

Met de korf boven de trekker pakt Herder zowel het zicht- als het uitsteekprobleem tijdens transport aan.



Tijd van gedogen onveilig vervoer machines over de weg is voorbij

Eisen voor de openbare weg aangescherpt, politie controleert

Bermmaailocaties liggen overal, de rit ernaartoe gaat over de openbare weg. Europese en nationale regels voor veilig transport van de machines zijn aangescherpt en de politie heeft zich voorgenomen serieus toe te zien op de naleving. De tijd van gedogen is voorbij.

Auteur: Bart Mullink

Maaibalken die te ver voor de tractor uitsteken, opgeklapte maaiaarmen die het zicht vanuit de cabine beperken, te brede machines, scherpe uitstekende delen die vooral een gevaar vormen voor kwetsbare medeweggebruikers – daar moet wat aan gebeuren. Fabrikanten onderstrepen dat het technisch geen probleem hoeft te zijn. 'Het is allemaal oplosbaar', zo klinkt vanuit die hoek. Veel bedrijven moeten desondanks nog een flinke slag maken om te voldoen aan de nieuwste veiligheidseisen, constateren Theo Vulink en Hero Dijkema. Vulink is branchemanager bij Fedecom;

Dijkema is beleidsmedewerker (land)bouwverkeer en vervoer bij Cumela. Beiden krijgen veel vragen over de dit jaar van kracht geworden Europese verordening 167/2013 en de vorig jaar ingevoerde nieuwe eisen van de nationale Regeling Voertuigen.

Recent zijn verschillende bekeuringen uitgedeeld en te verwachten valt dat de politie ook in de toekomst serieus werk blijft maken van handhaving. 'De afgelopen jaren', schetst Vulink, 'zijn circa 300 agenten bijgeschoold om beter te kunnen letten

op de veiligheid van landbouwvoertuigen op de openbare weg.' Bij de invoering van de nieuwe Nederlandse wetgeving, vorig jaar, waarin eisen voor scherpe en uitstekende delen expliciet zijn opgenomen, signaleerde hij bij de politie enige gretigheid om deze te gaan handhaven. De ambitie om landbouwverkeer scherper in de gaten te houden, bestaat al langer, geïnspireerd door verschillende programma's die werden gelanceerd om de veiligheid van landbouwvoertuigen op een hoger plan te brengen.



7 min. leestijd

SPECIAL: BERMEN



De giek van deze Hemos Orca heeft een bereik van 360 graden, waardoor de maaikorf voor transport naar achteren kan worden gezwenkt.

Gezichtsveld

Voor de zogeheten gedragen machines, die bij het maaien van bermen gangbaar zijn en die zijn opgebouwd aan een landbouwvoertuig, is vooral de nieuwe Regeling Voertuigen van belang. Deze is sinds 1 april vorig jaar van kracht. De hierin opgenomen gezichtsveldeisen hebben de branche verast. Voertuigdelen en gedragen uitrustingsstukken mogen maximaal 3,50 m voor het hart van het stuurwiel uitsteken. De RDW heeft deze eisen op eigen houtje in de regeling opgenomen, verklaart Dijkema. De maatregel, die de bestaande praktijk behoorlijk op zijn kop zet, kwam voor de branche dus als een donderslag bij heldere hemel. Hij geldt bovendien voor alle voertuigen, dus niet alleen voor nieuwe, maar ook voor bestaande.

Niet dat het op zichzelf een gekke bepaling is, erkent Dijkema. Duitsland kent dezelfde bepaling en in Zwitserland is hij zelfs nog iets scherper. Het goede nieuws is bovendien dat er praktische oplossingen voor zijn. Dijkema: 'Steekt een maaikorf of klepelmaaier verder voor het stuurwiel uit dan 3,5 meter, dan zul je in elk geval gezichtsveldverbeterende voorzieningen moeten treffen.' Extra spiegels dus, of camerasystemen, die voorop worden gemonteerd en het van links en rechts naderende verkeer in beeld brengen. De bestuurder in de cabine kan op een monitor zien of een kruising vrij is. In plaats van spiegels en camera's is ook een begeleider toegestaan die helpt met oversteken. In de praktijk zal het volgens Dijkema vooral op de spiegels of camera's aankomen. Een extra mannetje meenemen om op het verkeer te letten, ziet hij niet gauw gebeuren.

Stormloop

Hoewel de voorschriften al gelden, krijgen de

brancheorganisaties van fabrikanten en leveranciers nog geen berichten over een stormloop op hun spiegel- en camerasystemen, weten beiden. Voor Vulink is het zonneklaar dat bedrijven moeten voldoen aan de wet: 'Het is altijd zo geweest dat je andere weggebruikers niet in gevaar mag brengen. Maar aan welke technische eisen je hiervoor moet voldoen, daarover was behalve in algemene zin weinig vastgelegd. Je kunt dan discussiëren over wanneer je voldoet en wanneer niet. Het kwam er vaak op neer dat dit was ter beoordeling van de individuele handhaver, de politieagent. Regels waren er wel, maar in de praktijk werden die nauwelijks gehandhaafd. Dat dit nu wel gebeurt, is voor bedrijven de belangrijkste verandering.'

'Honderden agenten zijn bijgeschoold om beter te letten op landbouwvoertuigen'

Dijkema sluit zich daarbij aan. 'Bij fabrikanten leeft het besef wel. Zij weten wel dat met de machines ook over de weg wordt gereden en dat ze dus zo gemaakt moeten zijn dat ze daarvoor geschikt zijn. Maar het is in Nederland te lang zo geweest dat we er wel mee weg kwamen als we het niet zo nauw namen. Incidenteel wat bekeuringen die her en der worden uitgedeeld, zijn het begin. Als de handhaving verder toeneemt, komt er vanzelf ook vraag bij de gebruikers.'

Fabrikanten

Voor groenbedrijven zou het mooi zijn als ze zich niet het hoofd hoeven te breken over de vraag of

ze wel aan alle eisen voldoen. Dijkema denkt ook dat bij nieuwe machines fabrikanten de eerst aangewezen zijn om daarvoor te zorgen. Toch blijft het volgens hem lastig, omdat er nog steeds een grijs gebied bestaat, ook als het om zichtbeperking gaat. In Duitsland is het al preciezer geregeld. Niet alleen de voertuigen worden er – net als in Nederland – afgeleverd met een typegoedkeuring, maar ook de latere opbouw wordt daarna bekeken door de Duitse keuringsinstantie, de TÜV of Dekra.

'Een trekker op zich voldoet eigenlijk altijd. Zeker nu het zicht op de weg voor nieuwe trekkers is opgenomen in de Europese verordening 167/2013. Elke verkochte trekker wordt standaard geleverd met een zogenaamd certificaat van overeenstemming (CvO), wat betekent dat deze aan de Europese voertuigeisen voldoet. Voor een latere opbouw bestaat in Nederland geen wettelijke norm. Ik weet dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ermee bezig is. Bij de RDW heb ik gevraagd of er al duidelijkheid is over het beleid ten aanzien van zichtbeperking door maaiarmen. Ik weet dat ze erop studeren, maar ik waag te betwijfelen of ik snel een antwoord zal krijgen.'

Scherp

Niet alleen uitstekende, maar ook scherpe delen vormen een belangrijk veiligheidsaspect tijdens transport. Het is verplicht de messen van een maaier tijdens het transport over de openbare weg goed af te schermen. 'Als je dat netjes doet, is het in principe goed', zegt Vulink. 'De afscherming moet wel echt werken. Met een doek of juten zak zijn de messen weliswaar optisch afgeschermd, maar bij een aanrijding met een bromfietser of fietser geeft dat weinig bescherming. Als het om handhaving gaat, is de politie in de ene regio net iets strenger dan in de andere. Als er een doek omheen zit, kan een agent nu nog wel begrip tonen en bijvoorbeeld zeggen: 'We zien in elk geval dat u er aandacht voor heeft. Eigenlijk zouden we liever zien dat u een degelijkere constructie maakt.' Vulink onderstreept dat de afschermingseisen niet alleen betrekking hebben op messen, maar op alle scherpe delen. 'Ook van bijvoorbeeld ploegen en graafmachines.'

De Fedecom-man rept van discussies in Europees verband over de vraag wat nu precies scherp en uitstekend is en welke eisen er moeten worden gesteld. 'Over de criteria daarvoor zijn wij als brancheorganisatie nog in gesprek met instanties zoals de politie en het Openbaar Ministerie.'



Theo Vulink

Het belangrijkste criterium dat Nederland geldt, is welk risico iets oplevert voor kwetsbare verkeersdeelnemers, vult Dijkema aan. De belangrijkste technische maatstaf blijkt de afrondingsstraal; die moet ten minste twee millimeter zijn. Een afgeronde hoek op basis van een cirkel van ten minste vier millimeter geldt dus niet meer als scherp. Zonder zo'n afronding zou zelfs een rechte hoek van bijvoorbeeld een laadbak doorgaan voor scherp.

'Nieuwe trekkers zijn gekeurd op zichtveld, maar een norm voor de opbouw ontbreekt'



Hero Dijkema

Aanhangwagens

De Europese verordening 167/2013 heeft vooral gevolgen voor nieuwe aanhangwagens, die voortaan ook een officiële goedkeuring moeten hebben. Een hydraulische rem moet een tweeledingsysteem zijn en dat kan bij sommige trekkers aansluitproblemen opleveren. Maar dat geldt alleen voor wie een nieuwe aanhangwagen koopt en nog niet beschikt over een tractor met een tweeledingsremstelsel. Die zal ook een nieuwe tractor moeten kopen, of een bestaande moeten ombouwen.

Vulink en Dijkema begrijpen dat het soms praktisch is om het even wat minder nauw te nemen met de transportregels. Dat kleine stukje dat je op de openbare weg moet, dat kan wel even snel,



Berky Trac

kan een gedachte zijn. Daarbij laat men zich dan wellicht niet weerhouden doordat bijvoorbeeld de afscherming voor de messen al een tijdje zoek is of lastig is aan te brengen. Maar begrijpen blijkt iets anders dan begrip hebben. 'Als je aan het verkeer deelneemt', zegt Vulink resoluut, 'mag je geen potentieel risico zijn voor overige weggebruikers. Als je niet aan de eisen daarvoor voldoet, moet je de machine op een dieplader zetten; anders moet je je alleen buiten de openbare weg begeven.'



Be social

Scan of ga naar:

www.stad-en-groen.nl/artikel.asp?id=41-7717

LEVERANCIERS BLIJ MET REGELS

Fabrikanten, zoals Hemos en Herder, en ook veel leveranciers, zijn zich bewust van de veiligheidsrisico's die spelen en denken na over oplossingen. Hun inventiviteit is speciaal nodig voor de opbouw van de trekkers, weten ze. De trekkers zelf zijn in de landen waar ze worden geproduceerd vanaf de fabriek gekeurd; als de kentekenplicht was ingevoerd, zouden ze in principe ook zo door een RDW-keuring zijn gekomen. Maar terwijl een trekker in Duitsland na de opbouw van bijvoorbeeld een maaiaarm nog een aanvullende keuring krijgt, bijvoorbeeld voor het uitzicht van de bestuurder, gebeurt dat in Nederland niet. Omdat zo'n keuring niet plaatsvindt, lijkt er geen probleem. Maar soms blijkt dat de combinatie in de praktijk minder veilig is geworden dan volgens algemene maatstaven wenselijk zou zijn.

Die algemene maatstaven, bijvoorbeeld op het gebied van maatvoering, zicht en afscherming, zijn er wel degelijk, maar er moet nog heel wat gebeuren voor alle machines die rondrijden er ook aan voldoen. 'De regels voor afmetingen zijn in elk geval duidelijk. Om hierbinnen te blijven, hebben we allemaal goede technische oplossingen', zo stelt Foppe Mosterman van Hemos. 'Om binnen een breedte van 3 m (met ontheffing 3,5 meter) en een hoogte van 4 m te blijven, bijvoorbeeld, maken we driedelige gieken.'

Als antwoord op de zichteisen en de maximale lengte vóór het hart van het stuurwiel, ontwikkelde Hemos bijvoorbeeld de Orca, waarvan de maaibalk voor transport naar achteren kan worden gezet. Zo blijft de combinatie ondanks een korf van 4,30 meter binnen de voorgeschreven afmetingen. Herder bedacht een oplossing waarbij een lange korf voor vervoer boven de trekker wordt gedraaid.

De Berky Trac van de Duitse fabrikant Berky, kant-en-klaar geleverd met geïntegreerde opbouw, vouwt de maaiaarm ook op achter de cabine. De combinatie wordt in Duitsland al volledig TÜV-gekeurd. Peter Janssen van leverancier GJT prijst dit type zelfrijder aan als alternatief voor de verbetering van standaardtrekkers met opbouw. 'Vaak brengen nieuwe oplossingen extra gewicht met zich mee. Daardoor zijn extreem zware tractoren nodig om de maximale voorgeschreven aslasten niet te overschrijden. Met als resultaat duurdere aanschaf en een veel hoger brandstofverbruik.'

Mosterman blijft overigens geen voorstander van de invoering van meer dwingende normen. De oude regels waren wat hem betreft streng genoeg. Dat hierover onduidelijkheid is ontstaan, komt volgens hem vooral doordat de regels niet werden gehandhaafd.