



# Welkom in Nederland: Ein Blick zu unseren Nachbarn!

Text: Jens Buschmeyer



HK 70 in Mammoet-Farben vor dem Mammoet-„Turm“, dem unverwechselbaren Firmensitz.

**Dass Kranvermieter sich gegenseitig das Leben mehr als schwer machen, ist nicht ausschließlich ein deutsches Phänomen. Welche Hürden aber setzen die niederländischen Behörden den Betreibern? Wie mobil ist in den Niederlanden die „mobile Arbeitsmaschine“ Kran?**

So sieht es also aus, das Europa ohne Grenzen. Wo einst einmal Schlagbäume und Grenzposten standen, machen drei Schilder darauf aufmerksam, dass man nun eine Staatsgrenze passiert: eines, das darauf hinweist, dass man Deutschland verlässt, eines, das über die Höchstgeschwindigkeiten in den Niederlanden informiert, und eines, das einen in den Niederlanden willkommen heißt.

Soweit, so unspektakulär. Doch neben der Tatsache, dass es durchaus angeraten ist, von nun an mit Tempomat zu fahren, denn bei Geschwindigkeitsüberschreitungen verstehen unsere Nachbarn keinen Spaß – Autobahn 120 km/h, bei 121 km/h wird eine Buße fällig –, wird der Grenzübertritt auch aus einem anderen Grund sinnlich erlebbar: Wir haben die Stoßdämpferstrecke westdeutscher Straßen verlassen, von nun an rollt der Wagen und rattert nicht mehr.

## *Nirgendwo sonst werden mehr deutsche Export- und Import-waren umgeschlagen ...*

Dass die Straßen, ja die gesamte Infrastruktur in den Niederlanden dermaßen gut „in Schuss“ ist, hat sicherlich mehrere Gründe, der wichtigste Grund dürfte das bis 2008 fast ununterbrochene, 20-jährige Wirtschaftswachstum sein. Geht es der Wirtschaft gut, so geht es auch dem Staat gut und die öffentliche Hand ist in der Lage, die notwendigen Infrastrukturinvestitionen zu tätigen.

Doch vielleicht folgen diese Infrastrukturinvestitionen auch nur einer ganz einfachen Erkenntnis. In keinem anderen Hafen werden so viele deutsche Export- und Importwaren umgeschlagen wie in Rotterdam. Und seit jeher leben unsere Nachbarn vom Handel. Wer Handel treibt,

ist aber auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen, auf der die Warenströme bewegt werden können. Eigentlich geht es ja der deutschen Exportwirtschaft damit ganz ähnlich, nur hat sich dies im öffentlichen und politischen Bewusstsein noch nicht überall herumgesprochen.

Insofern ist es vielleicht nicht nur eine wirtschaftliche, sondern zugleich eine Mentalitätsfrage, weswegen die Infrastruktur in den Niederlanden – bis auf zwei abgelastete Brücken, eine bei Amsterdam, eine weitere bei Utrecht – weitestgehend intakt ist.

Dass dem so ist, mag manchem Bedenkenträger in Deutschland allerdings wie ein Wunder vorkommen, denn hinsichtlich der zulässigen Ge-

samtgewichte, der Transportabmessungen und der Achslasten ist bei unseren Nachbarn zum Teil deutlich mehr möglich als in Deutschland. Schon 1994 haben die Niederländer einen Testballon gestartet, mit dem Ziel, in Erfahrung zu bringen, wie sich eine Erhöhung der Gesamtgewichte, Abmessungen und Achslasten wohl auswirken würden. Wohl gemerkt, es handelt sich um eine Langzeitstudie mit nachvollziehbaren Ergebnissen.

Die Erprobungs-, beziehungsweise Erfahrungsphase ist noch nicht abgeschlossen, doch derzeit sind in den Niederlanden etwa 600 25,25 m lange „Ökokombis“ unterwegs, die auf dem dortigen Straßennetz eine generelle Zulassung erhalten und wegen der nahezu idealen Achsverteilung ein zulässiges Gesamtgewicht (zGG) von 60 t aufweisen dürfen (Quelle: wikipedia).

Nein, es ist nicht alles besser in den Niederlanden, aber gerade für





Der 100. MK 80 ging nach Norwegen. In den skandinavischen Ländern tauchte der mobile Faltkran erstmalig auf, populär aber wurde das Konzept in den Niederlanden.

... derzeit sind in den Niederlanden etwa 600 25,25 m lange „Ökokombis“ unterwegs ...

Transporteure, Schwertransport- und Krandienstleister ist einiges doch sehr pragmatisch geregelt. Und zwar, nach Auffassung der KM-Redaktion, sowohl im Sinne des transportierenden Gewerbes wie auch im Sinne der Schonung der Infrastruktur. Vielleicht eine Folge der strikten Überwachung des Güterverkehrs hinsichtlich Abmessungen, Gesamtgewichten, Achsabständen und Achslasten durch in die Straßen eingelassene Verriegelungen.

Was die Abmessungen der Transporteinheiten anbelangt, so gibt es in den Niederlanden im Vergleich zu Deutschland keine Unterschiede. Die Ökokombis mit 25,25 m Länge und 60 t zGG bedürfen bislang noch einer Sondergenehmigung, auch wenn die Erfahrungen offenbar positiv sind. Ansonsten gilt: der Sattelzug darf 16,5 m lang sein, der Gliederzug 18,75 m.

Eine Ausnahme bilden die selbstfahrenden Krane, die bis zu 20 m lang und bis zu 60 t – Achslast: 5 x 12 t – schwer sein dürfen, um genehmigungsfrei verfahren zu können. Mit einem 5-Achser genehmigungsfrei durch die Niederlande! Mehr Flexibilität geht nun wirklich nicht.

Auch für die 6-, 7- und 8-Achser haben die Niederländer für Mobilkranbetreiber vergleichsweise komfortable Regelungen gefunden. Bis 100.000 kg Gesamtgewicht und 22 m Gesamtlänge besteht die Möglichkeit strecken-, gebiets-, projekt- oder Betriebsstandort-bezogene Sondergenehmigungen zu erhalten, die für die Dauer eines Jahres erteilt werden, wobei erst ab einem Gesamtgewicht von 84.000 kg eine Transportbegleitung vorgeschrieben ist.

Darüber hinaus – analog zur „Konvoigenehmigung“ in

Teamwork: „Königliche“ Saan-Krane.







*Kleines Land, viele große Krane.*



*Diese Vorgehensweise richtet sich konsequent an der derzeitigen Expertenmeinung aus, nach der weniger das Gesamtgewicht für die Straßenschäden verantwortlich sind ...*

Deutschland – haben die Betreiber selbstfahrender Krane die Möglichkeit, höhere Gesamtgewichte, nämlich bis zu 100 t, für den Transport von Zubehör, wie zum Beispiel Ballast zu erhalten, das ja vom Prinzip her teilbare Ladung ist. Doch bei der Zusammenstellung der Transportkombinationen sollte man einige von deutschen Bestimmungen abweichende Besonderheiten beachten.

Bei den Achslasten und den zulässigen Gesamtgewichten ist bei unseren Nachbarn zwar oberflächlich betrachtet mehr möglich als in Deutschland. Bei vergleichbaren Achslasten, 11,5 t für Antriebsachsen, 10 t für jede „normale“ Achse, sind dort 50 t zGG zulässig. Höhere Achslasten billigen die Niederländer den Pedelachslinien zu, nämlich 13 t, wenn geteilte Ladung, beziehungsweise 16 t, wenn unteilbare Ladung transportiert wird – und die Fahrzeugbauer die Achslinienlast nicht einschränken, was bei den leichten Pendelachsen der Fall ist.

Praktisch aber erfahren diese Achslasten wie in Deutschland Einschränkungen durch die Achsabstände, wobei die niederländischen Regelungen durch-

aus restriktiver sind. Die 10 t zum Beispiel sind nur statthaft, wenn der Abstand zwischen der einen und der nächsten Achse mindestens 1,8 m beträgt. Ansonsten werden die Achsen als ein Achsteil (Tandem-, Tridemachse) betrachtet, für das eine maximal zulässige Gesamtlast vorgeschrieben ist, die zum Teil – je nach Achsabstand – deutlich unter dem rein rechnerischen Wert aus der Addition der einzelnen Achslasten liegen. Diese Vorgehensweise richtet sich konsequent an der derzeitigen Expertenmeinung aus, nach der weniger das Gesamtgewicht für die Straßenschäden verantwortlich ist, sondern die Kombination aus Achslasten, Achsabständen – und Fahrgeschwindigkeit. So darf man auch die 50 t zGG in erster Linie als einen pragmatischen Schritt zur Schonung der Infrastruktur sehen. Auffällig viele 3-achsige SZM sind auf niederländischen Straßen unterwegs.

„Natürlich!“, könnte man denken, schließlich müssen 50 t ja über entsprechend viele Achsen verteilt werden. Jedoch ist es mit den in den Niederlanden und Deutschland gültigen Achslasten durchaus möglich, 50 t selbst







## Genehmigungs- bestimmungen für Mobilkranbetreiber

### Genehmigungsfrei:

5-achsige Mobilkrane, Achslast bis 12 t, zGG bis 60 t, Gesamtlänge max. 22 m

### Darüber hinaus gelten folgende Regelungen:

(Original-Ausschnitte der Website  
www.rdw.nl)

### Einzelne Sondergeneh- migung oder Dauerge- nehmigung

Es bestehen zwei Arten von Sondergenehmigungen für unteilbare Ladung:

- einzelne Sondergenehmigung
- Dauergenehmigung

Nachfolgend werden die verschiedenen Arten von Sondergenehmigungen und ihre Merkmale kurz beschrieben.

### Dauergenehmigung

Eine Dauergenehmigung ist eine Sondergenehmigung mit einer Gültigkeitsdauer von 1 Jahr. Abhängig von der Ladungsart und von Ihrem Fahrzeugtyp wird eine Sondergenehmigung für bestimmte Abmessungen erteilt. Diese Sondergenehmigung kann für Autobahnen, Landstraßen, Gemeindestraßen und Straßen von Wasserverbänden beantragt werden. Von den jeweiligen Straßenmeistereien können Einschränkungen im Hinblick auf die Höchstmaße getroffen werden. Außerdem ist nicht die Nutzung aller Straßen einer Straßenmeisterei gestattet. Nur Durchgangsstraßen, zu oder von einem Industriegebiet wegführende Straßen und Straßen innerhalb von Industriegebieten werden in der Sondergenehmigung inbegriffen sein. Dies gilt jedoch nur unter der Voraussetzung, dass sie für Sondertransporte geeignet sind und die Straßenmeistereien ihre Zustimmung dazu erteilt haben. Eine Sondergenehmigung wird in Bezug auf das amtliche Kennzeichen Ihres Fahrzeugs erteilt. Die Maße und Bestimmungen in der Sondergenehmigung gelten dabei für die gesamte Fahrzeugkombination.



*Jedoch hat der Antragsteller mit den nachgeordneten Behörden nichts zu tun. Er hat einen Ansprechpartner im RDW.*

mit einer 2-achsigen SZM (10 t Lenkachse + 11,5 t Antriebsachse, sofern die Hersteller dies nicht einschränken) und einem 3-achsigen Auflieger mit mehr als 1,8 m Achsabstand zwischen den Achsen darzustellen. Wenn da nicht ein fieses physikalisches Gesetz, das jedes Kind auf der Wippe lernt, den Einsatz einer 3-achsigen SZM erforderlich machen würde.

Roland Ter Linden, Geschäftsführer und Inhaber Ter Linden Transport B.V., machte die KM-Redaktion auf diese Problematik aufmerksam, nachdem die Redaktion ihn auf die auffallend vielen 3-achsigen SZM angesprochen hatte. Das Problem sei seltener der voll beladene Auflieger, bei dem das Gesamtgewicht relativ gleichmäßig auf die Achsen verteilt würde. Wenn der Auflieger an der ersten Entladestelle aber hinten, also über dem

3-Achs-Aggregat des Aufliegers, entladen werde, dann wirke die Last nach vorne und vor allem die Antriebsachse unter dem Sattel überschreite dann nicht selten die zulässige Achslast.

Die Überschreitung dürfte nicht unerheblich sein, schließlich bietet die Kombination aus 2-achsiger SZM und 3-achsigem Auflieger – SZM: 10 t + 19 t Lenkachse + Hinterachsaggregat), Auflieger: 3 x 10 t mit Achsabstand größer 1,8 m – reichlich Reserve. Und da fragt man sich schon, ob dieses einfache physikalische Phänomen, dem im Schwertransportbereich zum Beispiel durch den Einsatz von Dollies begegnet wird, im regulären Güterverkehr in Deutschland außer Kraft gesetzt ist.

Auf jeden Fall wäre es doch einmal interessant, in Erfahrung zu bringen, wie viele 40-Tonner

mit deutlich überschrittenen Achslasten an einem Kontrollpunkt vorbeirauschen, wenn wieder einmal mobile Verwiegekommandos der Polizei Jagd auf Rundumleuchten machen. Und wenn es also tatsächlich so ist, dass die Kombination aus 2-achsiger SZM und 3-achsigem Auflieger bei 40 t zGG im Prinzip eine dritte Achse an der SZM benötigt, um in jedem Ladezustand die Achslasten einzuhalten, dann, ja dann spricht auch nichts gegen eine Erhöhung des zGG auf 50 t – zum Wohle der Infrastruktur.

In den Niederlanden jedenfalls sind sie alle gleichermaßen vom Verwiegen betroffen – und nicht nur die Rundumleuchten: die Wald-und-Wiesen-Spediteure ebenso wie die Schwertransportdienstleister und die Kranbetreiber. Überall gibt es Verwiegeschleifen, niemand kann sich leisten, permanent Gesamtgewichte und Achslasten zu überschreiten, denn, so Roland Ter Linden, wer als „notorischer Gewichtsüberschreiter“ auffällig wird, riskiert die Betriebslizenz.



Der Spierings-6-Achser bei seiner Präsentation in Oss.



Zuständig für die Durchführung und Durchsetzung solcher und anderer administrativer Vorgaben ist der 1949 gegründete RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer). 1996 wurde der RDW zu einer eigenständigen Behörde, in der eine eigene Gruppe für die Bearbeitung und Erteilung von Sondergenehmigungen zuständig ist.

Was sich sehr zentralistisch anhört, ist es in Wirklichkeit gar nicht. Zwar gehen dort alle An-

träge auf Erteilung dauerhafter – für die Dauer eines Jahres – oder einzelner Sondergenehmigungen ein und werden dort zunächst einer ersten Prüfung unterzogen, doch dann werden die Anträge an die zustimmungspflichtigen Provinzen, Gemeinden und andere Institutionen weitergeleitet. Jedoch hat der Antragsteller mit den nachgeordneten Behörden nichts zu tun. Er hat einen Ansprechpartner im RDW.

Brückenbau: Im Gegensatz zu Deutschland haben unsere Nachbarn ihre Infrastruktur-Hausaufgaben überwiegend gemacht.



## Einzelne Sondergenehmigung

Eine einzelne Sondergenehmigung wird für die Zusammenstellung eines Fahrzeugs bzw. eine Kombination mehrerer Fahrzeuge erteilt.

Eine einzelne Sondergenehmigung ist eine Sondergenehmigung, bei der jedes Mal erneut geprüft wird, ob der Transport möglich ist.

Dies beinhaltet, dass die Erteilung einer Zustimmung für eine bestimmte Strecke bei einem nachfolgenden Antrag erneut beurteilt wird. Es erfolgt also nicht notwendigerweise wiederum eine Zustimmung oder Ablehnung. Es bestehen verschiedene Arten von einzelnen Sondergenehmigungen. In allen einzelnen Sondergenehmigungen werden die für den Transport geltenden Bedingungen vermerkt.

## Selbstfahrende Krane

Selbstfahrende Krane sind Krane, die nicht mit einer Zugmaschinen-Auflieger-Kombination transportiert werden müssen. Diese Krane haben ihren eigenen Fahrzeugschein und dürfen sich, solange sie den gesetzlich zulässigen Maßen entsprechen ohne Sondergenehmigung auf niederländische Straßen begeben. Wenn sie diesen Maßen nicht entsprechen, kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Sondergenehmigung beantragt werden.

## Abmessungen, Gewicht und Transportbegleitung

Die Maximalbreite eines Krans beträgt 3,00 m und die Maximalhöhe 4,00 m. Von diesen Maßen darf nicht abgewichen werden. Für Abweichungen von diesen Maßen kann deshalb auch keine Sondergenehmigung erteilt werden.

Die Länge, für die Ihnen eine Sondergenehmigung erteilt wird, ist von der im Fahrzeugschein angegebenen Länge abhängig. Für eine Dauergenehmigung beträgt das Maximalgewicht 100.000 kg, wenn Ihr Fahrzeug dafür geeignet ist. Dies muss im Fahrzeugschein vermerkt sein. Für Fahrzeuge >100.000 kg muss eine einzelne Sondergenehmigung beantragt werden. Krane mit einem Gewicht von mehr als 84.000 kg müssen





immer von mindestens einem Transportbegleiter begleitet werden, da spezielle Handlungen beim Passieren von Brücken ausgeführt werden müssen. Wie viel Begleitung notwendig ist, wird in der jeweiligen Sondergenehmigung angegeben.

### Sondergenehmigungen

Für Krane können Sie eine Dauergenehmigung mit einer Gültigkeitsdauer von 1 Jahr beantragen. Die Sondergenehmigung kann für Autobahnen, Landstraßen oder Gemeindestraßen beantragt werden. Leider haben nicht alle Straßenmeistereien die Zustimmung zur Erteilung von Sondergenehmigungen mit einer Gültigkeitsdauer von 1 Jahr gegeben. Häufig gelten die Genehmigungen auch nicht für alle Straßen innerhalb einer Gemeinde, eines Wasserverbands und/oder einer Provinz. Wenn Ihr Zielort und/oder Abfahrtsort an einem Ort liegt, für den die Dauergenehmigung nicht gilt, können Sie dafür eine einzelne Sondergenehmigung beantragen. TET wird dies mit der Straßenmeisterei besprechen. Diese wird TET dann mitteilen, ob die Sondergenehmigung erteilt werden darf.

### Transport von Kran- elementen oder Ballast

Aufgrund von Ballast- und Auslegerelementen für Mobilkrane werden die Längen- und Gewichtsbegrenzungen für einen Transport schnell überschritten. Deshalb erteilt der RDW dafür folgende Sondergenehmigungen:

- Sondergenehmigung für den Transport eines Aufliegers mit Ballast- und Auslegerelementen für einen Mobilkran
- Sondergenehmigung für den Transport eines Mobilkrans mit einem Anhänger mit Ballastelementen dahinter

Für beide gelten spezielle Regeln, abhängig von der Transportart und von den technischen Spezifikationen des Fahrzeugs.

Umschlag einer Kolonne.  
Bild: Michael Bergmann



## ZUM THEMA

Zitate aus dem STM-Interview mit Roland ter Linden:

**Roland Ter Linden:** Nein, dort (Anm. d. Red.: in Polen) werden auch große Anlagen gestellt. Und die Hersteller betonen, dass sie auf Qualität Wert legen, aber wir sehen im Moment auch, dass sie verstärkt auf den Preis schauen. Sie wollen einen Mercedes kaufen und einen Skoda bezahlen. Aber es ist doch klar, dass das nicht funktionieren kann. Wenn man Qualität will, und wir denken, dass wir gute Qualität liefern, dann kommt man um einen bestimmten Preis nicht herum. Gut, wenn der Markt eingeschränkt ist, dann ist die Konkurrenz größer und dann läuft vieles eben leider doch über den Preis ...

**Roland Ter Linden:** Die beiden LTM 11200-9.1 sind unsere eigenen Krane, die wir ganz alleine betreiben. Die Wahl viel auf diese Krane, weil sie gegenüber Gittermastkranen deutlich weniger Transporte erfordern. Außerdem geht das Umsetzen von einer Windkraftanlage zur nächsten viel schneller. Wir setzen einen LTM 11200-9.1 in fünf bis sechs Stunden um ...

**Roland Ter Linden:** Wir sind ja europaweit unterwegs und haben es dementsprechend mit ganz unterschiedlichen Vorschriften und Richtlinien zu tun. Wir müssen bei einer Streckenplanung also prüfen, welches der zu durchfahrenden Länder bei der Genehmigungserteilung am restriktivsten ist. In den meisten Fällen ist dies Deutschland, und zwar aufgrund der geringen Achslasten, die hier zulässig sind. So wie wir in Deutschland fahren müssen, um eine Genehmigung zu erhalten, fahren wir dann in ganz Europa. Eine Ausnahme gibt es allerdings. In Deutschland ist es als einziges Land möglich, Semitiefelader mit Einzerradaufhängung mit 12 t Achslast zu fahren. Das gibt es sonst nirgendwo. Das ist für uns unglaublich. Da bietet Deutschland einmal einen Vorteil und wir können ihn für andere Länder nicht nutzen ...

*Wer als „notorischer  
Gewichtsüberschreiter“  
auffällig wird, riskiert  
die Betriebslizenz.*

Doch der RDW kann auf der anderen Seite auch die zustimmungspflichtigen Behörden durch ein sogenanntes Mandatsystem entlasten. Wenn nämlich zum Beispiel eine bestimmte Gemeinde schon mehrfach Sondergenehmigungen für Transporte mit bestimmten Abmessungen und Gewichten auf einer oder mehreren Strecken genehmigt hat, so kann die dafür zuständige Behörde dem RDW bis auf Widerruf die Genehmigungserteilung für solche Transporte auf diesen Strecken übertragen – dem RDW wird dafür also ein Mandat erteilt. Dies führt zugleich natürlich zu einer Straffung des Genehmigungsverfahrens.

Zu einer weiteren Vereinfachung und Straffung wird aller Voraussicht nach noch ein weiteres Tool führen: Der RDW hat



einen Routenplaner für Sondertransporte freigeschaltet, der die Transporteure und Kranbetreiber bei der Routenfindung deutlich entlasten wird. Nach Eingabe der Start- und Zieladresse, der Gewichte und Abmessungen wird eine Transportroute durch diesen Routenplaner vorgeschlagen, die zum Beispiel abgelastete Brücken – eine bei Amsterdam, eine bei Utrecht – berücksichtigt.

Während ein solcher Routenplaner – wenige Tage nach der KM-Redaktion besuchte eine VEMAGS-Abordnung den RDW – möglicherweise in absehbarer Zeit auch in Deutschland verfügbar sein wird, ist es im föderalen Deutschland schwer vorstellbar,

dass eine zentrale Genehmigungsbehörde einmal für die gesamte Genehmigungserteilung zuständig sein könnte – und noch schwerer vorstellbar scheint die Einführung eines Mandatsystems, bei der zustimmungspflichtige Behörden Zuständigkeiten übertragen. Auch die hohe Kontrolldichte bei unseren Nachbarn sowie die zum Teil drastischen Strafen werden in Deutschland nicht überall auf Gegenliebe stoßen.

Genau dies sorgt aber für Wettbewerbsgleichheit, zwischen ortsansässigen und ortsfremden Anbietern und zwischen jenen, die immer schon „sauber“ gefahren sind und jenen, die es mit den Achslasten nicht ganz so genau genommen haben. **KM** ■



*Mit dem LTM 11200-9.1 ist Ter Linden wieder in das Krangeschäft eingestiegen und bietet jetzt vom Transport über die Montage bis hin zur Installation das komplette Dienstleistungsprogramm rund um die Windkraft.*

## Zugmaschine mit Auflieger mit Ballast- und Auslegerelementen

Diese Sondergenehmigung wird nur Betreibern von Mobilkränen erteilt.

## Kran mit Anhänger für Ballastelemente

Für Mobilkrane kann eine Sondergenehmigung für den Transport von Ballastelementen erteilt werden. Die Elemente müssen auf einem Anhänger transportiert werden, der von diesem Kran gezogen wird. Die Voraussetzung ist, dass im Fahrzeugschein des Krans die Daten zur Zugkapazität angegeben sind und das zulässige Gewicht des Anhängers nicht überschritten wird.

## Länge, Gewicht und Transportbegleitung

Abhängig von den technischen Spezifikationen der Fahrzeuge wird ein maximales Transportgewicht von 100.000 kg und eine maximale Kombinationslänge von 22 m in der Sondergenehmigung vermerkt. Ab 84.000 kg ist eine Transportbegleitung erforderlich, da beim Passieren von Brücken spezielle Handlungen ausgeführt werden müssen.

## Sondergenehmigungen

Für beide Transportarten kann eine Sondergenehmigung für 1 Jahr für Autobahnen, Landstraßen, Gemeindestraßen und/oder Straßen von Wasserverbänden beantragt werden. Leider haben nicht alle Straßenmeistereien die Zustimmung zur Erteilung von Sondergenehmigungen mit einer Gültigkeitsdauer von 1 Jahr gegeben. Häufig gelten die Genehmigungen auch nicht für alle Straßen innerhalb einer Gemeinde oder Provinz. Wenn Ihr Zielort und/oder Abfahrtsort an einem Ort liegt, für den die Dauergenehmigung nicht gilt, können Sie dafür eine einzelne Sondergenehmigung beantragen. TET wird dies mit der Straßenmeisterei besprechen. Diese wird dann mitteilen, ob die Sondergenehmigung erteilt werden darf.

Diese und viele weitere Informationen, auch in deutscher Sprache, unter [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)