderlijk vervoer in Wallonië kan u [hier](#) terugvinden.

*Michaël Reul  
Secretaris-Generaal*