



Schaalvergroting in de landbouwsector zorgde ervoor dat ook het machinepark navenant evolueerde. Tractoren en andere landbouwvoertuigen werden de voorbije jaren alsmaar groter, zwaarder en sneller. Daarnaast wordt het verkeer steeds drukker en is ook de weginrichting niet altijd aangepast aan landbouwvoertuigen. De combinatie van deze factoren, kan leiden tot gevaarlijke situaties en ongelukken. Dat leren ook de cijfers van het Brvv.

Voor trekkers en landbouwvoertuigen geldt voor sommige aspecten een aparte verkeerswetgeving, bijvoorbeeld voor de signalisatie. De Boerenbond ijvert al jaren voor een haalbare en praktisch uitvoerbare reglementering. Door de specificiteit van de sector is dit niet altijd eenvoudig. Door de verhoogde aandacht van de federale verkeerspolitie omtrent die verkeerswetgeving van landbouwvoertuigen, is hernieuwde aandacht gewenst voor de gebruikers ervan. De Boerenbond en KBC zullen daarom – in samenwerking met de verkeerspolitie – tijdens de komende Internationale Werktuigendagen doorlopend infosessies geven over een correcte signalisatie van landbouwvoertuigen. In deze 'Focus op' lees je meer over deze problematiek.

FOTO: BASIEL DEHASSELAIR

FOTO: GEERT MERTENS



SAMENSTELLING: BART BELIËN, STUDIEDIENST EN ANNE VANDENBOSCH

Focus op landbouwvoertuigen in het verkeer

FOTO: JO GENNEZ





“Signalisatie van landbouwvoertuigen is een actueel thema. Tijdens de komende Werktuigendagen tonen we aan de KBC-stand hoe dit correct moet gebeuren”, aldus Patrick Tans, algemeen directeur schadeverzekeringen bij KBC (links) en Georges Van Keerberghen, voorzitter van IWD.

Betere verkeersveiligheid is in ieders belang

De dertigste editie van de Internationale Werktuigendagen (IWD) komt er nu snel aan. De Boerenbond en KBC brengen er op hun stand de signalisatie van landbouwvoertuigen extra onder de aandacht. Georges Van Keerberghen, voorzitter van IWD, en Patrick Tans, algemeen directeur schadeverzekeringen bij KBC, gaven ons duiding bij dit initiatief. – ANNE VANDENBOSCH –

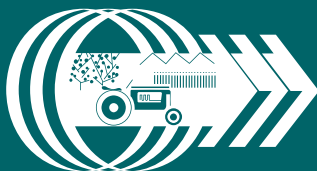
De dertigste editie van de Werktuigendagen, op zaterdag 24 en zondag 25 september, heeft voor de negende keer op rij Oudenaarde als thuisbasis. Voor deze jubileumeditie werd geen specifiek algemeen thema gekozen. Er is opnieuw voor elk wat wils.

L&T De aanwezigheid van KBC als hoofdsponsor op dit evenement is stilaan een traditie.

Patrick Tans: “KBC is inderdaad al van bij de start van de Werktuigendagen de enige sponsor van dit schitterende buitenevenement voor de land- en tuinbouw. We hebben een nauwe samenwerking met de organisatoren. De Boerenbond is een van onze aandeelhouders én we hebben een goede verstandhouding. De land- en tuinbouw(ers) liggen ons na aan het hart. Meer dan 1 op 2 land- en tuinbouwers zijn bij ons klant. KBC is met andere woorden dé bankverzekeraar voor de sector. Wij

Werktuigendagen praktisch

De 30ste editie van de Internationale Werktuigendagen telt 177 exposanten, 55 firma's zullen hun machines demonstreren. Het evenement vindt plaats langs de expresweg N60 in Oudenaarde. Aan de kassa bedraagt de toegangsprijs 10 euro per persoon; 5 euro met een verminderskaart. Kinderen jonger dan 12 jaar kunnen gratis binnen, maar ze moeten wel begeleid worden door een volwassene. De terreinen zijn zowel op zaterdag als op zondag toegankelijk van 9 tot 18 uur. Alle bezoekers krijgen gratis een bezoekersplan dat eveneens een



noodnummer en enkele preventietips voor een veilig verloop van de demonstraties vermeldt.

Parking De wagens die uit de richting Gent komen, kunnen onmiddellijk rechts parkeren, namelijk aan de overkant van de N60, op P1-P3. Via 2 doorgangen kunnen de bezoekers veilig over de N60. De wagens uit de richting Oudenaarde moeten vóór de terreinen naar rechts, naar P4-P6 en dan via de wandelweg naar de terreinen. Parkeren is gratis.

Informatie Secretariaat Internationale Werktuigendagen, Axelwalle 14, 9700 Oudenaarde, tel. 09 390 86 71, fax 09 390 86 72, info@werktuigendagen.be, www.werktuigendagen.be

zijn dan ook helemaal op hen afgestemd, zowel met gespecialiseerde medewerkers als met ons productaanbod. Via de Boerenbond en rwd vergroot onze band met het terrein en dat verloopt goed, er is dus geen reden om hiermee te stoppen. In tegendeel, we zouden in de toekomst nog nauwer kunnen samenwerken.”

Georges Van Keerberghen: “KBC is natuurlijk ook erg belangrijk voor rwd. Als hoofdsponsor verdelen ze niet minder dan 12.000 toegangskarten onder hun klanten. Onder meer dankzij hun inzet verwelkomden we 2 jaar geleden zo’n 80.000 bezoekers. We moeten toegeven dat dit zowat het maximaal haalbare is voor de terreinen in Oudenaarde. Uitwijken naar een andere locatie is echter niet aan de orde. We zitten nu immers in het hart van de Vlaamse land- en tuinbouw mét een goede bereikbaarheid via de N60 met z’n 2 rijvakken. Bovendien zijn er hier overal verharde wegen tussen de percelen, wat zowel een voordeel is voor de verplaatsingen van de machines als van de bezoekers, zeker wanneer het weer tegenzit.”

L&T Bij de vorige edities was veiligheid een belangrijk thema. Is dit opnieuw het geval?

Georges Van Keerberghen: “Veiligheid op en rond de demoterreinen blijft een groot aandachtspunt, dat kan ook niet anders bij zo’n groots evenement waarbij machines en bezoekers elkaar voortdurend van nabij ‘ontmoeten’ op het terrein. rwd en

KBC maken hier al enkele jaren werk van. Onze veiligheidsboodschappen en -maatregelen blijven dus ongewijzigd. Maar dit jaar gaan we nog een stapje verder. We wensen op onze stand inhoudelijk een nuttige boodschap over verkeersveiligheid te brengen aan de bezoekers; de Boerenbond als voorlichter en KBC als productaanbieder.

Verkeer wordt immers duidelijk een issue de komende jaren. De landbouwers hebben het onderweg naar hun veld of hun bedrijf niet altijd makkelijk. De wegeninfrastructuur wordt zodanig ingericht – bijvoorbeeld met plantenbakken – dat er meer ‘trage wegen’ ontstaan. Deze aanpassingen bemoeilijken dikwijls het traject van de boer. Daarnaast kunnen we niet ontkennen dat de landbouwmachines de voorbije jaren alsmar groter én ook sneller zijn geworden. Dat ontging de andere weggebruikers zeker niet. De landbouwers hebben anderzijds ook behoefte aan voorlichting over de verkeerswetgeving. Ze hebben heel wat vragen over een aantal onduidelijkheden. Bovendien ervaren ze ook meer politieaandacht door extra controles.”

L&T Hoe past KBC in dat plaatje?

Patrick Tans: “Landbouwers zijn relatief weinig betrokken bij ongevallen op de weg, maar wanneer er een ongeval met een landbouwvoertuig gebeurt, is de impact – ook de media-aandacht – meestal groter. Denk bijvoorbeeld maar aan een

confrontatie van een maaidorser met een fietser. Op dat moment is het belangrijk dat de landbouwer correct en goed verzekerd is. Het is in het eigenbelang van de landbouwer dat hij weet wat hij kan en mag als hij onderweg is met zijn voertuig. Vandaar dat wij volledig achter dit initiatief van voorlichting staan.”

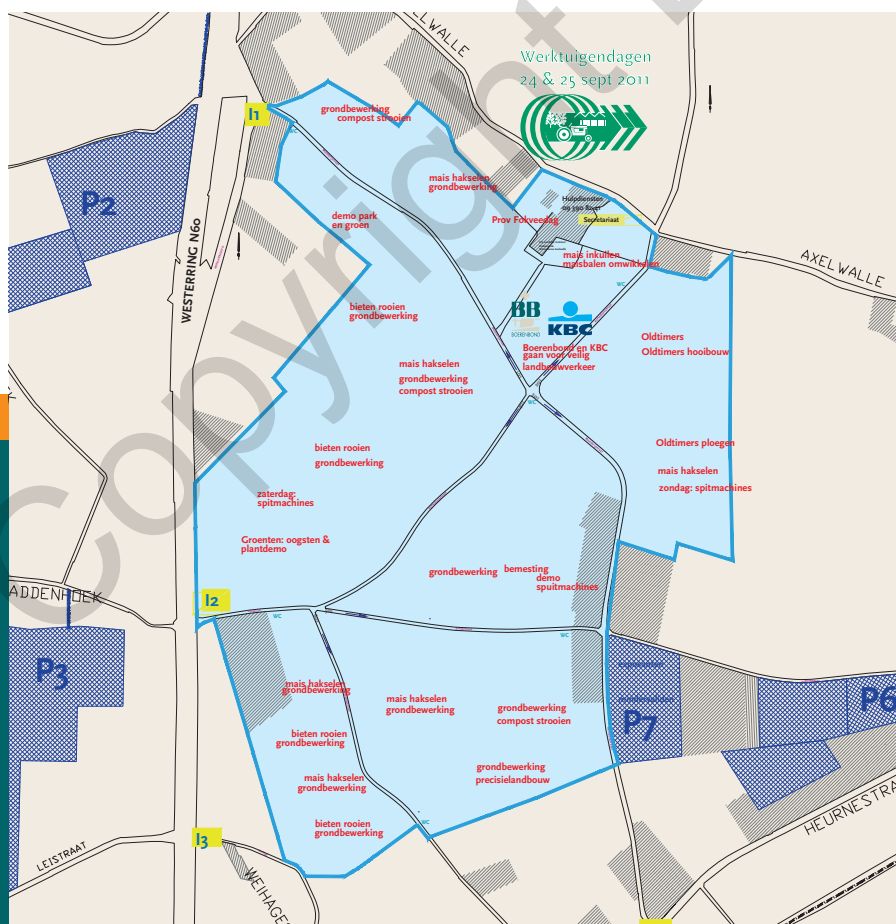
L&T Wat brengen jullie onder de aandacht?

Patrick Tans: “We pikten er 1 actueel thema uit, namelijk de signalisatie van landbouwvoertuigen. Hier bestaan blijkbaar heel wat vragen over, vooral over voertuigen van meer dan 3 m die onder de reglementering ‘uitzonderlijk vervoer’ vallen. Naast de KBC-stand zullen enkele machines met een correcte signalisatie opgesteld staan. Medewerkers van de Boerenbond en de verkeerspolitie geven 2 dagen doorlopend uitleg.”

Georges Van Keerberghen: “Omdat de juiste kennis erg belangrijk is, werken we inderdaad opnieuw nauw samen met de verkeerspolitie. De Boerenbond organiseerde dit voorjaar al 3 voorlichtingsessies met de politie in Vlaams-Brabant en Limburg, telkens met een erg grote opkomst. rwd is dus de uitgelezen plaats om een groot publiek te bereiken. Het initiatief wordt ook erg gewaardeerd door de machinefabrikanten, ze stellen graag materiaal ter beschikking.”

L&T Zal KBC in de toekomst nog aandacht besteden aan het verkeer en verkeersveiligheid?

Patrick Tans: “Het is in ieders belang om de risico’s zo laag mogelijk te houden, zo kunnen we ook de verzekeringspremies laag houden. Gezien er momenteel grote onduidelijkheden voor de land- en tuinbouwers bestaan over dit thema, zijn die er ook voor onze klanten. Door preventie en sensibilisering op de rwd, krijgt verkeersveiligheid dus inderdaad extra aandacht. Maar die aandacht mag wat mij betreft gerust een vervolg krijgen.” ■



Preventietips

- Blijf op de wandelpaden.
- Maak oogcontact met de chauffeurs van de machines.
- Volg de instructies van de veiligheidsmensen en machinebegeleiders op.
- Houd afstand van draaiende of rijdende machines.
- Begeef u niet in manshoge gewassen.
- Laat kinderen niet in de gewassen of tussen de machines spelen.

NOODNUMMER
09 390 82 41



www.kbc.be

we hebben het voor u

Ongevallen met landbouwvoertuigen in cijfers

Slechts bij 0,5% van het aantal letselongevallen op de openbare weg is een landbouwtractor betrokken. Helaas is de impact van een ongeval met een landbouwtractor vaak groot. Op basis van het meest recente cijfermateriaal van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) proberen we een en ander te duiden. – BART BELIËN,

STUDIEDIENST –

Tijdens de voorbije 10 jaar vielen er in België jaarlijks gemiddeld 15 dodelijke en 61 zwaargewonde slachtoffers bij ongevallen met landbouwtractoren.

Evolutie van het aantal letselongevallen

Het aantal letselongevallen waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn, vertoont een duidelijk dalende tendens, zowel in België, Vlaanderen als Wallonië (figuur 1). In 2007 was er een sterke stijging, die nadien weer werd afgezwakt. Door het relatief lage aantal ongevallen kunnen schommelingen te wijten zijn aan toevalsfactoren.

Wegens de constructie van de landbouwvoertuigen zijn er relatief weinig dodelijke of zwaargewonde slachtoffers bij de inzittenden van de landbouwvoertuigen. De impact van een ongeval met een landbouwtractor is evenwel groter voor de andere weggebruikers. 80 tot 90% van de slacht-

offers valt niet onder de bestuurders van de landbouwvoertuigen, maar bij de tegenpartij (figuur 2). Dat zijn vooral automobilisten en (brom- en motor)fietzers (tabel 1). Fietzers, brom- en motorfietzers lopen een groter risico op een dodelijke afloop na een ongeval met een landbouwtractor dan inzittenden van een personenwagen. Het percentage lichtgewonden is bij deze weggebruikers relatief laag tegenover het percentage lichtgewonden bij inzittenden van een personenwagen. Het risico op zware gevolgen is vanzelfsprekend veel groter voor (brom- en motor)fietzers. Uit de cijfers van 2009 blijkt eveneens dat er zich weinig ongevallen voordoen waarbij voetgangers betrokken zijn.

Wanneer en waar?

Uit de cijfers van 2009 blijken de meeste ongevallen met landbouwvoertuigen plaats te vinden tijdens de piekmomenten van de

veldwerkzaamheden. Net geen 30% van de ongevallen in 2009 vonden plaats tijdens de voorjaarswerkzaamheden (maart, april en juni). Tijdens de oogstwerkzaamheden waren er bijna 40% van de ongevallen (augustus, september en oktober).

In Vlaanderen gebeurden in 2009 25% van de letselongevallen met landbouwtractoren in de bebouwde kom en 75% daarbuiten. Ook de impact op de slachtoffers van de ongevallen buiten de bebouwde kom is veel groter. Dit is wellicht te wijten aan de hogere snelheid waarmee de voertuigen zich buiten de bebouwde kom voortbewegen. In figuur 3 wordt een overzicht gegeven van het aantal letselongevallen met landbouwtractoren naargelang de snelheidslimiet die geldt voor de weg waarop het landbouwvoertuig zich bevond.

De oorzaken

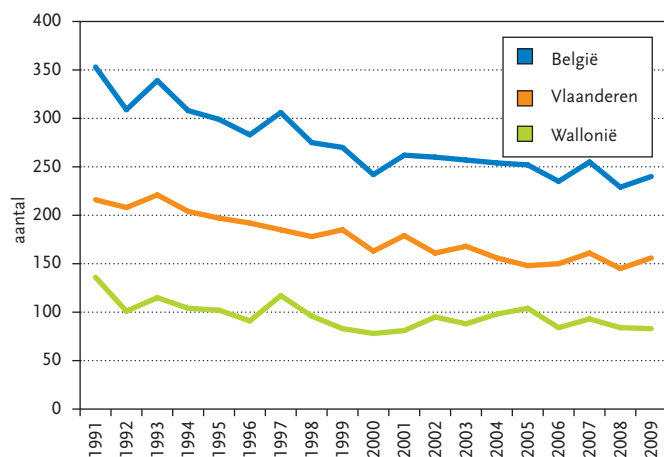
In 2009 waren er 267 letselongevallen waarbij minstens 1 landbouwtractor betrokken was. In 246 van de 267 letselongevallen was een landbouwtractor in de eerste botsing van het ongeval betrokken. In de overige 21 letselongevallen was de landbouwtractor pas in de tweede botsing van het letselongeval betrokken. Deze letselongevallen worden, voor wat volgt, buiten beschouwing gelaten.

Per letselongeval kunnen aan een bestuurder 0 tot 2 ongevalsfactoren gerelateerd aan het verkeersgedrag worden vermeld. In 25% van de letselongevallen wordt melding gemaakt van een ongevalsfactor die gerelateerd is aan het ver-

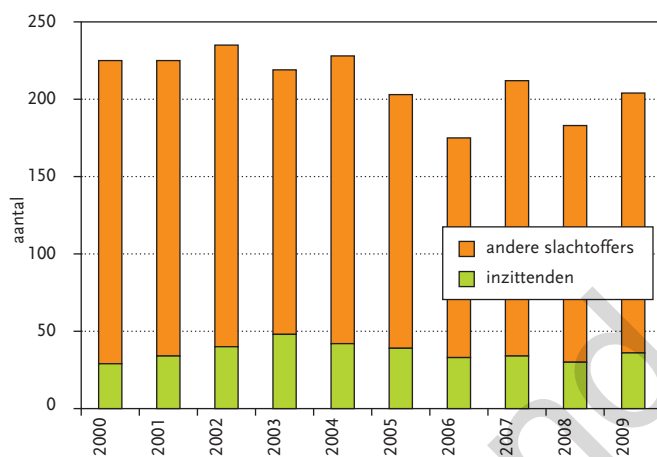
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) is een vzw met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen. Het BIVV profileert zich als kenniscentrum voor de verkeersveiligheid ten dienste van het beleid. Het wil actief bijdragen tot de duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in België en tot de verbetering van de verkeersleefbaarheid door onderzoek, studies, gegevensanalyse, advisering, beleidsaanbevelingen, informatieoverdracht, opleidingen, sensibilisering en specifieke dienstverlening. De activiteiten van het BIVV focussen op 3 aspecten die de verkeersveiligheid bepalen: de weggebruiker, het voertuig en de weg (wegomgeving).

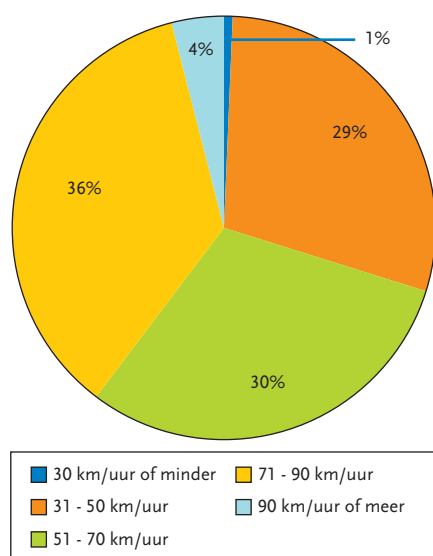
Als hoofdpodracht moet het BIVV een actieve bijdrage leveren ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Het BIVV maakt daarvoor vooral gebruik van communicatie/sensibilisering. Denk bijvoorbeeld aan de BOB- en gordelcampagnes met opgemerkte slogans als 'I Bob You' en 'Kijk papa, zonder gordel'. Daarnaast levert het ook een bijdrage aan de totstandkoming van een verkeersveiligheidsbeleid.



Figuur 1 Aantal letselongevallen met landbouwtractoren in België, Vlaanderen en Wallonië (Bron: BIVV 2011)



Figuur 2 Slachtoffers (inzittenden en andere) bij ongevallen met tractoren in Vlaanderen 2000-2009 (Bron: BIVV 2011)



Figuur 3 Aandeel letselongevallen met landbouwvoertuigen in Vlaanderen volgens de snelheidslimiet van de weg waarop het ongeval gebeurde in 2009 (Bron: BIVV 2011)

keersgedrag van de bestuurder van de landbouwtractor. In 35% van de letselon-

gevallen wordt een ongevalsfactor vermeld gerelateerd aan het verkeersgedrag van de andere weggebruiker.

De meest vermelde ongevalsfactoren gerelateerd aan het verkeersgedrag van de bestuurder van de landbouwtractor zijn het niet verlenen van voorrang; zich met het voertuig begeven op een niet-reglementaire plaats op de rijbaan; controleverlies over het stuur en het niet houden van afstand tussen de weggebruikers. Deze ongevalsfactoren kunnen te wijten zijn aan zeer diverse redenen. Zo kan de voertuigbreedte een rol spelen bij het zich begeven op een niet-reglementaire plaats op de rijbaan. De voertuigbreedte hoeft op zichzelf geen probleem te zijn, wel de verhouding tussen de breedte van het voertuig en de breedte van de weg. Sowieso is een goede signalisatie van zeer groot belang. Het gebruik van het verplichte landbouwzwaailicht op elk landbouwvoertuig – tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en bij een zichtbaarheid van minder dan 200 m – is noodzakelijk om de andere weggebruikers tijdig te waarschuwen. Men kan zelfs de

vraag stellen of het niet aangewezen is dit zwaailicht permanent, ook overdag, te laten branden. Bij voertuigen die de maximale afmetingen – voorzien in het Technisch Reglement Auto's – overschrijden, is bijkomende signalisatie vereist om de weggebruikers te informeren over de uitzonderlijke afmetingen van het voertuig.

De meest vermelde ongevalsfactoren gerelateerd aan het verkeersgedrag van de andere weggebruiker zijn het controleverlies over het stuur; het niet houden van afstand tussen de weggebruikers; zich met het voertuig begeven op een niet-reglementaire plaats op de rijbaan; een val, een verkeerd inhaalmanoeuvre en een uitwijkingsmanoeuvre (onverwachte hindernis).

Deze analyse verantwoordt de sterke klemtoon die gelegd wordt op een degelijke signalisatie en goede zichtbaarheid van de landbouwvoertuigen wat de herkenbaarheid van deze voertuigen ten goede moet komen.

Investeren in niet te brede werktuigen

Een ongevalsfactor die niet vermeld wordt, is de weginrichting. In de praktijk blijkt immers nogal eens dat de inrichting van de weg in onvoldoende mate rekening houdt met de afmetingen van de hedendaagse landbouwvoertuigen. Tegelijkertijd lijkt het ons vanuit dit perspectief aangewezen om te investeren in werktuigen met een maximale breedte op de openbare weg van 3,00 m. Dit komt zeker en vast de verkeersveiligheid ten goede en heeft als neveneffect dat een vergunning uitzonderlijk vervoer niet nodig is. Indien een maximale breedte van 3,00 m niet haalbaar is, moet men erover waken zeker de breedte van 3,50 m niet te overschrijden. Voor voertuigen breder dan 3,50 m verplicht de regelgeving uitzonderlijk vervoer, naast de bijkomende signalisatie en de vergunning, zelfs begeleiding door een ander voertuig. ■

Tabel 1 Slachtoffers betrokken in letselongevallen met landbouwtractoren in België, volgens weggebruikerstype in 2009 (Bron: BIVV 2011)

Slachtoffers	Doden binnen 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden
	%	%	%
Voetganger	0	2	1
Fietser	29	14	5
Bromfietser	7	2	3
Motorfietser	29	10	3
Inzittende personenwagen	29	54	64
Inzittende lichte vrachtwagen	0	6	5
Inzittende vrachtwagen	0	2	1
Inzittende autobus / autocar	0	0	0
Inzittende landbouwtractor	7	8	17
Geen opponent	0	0	1
Andere	0	2	0
Onbekend	0	0	0
Totaal	100	100	100
	100% = 14	100% = 56	100% = 281



Duidelijke en toepasbare regelgeving noodzakelijk

FOTO: BASIEL DEHASSELAIR

Wegens hun grote omvang en specifieke kenmerken vallen landbouwvoertuigen op in het verkeer. Het zijn voertuigen die in de eerste plaats bedoeld zijn voor het verrichten van werkzaamheden op akkers en velden. Het transport over de openbare weg is eerder bijkomstig. Dat is ook de grondslag voor zeer diverse uitzonderingen, zoals het rijbewijs G, het gebruik van landbouwdiesel met verlaagde accijns en de vrijstelling van de wegverkeersbelasting waarvan deze voertuigen kunnen genieten. Maar er is meer... – BART BELIËN, STUDIEDIENST –

Onder meer door het toegenomen aantal landbouwtrekkers die gebruikt worden in het grondverzet en bij het transport van bouwmaterialen zijn een aantal politiediensten landbouwvoertuigen in het algemeen strenger gaan controleren. Daarnaast werd de landbouwsector in juli vorig jaar geconfronteerd met een nieuw Koninklijk Besluit over het uitzonderlijk vervoer. Hierover vond geen voorafgaandelijk overleg plaats, waardoor onvoldoende rekening werd gehouden met de specificiteit van de landbouwvoertuigen en de praktische haalbaarheid. Het landbouwverkeer werd door deze ontwikkelingen wel een actueel thema.

Hierna volgt een beknopt overzicht van enkele actuele aspecten over de verkeersregelgeving in ruime zin.



De landbouwtrekker

In het Technisch Reglement Auto's wordt een landbouw- en bosbouwtrekker gedefinieerd als: 'Elk motorvoertuig op wielen of rupsbanden, met ten minste 2 assen, voornamelijk bestemd voor tractiedoeleinden en in het bijzonder ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd. De trekker kan ingericht zijn voor het vervoer van een lading en van bijrijders. Deze omschrijving geldt slechts voor trekkers gemonteerd op luchtbanden, met 2 assen en met een door constructie bepaalde nominale maximumsnelheid begrepen tussen 6 en 40 km/uur + 4 km/uur.'

Voor de voertuigen reeds in het verkeer op de datum van het in werking treden van dit besluit, mag de maximumsnelheid op nagenoeg horizontale wegen, door constructie en oorsprong, hetzij 25 + 5 km/uur, hetzij 30 + 3 km/uur zijn.'

Aan de maximale snelheid van 40 km/uur is een algemene vrijstelling van de tachograafplicht gekoppeld. Dit betekent dat in een landbouw- of bosbouwtrekker die voldoet aan alle bepalingen van deze definitie geen tachograaf moet worden geïnstalleerd. Van zodra een dergelijke trekker de maximale snelheid van 40 km/uur (+ 4 km/uur) kan overschrijden, kan hij, volgens de huidige Belgische regelgeving, niet langer worden beschouwd als een landbouw- of bosbouwtrekker.

Verder kan een landbouw- of bosbouwtrekker genieten van een bijkomende vrijstelling van de tachograafplicht binnen een straal van 100 km rond het bedrijf, op voorwaarde dat het voertuig voor landbouw- of bosbouwdoeleinden wordt gebruikt. Deze laatste vrijstelling is vooral van belang als in België de tractoren van de Europese categorie T5 moeten worden toegelaten. Deze tractoren mogen immers sneller rijden dan 40 km/uur, waardoor de algemene vrijstelling niet langer kan worden ingeroepen.

Daarnaast is in de definitie opgenomen dat een landbouw- of bosbouwtrekker 'in het bijzonder ontworpen (is) voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd.'

Zowel de FOD Mobiliteit en Vervoer als de politiediensten beschouwen de landbouw- of bosbouwtrekkers die worden

wetgeving op de vakbekwaamheid. Indien de bestuurder geboren is vóór 1 oktober 1982 mag hij het voertuig besturen zonder drager te zijn van een rijbewijs. In dat geval beroept de bestuurder zich op een uitzondering op de rijbewijsplicht voor bestuurders van trage voertuigen (nominale maximumsnelheid is ≤ 40 km/uur (+ 4 km/uur)).

Ook kunnen de landbouwvoertuigen



FOTO: BASTEL DEHASSELAIR

Landbouwvoertuigen zijn in de eerste plaats bedoeld voor het verrichten van werkzaamheden op akkers en velden. Het transport over de openbare weg is eerder bijkomstig.

gebruikt buiten de landbouw- of bosbouw, maar wel in het kader van het grondverzet en het transport van bouwmaterialen, niet langer als een landbouwvoertuig. Hierdoor moeten de bestuurders van deze voertuigen die geboren zijn ná 1 oktober 1982 beschikken over een rijbewijs C+E, in plaats van een rijbewijs G. Tevens moeten deze bestuurders voldoen aan de

die worden ingezet buiten de landbouw, niet genieten van de algemene uitzondering op de maximale breedte van een voertuig. Een landbouwvoertuig mag immers maximaal 3,00 m breed zijn, in plaats van 2,55 m, op voorwaarde dat het gaat om een transport tussen de hoeve en het veld of omgekeerd, een maximale snelheid van 30 km/uur wordt gerespecteerd én de



FOTO: TOON DE KEUKELAERE

De Boerenbond volgt verkeersdossier van nabij

De Boerenbond verwacht dat de verkeersregelgeving de komende jaren nog op diverse vlakken zal wijzigen. We verwijzen bijvoorbeeld naar het dossier over het oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen, in het grondverzet, aanpassingen aan het Technisch Reglement Auto's, het dossier uitzonderlijk vervoer, de vernieuwde wegcode ...

We zijn zelf vragende partij om diverse bepalingen in de verkeersregelgeving meer af te stemmen op de hedendaagse realiteit. Het spreekt voor zich dat steeds voldoende rekening moet worden gehouden met de specificiteit van de landbouwvoertuigen. Bij de beoordeling van nieuwe verkeersregelgeving, met implicaties voor de landbouwsector, zal de Boerenbond steeds trachten het evenwicht te bewaken tussen de terechte eisen die worden gesteld op het vlak van de verkeersveiligheid en de praktische en financiële haalbaarheid voor de land- en tuinbouwer. Het is immers, ook voor de land- en tuinbouwer, belangrijk dat hij zich op een veilige en verantwoorde manier doorheen het steeds drukker wordende verkeer kan begeven. Op de website www.boerenbond.be/verkeer kan je ook kijken naar 4 filmpjes over deze regelgeving zoals ze vandaag geldt.

gemakkelijk afneembare of opplooibare delen worden afgenomen of opgeplooid.

Verwisselbare uitrustingsstukken

In de definitie van landbouw- of bosbouwtrekker is bepaald dat het voertuig specifiek bestemd is voor het dragen, duwen en trekken van verwisselbare uitrustingsstukken die aan de machine een bijkomende functie geven. Het gaat eigenlijk om alle machines en werktuigen die op of aan de tractor kunnen worden bevestigd, zoals ploegen, (rotor)eggen, zaaicombinaties, frontladers ... Naast de verwijzing in de definitie van landbouw- of bosbouwtrekker zijn er in de wetgeving geen bepalingen opgenomen over deze 'gedragen' machines of werktuigen. Hierdoor ontstaan er interpretatieproblemen. Zo stellen de politiediensten dat dergelijke werktuigen beschouwd moeten worden als lading omdat het begrip 'verwisselbaar uitrustingsstuk' in de wetgeving nergens wordt gedefinieerd. Deze interpretatie heeft verstrekkende gevolgen. Het betekent immers dat alles wat, vooraan of achteraan, op of aan een tractor wordt bevestigd, wordt beschouwd als lading. De wegcode bepaalt in dat geval dat een lading niet vooraan het voertuig mag uitsteken. Frontwerktuigen kunnen op basis van deze interpretatie dus niet reglementair op een tractor worden bevestigd. Achteraan is een uitsteek van 1 m toegelaten, of 3 m indien het een ondeelbare lading betreft. Ook deze beperkingen zorgen in de praktijk voor problemen bij werktuigen, zoals een ploeg, die relatief ver achter de tractor uitsteken.

De Boerenbond heeft het voorbije jaar aangedrongen om deze problematiek ten gronde op te lossen. De FOD Mobiliteit en Vervoer maakt hier momenteel werk van. Doordat deze wijzigingen voorgelegd moeten worden aan zeer diverse adviserende organen zal er nog wel wat tijd verlopen vooraleer dit dossier kan worden afgerond.



Foto: Jo GENNEZ

In de definitie van landbouw- of bosbouwtrekker is bepaald dat het voertuig specifiek bestemd is voor het dragen, duwen en trekken van verwisselbare uitrustingsstukken die aan de machine een bijkomende functie geven.

Uitzonderlijk vervoer

Van zodra een voertuig de maximale afmetingen voorzien in het Technisch Reglement Auto's overschrijdt, wordt dat voertuig een uitzonderlijk voertuig en moet het onder meer beschikken over een vergunning uitzonderlijk vervoer. Deze afmetingen mogen overschreden worden 'wegens constructie' of 'wegens het transporteren van een lading'.

In het eerste geval gaat het om zelfrijdende, getrokken of gedragen (landbouw)machines, die deze afmetingen overschrijden. We denken bijvoorbeeld aan zelfrijdende oogstmachines, getrokken rooimachines, gedragen werktuigen zoals zaaicombinaties op tractoren, ... De constructie van de machine op zich, is de oorzaak van het overschrijden van de maximale afmetingen.

In het tweede geval worden de afmetingen overschreden door de afmetingen

van de lading. Deze reden wordt enkel aanvaard indien het gaat om een ondeelbare lading. Dit is een lading die niet opgesplitst of opgedeeld kan worden in kleinere delen waardoor het onmogelijk is ze te transporteren binnen de grenzen van de maximale afmetingen voorzien in het Technisch Reglement Auto's. Hierbij denken we aan de transporten van grote citernes, brugconstructies, wieken van windmolens ... maar ook bijvoorbeeld maïsdorsers op rupsbanden die op een aanhangwagen worden getransporteerd vallen hieronder. Dergelijke ladingen zijn immers ondeelbaar en moeten in hun geheel worden getransporteerd over de openbare weg.

Van zodra de lading deelbaar is, moeten bijgevolg de maximale afmetingen van het Technisch Reglement Auto's worden gerespecteerd en kan geen vergunning uitzonderlijk vervoer worden aangevraagd



Foto: GEERT MERTENS

Brochure uitzonderlijk vervoer

Sinds juli 2010 is de wetgeving over uitzonderlijke voertuigen ondubbelzinnig ook van toepassing op grote landbouwvoertuigen. Doordat de regelgeving niet tot stand kwam in overleg met de landbouwsector, nam de Boerenbond heel wat initiatieven om voorsnog de regelgeving bij te sturen, rekening houdend met het specifieke karakter van onze sector. Als landbouwsector moeten we echter ook bewust zijn van de risico's en gevaren die de zware landbouwmachines met zich mee brengen voor de andere weggebruikers. Om die reden nam de Boerenbond het initiatief een brochure te ontwerpen over de verplichte signalisatie van uitzonderlijke 'landbouwvoertuigen'. Een correcte signalisatie zorgt immers voor een betere zichtbaarheid, waardoor de andere weggebruikers

of verleend. Voor voertuigcombinaties met aanhangwagens en opleggers die gebruikt worden voor het transporteren van landbouwproducten zoals graan en aardappelen kan dan ook geen vergunning uitzonderlijk vervoer worden bekomen. Indien deze aanhangwagens worden gebruikt voor landbouwdoeleinden mogen ze 3,00 m breed zijn op voorwaarde dat het gaat om een transport tussen de hoeve en het veld of omgekeerd, een maximale snelheid van 30 km/uur wordt gerespecteerd én de gemakkelijk afneembare of oplooibare delen worden afgenomen of opgeplooid. In alle andere gevallen geldt een maximale breedte van 2,55 m.

In de landbouwsector wordt gebruik gemaakt van de langlopende vergunningen. De uitzonderlijke voertuigen van

categorie 1 (met een breedte $> 3,00$ m en $\leq 3,50$ m) kunnen een vergunning bekomen die geldig is gedurende 5 jaar. De uitzonderlijke voertuigen van categorie 2 (met een breedte van $> 3,50$ m en $\leq 4,25$ m) krijgen een vergunning die geldig is gedurende 1 jaar. De kostprijs voor de vergunning is in beide gevallen 77 euro (in 2011; jaarlijks geïndexeerd).

Naast een vergunning, moeten de voertuigen beschikken over een correct procesverbaal van goedkeuring (pvg) of procesverbaal van benaming (pnb). Indien de afmetingen op deze processen-verbaal niet overeenstemmen met de realiteit, moet – met het formulier 78/4 – een afwijking worden aangevraagd bij de Dienst Homologaties van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Oogstmachine, waarbij het maaibord getrokken wordt, waardoor deze voldoet aan de breedte om zich zonder begeleiding op de weg te verplaatsen.



FOTO: BART BELLEN

Ten slotte moeten de uitzonderlijke voertuigen voldoen aan heel wat bijkomende eisen met betrekking tot de signalisatie. Deze bijkomende vereisten hebben de bedoeling de verkeersveiligheid te verhogen door de voertuigen en hun uitzonderlijke afmetingen beter zichtbaar te maken. Op die manier kunnen de andere weggebruikers bijvoorbeeld tijdig uitwijken. De specifieke signalisatie heeft betrekking op bijkomende zwaailichten, oranje-gele borden met 'uitzonderlijk vervoer' in drukletters vooraan en achteraan, breedteborden (rood-wit diagonaal gestreepte borden) om de uiterste breedte af te bakenen voorzien van een permanent brandend wit licht vooraan en een permanent brandend rood licht achteraan. Tevens moeten deze uitzonderlijke voertuigen op de openbare weg permanent hun dimlichten en rode achterlichten laten branden. De landbouwsector is vragende partij om enkele praktische aspecten, zoals het formaat van de diverse borden en de retroreflectie, meer af te stemmen op wat gangbaar is in het buitenland. De overheid heeft ondertussen principieel toegezegd hieraan tegemoet te komen.

Wat de begeleiding van de voertuigen van categorie 2 betreft, wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een wijziging van de regelgeving die meer rekening houdt met de specificiteit van de landbouwsector, onder meer de lage snelheid waarmee de voertuigen zich verplaatsen over een relatief geringe afstand.

Informatie over het aanvragen van vergunningen en het invullen van formulieren kan je vinden op www.boerenbond.be onder het thema 'Verkeer'. Bovendien werkt de Boerenbond ook aan een verduidelijkende brochure hierover (zie band). ■

beter en tijdig kunnen anticiperen op de grote voertuigen, bijvoorbeeld door snelheid te minderen.

De brochure komt tot stand in samenwerking met de collega's van het Agrofront, maar ook Agoria, Fedagrim en Landbouw-Service zegden hun medewerking toe. Verder werken ook de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, dienst Uitzonderlijk Vervoer en Centrex Wegverkeer (het politieel kennis- en expertisecentrum inzake verkeershandhaving ten behoeve van de geïntegreerde politie en de overheden) mee. Het is immers belangrijk dat de richtlijnen op de goedkeuring van de overheid en de politiediensten kunnen rekenen. Enkel op die manier kunnen problemen en discussies op het terrein vermeden worden. Van zodra de regelgeving in een definitieve plooi is gevallen, zal de brochure worden gepubliceerd.

Knelpunten en uitdagingen voor de constructeurs

De fabrikanten van landbouwmachines worden in toenemende mate geconfronteerd met Europese en Belgische regelgeving die op tal van vlakken bijkomende eisen stelt aan de machines. Antoon Vermeulen en Nathalie Nicolas, respectievelijk voorzitter en adviseur van de afdeling 'machines voor land- en tuinbouw' van de sector Mechatronica van Agoria geven uitleg. – BART BELIËN, STUDIEDIENST –

I&T Met welke dossiers houdt de Agoria-afdeling 'machines voor land- en tuinbouw' zich voornamelijk bezig?

Antoon Vermeulen en Nathalie Nicolas: "Onze afdeling heeft 3 kerntaken: de opvolging van regelgeving, business development en innovatie."

Op het vlak van reglementering zijn de activiteiten ongeveer in 2 in te delen. Enerzijds volgen we de horizontale regelgeving op die geldt voor een hele reeks sectoren. Het gaat dan over bepaalde sociale en milieuriichtlijnen. Anderzijds volgen we de verticale regelgeving op die specifiek is voor de sector van landbouwvoertuigen of voor 'niet voor de weg bestemde machines' in het algemeen. Hieronder valt de regelgeving met betrekking tot de arbeidsveiligheid, de technische eisen om op de openbare weg te komen (Europees en nationaal), eisen voortvloeiend uit het verkeersreglement, emissies van de motoren, energie-efficiëntie, enzovoort.

In het kader van business development zijn we nu bezig met de voorbereiding van een collectieve stand op Agritechnica in oktober in Hannover. Dat is de grootste Europese mechanisatiebeurs. Zes Agoria-leden huren samen 106 m². Ter gelegenheid van deze actie zal Agoria een repertorium *Belgian manufacturers - Agricultural, Lawn & Garden and Cattle breeding Equipment* publiceren om de producten van onze leden voor te stellen en te promoten.

Wat innovatie betreft, spijst Agoria zich vooral toe op de sensibilisering en de ondersteuning van de sector op het gebied van technologie en productontwikkeling.



Samen met Agoria trachten constructeurs te voldoen aan de wettelijke normen.

FOTO: DELVANO

focus op

Afstemming regelgeving signalisatie noodzakelijk

Net zoals de landbouwers ervaren ook de constructeurs heel wat problemen met de toepassing van de regelgeving over de breedteborden: de rood-wit schuingestreepte borden die op landbouwvoertuigen breder dan 3 m moeten worden aangebracht om andere weggebruikers te waarschuwen. Op het zicht lijken deze borden allemaal op elkaar, maar toch stellen de meeste landen elk hun eisen op het vlak van afmetingen, retroreflectie en homologatie. Zo moeten in België de borden minstens 0,5 m op 0,5 m zijn, terwijl in het buitenland kleinere en ook rechthoekige formaten worden aanvaard. Verder moeten in België de witte strepen vooraan en de rode strepen achteraan retroreflecterend zijn, terwijl in andere landen het volledige bord retroreflecterend mag zijn. Dit levert voor de constructeur een heleboel praktische problemen op, maar ook voor de landbouwer die een machine koopt, wordt het op die manier heel complex en vaak praktisch onmogelijk. Zo zijn de grote Belgische breedteborden soms onmogelijk aan te brengen op de machines. Samen met Agoria wordt dan ook geijverd om de Belgische regelgeving alvast conform te maken aan wat in het buitenland gangbaar is.

Deze machine voldoet aan de Duitse signalisatienormen en is dus zeer goed zichtbaar voor de andere weggebruikers. Ze doorstaat momenteel echter niet de toets van de Belgische wetgeving.



Wat is Agoria?

Agoria vertegenwoordigt 1600 bedrijven uit de technologische sector en de 275.000 mensen die er werken. Dit is een zeer diverse sector. Zo zijn er grote verschillen in de aard van de technologieën die worden aangewend en de grootte van de bedrijven. Dertien sectoren vormen de ruggengraat van Agoria: automobiël, bouwproducten, contracting & maintenance, elektrotechniek, industriële automatisering, ICT, kunststoffen & composieten, lucht- & ruimtevaart, mechatronica, metaalbewerking, metalen & materialen, montage & kranen, veiligheid & defensie. De bedrijven die lid zijn kunnen rekenen op Agoria voor lobbying, individuele en collectieve dienstverlening in de domeinen human resources, kennis en innovatie, milieu en energie, international business development, sectorreglementering, normalisatie, economie, recht en fiscaliteit.

De afdeling 'machines voor land-, en tuinbouw' binnen de sector mechatronica groepeerde de fabrikanten van landbouwmachines. Bijna alle Belgische fabrikanten, waaronder vele kmo's zijn lid. De afdeling organiseert regelmatig, twee- of driemaal per jaar, sectorvergaderingen.

Het accent ligt hier vooral op de implementatie van nieuwe technologieën in de landbouwmachines en op de integratie van design en vormgeving in de productontwikkeling."

L&T Wat zijn voor jullie nu en in de nabije toekomst de grootste knelpunten? Voor welke uitdagingen staat de sector?

"Economisch en ecologisch omgaan met energie wordt zonder twijfel het onderwerp van de toekomst. De sector van de off-road-machines draait momenteel nagenoeg volledig op fossiele brandstoffen en dan nog hoofdzakelijk diesel. Er zijn reeds grote stappen gezet op het gebied van uitstoot van schadelijke stoffen. In de toekomst mogen we ons wellicht verwachten aan nieuwe regels om de daadwerkelijke uitstoot van koolstofdioxides verder terug te dringen. Ook komt er hoogst waarschijnlijk wetgeving om het aantal ultrafijne deeltjes binnen de perken te houden. Aangezien het rendement van dieselmotoren niet veel verder kan worden geoptimaliseerd, moet de sector uitkijken naar

meer efficiënte processen en alternatieve vormen van energie. Gezien de omgeving waarin de landbouwmachines werken, lijkt energie gepuurd uit organische teelten of organisch afval een van de geschikte pistes."

L&T De eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen worden steeds meer Europees gereguleerd. Hoe staan jullie tegenover deze evolutie? Worden jullie betrokken bij de totstandkoming van deze regelgeving?

"Het is duidelijk dat een klein land, zoals het onze, slechts een beperkte binnenlandse afzetmarkt heeft en dat export primordiaal is en blijft. Daarom zijn we een grote voorstander van Europese reglementering. Via Agoria worden de leden betrokken bij de totstandkoming van Europese regelgeving en proberen we deze in zekere zin te sturen en bij te sturen. Agoria beschikt op het gebied van heel specifieke regelgeving zelf niet over de vereiste kennis en moet daarbij rekenen op de kennis en expertise van de leden. Op vraag van de leden zal Agoria steeds al het nodige doen om het pad te effenen en de deuren te openen om te kunnen participeren. Deze wisselwerking tussen federatie en leden is noodzakelijk.

Doordat Agoria lid is van diverse Europese associaties en koepelorganisaties (zie ook band) krijgen de leden rechtstreeks toegang tot werkvergaderingen van bijvoorbeeld de Europese Commissie waar de voorstellen voor sectorspecifieke regelgeving worden gesmeed. Het speelt in het voordeel van Agoria dat we in hetzelfde gebouw huizen als CEMA (European Committee of associations of manufacturers of Agricultural Machinery) en dat de algemene en technische secretarissen van CEMA nauwe banden hebben met Agoria. Dit bevordert natuurlijk een zekere netwerking en een uiterst snelle doorstroming van informatie."

L&T Zijn er op het vlak van de eisen die aan de voertuigen worden gesteld nog veel verschillen tussen de lidstaten van de Europese Unie?

"Voor landbouwtractoren is alles reeds Europees geharmoniseerd, wat betekent dat in heel de Europese Unie dezelfde regels gelden. Voor zelfrijdende off-road-machines zijn aspecten zoals arbeidsveiligheid, emissies, EMC (elektromagnetische compatibiliteit) en dergelijke ook al geharmoniseerd. We blijven echter nog met een groot obstakel zitten, namelijk de technische eisen die aan zelfrijdende off-road-machines gesteld worden op het gebied van deelname aan wegverkeer, de zogenaamde homologatie.

De sector probeert sinds 25 jaar om ook dit aspect te regelen op Europees vlak. Tot op vandaag leverde dit nog geen resultaat op. De mobiliteitsautoriteiten van bepaalde lidstaten lijken zich met alle macht vast te klampen aan hun eigen homologatieprocedure. Nu auto's, bussen, vrachtwagens, tractoren en motorfietsen reeds een Europese typegoedkeuring kunnen krijgen, zou de Europese Commissie stilaan toch ook aan een Europese typegoedkeuring voor zelfrijdende landbouwmachines kunnen denken. Veel geld en middelen worden immers verspild doordat de technische eisen en goedkeuringsprocedures sterk verschillen per lidstaat. Verder moeten de verplichte testen per land worden herhaald omdat er geen wederzijdse erkenning is van de verleende homologaties. Dit alles is de oorzaak van een Kafkaïaanse complexiteit waardoor een constructeur zijn machines in zeer diverse configuraties moet leveren die van land tot land verschillen, wat de toestand onhoudbaar complex maakt qua planning en stockbeheer."

L&T Hoe bereiden de constructeurs zich voor op de invoering van een Europese homologatieprocedure voor de getrokken verwisselbare machines?

"Voor de meeste fabrikanten die exporteren is dit geen probleem aangezien zij reeds een homologatie van getrokken verwisselbare machines, zoals balenpersen, getrokken hooischudders en getrokken maaiers, uitvoeren voor de ons omringende landen. Deze machines zijn nu wel opgenomen in het doelgebied van de nieuwe kaderreglementering voor tractoren en de homologatie zal dus 'binnenkort' geharmoniseerd worden. Ook een Europese typegoedkeuring zal dan mogelijk worden. Concreet wil dit zeggen dat er Europese technische voorschriften zullen gedefinieerd worden op vlak van remstelsel, verlichting, signalisatie, maten en maximaal getrokken massa voor deze machines. De constructeurs zullen graag gebruik maken van deze optie, en de verschillende nationale procedures zo snel mogelijk verlaten."



Constructeurs passen zich aan

Bij de constructie van machines vormt de breedte het grootste probleem. Er zijn 3 grenzen waarmee deze rekening houden. Deze van 255 cm, 300 cm en zeker deze van 350 cm. We overlopen even de belangrijkste aanpassingen. – MAARTEN HUYBRECHTS, BEROEPSWERKING –

Getrokken werktuigen

In de landbouw worden de zware werktuigen met een grote werkbreedte in getrokken uitvoering gebouwd. Dit geeft verkeerstechnisch toch wel enkele voordelen: de achteras van de tractor wordt minder belast, de machine kan hydraulisch samengeklapt worden, de machine heeft minder uitzwaai en de remcapaciteit kan vergroot worden. De meeste constructeurs hebben dan ook geen moeite om binnen de gestelde 300 cm te blijven. Een breedte van 255 cm is vaak moeilijk te halen. Deze 255 cm is zeker onmogelijk bij vele getrokken oogstmachines, denken we maar aan persen en aardappelrooiers. We stellen vast dat de constructeurs enkele jaren geleden nog boven 300 cm breedte bouwden, maar dat is intussen veranderd. Vaak moeten we ook vaststellen dat de zware constructie moet gedragen worden door brede banden, zo komt men aan een voertuigbreedte van ± 300 cm, wat dan weer vergunningsplichtig is. Uiteraard moet je dan een vergunning voor uitzonderlijk vervoer categorie 1 aanvragen op het trekkend voertuig.

Gedragen werktuigen

Voor alle werktuigen of voertuigen telt de regel dat makkelijk afneembare elementen, wanneer de breedte boven 255 cm komt, moeten weggenomen worden. Constructeurs doen heel wat inspannin-



FOTO: ALPEGO

gen om machines met een werkbreedte van 300 cm ook een transportbreedte van 300 cm te geven. Zodoende is de machinecombinatie geen uitzonderlijk vervoer. Voor cultivatoren werken de constructeurs vooral aan smallere aandrukrollen. Bij de aangedreven werktuigen worden de zijflanken en de beveiligingsbeugels weggeklapt.

Zelfrijdende machines

De grote zelfrijdende machines kan men niet binnen de grens van 300 cm bouwen. De constructeurs van hakselaars, maai-dorsers en rooimachines halen alle kunsten uit de kast om binnen de 350 cm te blijven. Oudere machines zijn vaak iets breder en daarom vallen deze onder categorie 2, wat zorgt voor een financiële handicap. Ook hier vormen de brede banden of dubbele wielen een heikel punt. Het maaibord of maïsgebit moet binnen de 300 cm of 350 cm breedte blijven, anders moet het achteraan getrokken worden.

Landbouwaanhangwagens

Voor landbouwaanhangwagens vormt de verkeerswetgeving op het eerste zicht geen probleem. De constructeurs zorgen ervoor dat de constructie die ter keuring aangeboden wordt net onder de 255 cm blijft. Voor het gewone wegvervoer is dat de maatstaf en het is dan zaak om de gemonteerde banden ook binnen die 255 cm te houden. Vooral de zware tractoren komen hier in moeilijkheden. Voor de aanhangwagens zal gezocht worden naar iets smallere assen of andere velgen.

De mengmesttank wordt uitgerust met banden van 800 mm of meer. Gelukkig kan voor landbouwverkeer op het traject hoeveveld op een breedte van 300 cm gerekend worden en weten de Belgische en Duitse fabrikanten al langer dat zij geen injectietoestellen mogen bouwen die breder zijn dan 300 cm.

“De Belgische constructeurs voorzien de zijkanten van de aanhangwagens steeds met zijlichten”, aldus Eddy Dezeure van het gelijknamige bedrijf. “Anders komen de wagens niet door de keuring. De oudere aanhangers werden gekeurd met zijreflectoren, maar voor nieuwbouw worden dit ledlampjes. Als optie bieden we ook afdeksystemen aan, zodat de lading niet kan wegwaaien.” ■

Frontwerktuigen: verkeerstechnisch niet eenvoudig

Zware tractoren kunnen zowel vooraan als achteraan werktuigen aanbouwen. Frontwerktuigen worden alsmaar populairder omdat deze de werkefficiëntie sterk ten goede komen. Zware tractoren worden vaak met een frontlift en frontaftakas geleverd. Zeer courant wordt in de frontlift een gewichtsblok gehangen, om de tractie en de gewichtsverdeling op de vooras te verbeteren. Iedereen zal voor zichzelf moeten uitmaken of deze lengte afgestemd is met het proces-verbaal van goedkeuring (PVG) van de trekker.

Bij constructie van frontwerktuigen zullen alle firma's rekening houden met de breedte van 300 cm, ook al is dit moeilijk voor grondwerktuigen en maaiers. Voor grondbewerking bij aardappelpootbedbereiding blijft de 300 cm-grens een zeer

moeilijk te nemen drempel. Nemen we als voorbeeld de bekende AVR Multivator, deze machine in frontaanbouw is 335 cm breed. Hiervoor is een vergunning categorie 1 nodig. Gezien we hier met ruggenteelt werken op 300 cm moet de grond kluitvrij gemaakt worden op 300 cm en bovendien zit de aandrijving aan de zijkant. Hoe lossen sommige fabrikanten dit op? Aan de zijkanten bouwt men wegzwenkbare schijven die de grond naar binnen werken zodat deze door de frees verkruid wordt. Als tweede ingreep probeert men de aandrijving van de pennenfrees niet aan de zijkant maar in het midden te plaatsen. Zo kan men nipt op 300 cm blijven. Als voorbeeld nemen we het merk Alpego (zie foto boven).



FOTO: JO GENNEZ

Goed verzekerd onderweg of aan het werk

Als landbouwer breng je heel wat tijd door op je tractor of op een werktuig, niet alleen op het land, maar ook op de weg. Je loopt hierbij heel wat risico's. Denk maar aan aanrijdingen, diefstal, kantelen, ... Als je schade berokkent aan derden moet deze schade vergoed worden. Als er schade ontstaat aan je tractor of werktuig, kan dit grote gevolgen hebben voor je bedrijf. En wat als je zelf gekwetst raakt of erger, overlijdt door een ongeval? Enkele voorbeelden. – KATRIEN TUERLINCKX, KBC VERZEKERINGEN –



FOTO: BASTIE DE HASSELTAIR

De weg delen met andere weggebruikers

Het werk van een landbouwer beperkt zich niet alleen tot de boerderij of tot de gronden in de onmiddellijke nabijheid. Door de verspreiding van akkerland en weiland moeten landbouwers zich meer en verder verplaatsen om hun activiteiten te kunnen uitvoeren. Hierdoor neemt de tijd dat de landbouwvoertuigen op de openbare weg rijden toe. Er worden grotere afstanden afgelegd, vaak met een ploeg, een aanhangwagen met zware ladingen, ...

De trage landbouwvoertuigen moeten de openbare weg delen met een toenemend aantal andere weggebruikers. Het verschil in snelheid of omvang tussen de weggebruikers kan tot problemen leiden. De meeste weggebruikers zijn niet vertrouwd met de snelheid van een landbouwvoertuig. Zij veronderstellen meestal dat tractoren trager zijn dan de werkelijke snelheid waardoor de afstand en de snelheid foutief wordt ingeschat. Overdreven snelheid en een gebrek aan aandacht zijn de oorzaak van de meeste verkeersongevallen met personenwagens. Ongevallen met landbouwvoertuigen daarentegen worden dikwijls veroorzaakt door slecht werkende of niet zichtbare richtingaanwijzers, bijvoorbeeld door modder of stof.

Landbouwvoertuigen: een verzekeringskluw

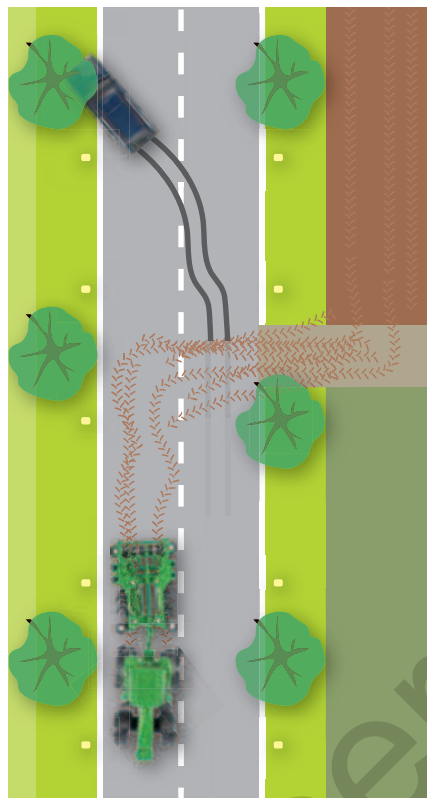
Welke verzekering na een ongeval moet tussenkomen, is afhankelijk van de hoedanigheid van het motorrijtuig of werktuig op dat moment, vernemen we van Frank en Helena Kiekens van het KBC-verzekeringskantoor Kiekens bvba in Aalter: "Werd het als voertuig in het verkeer gebruikt (verkeersrisico), dan zal de motorrijtuigenverzekering het schadegeval ten laste moeten nemen. Werd het gebruikt als werktuig (exploitatie- en risico) dan is er geen sprake van een verkeersongeval en moet de motorrijtuigenverzekeraar niet vergoeden. Hiervoor moet je een aansprakelijkheidsverzekering hebben die je bedrijfsrisico's dekt. Heb je dit niet, dan moet je de schade die tijdens de werkzaamheden wordt veroorzaakt zelf vergoeden."

Je moet je tractor en/of werktuigen verplicht verzekeren als je ermee op de openbare weg rijdt (Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen). Je kunt ook best een aansprakelijkheidspolis afsluiten voor schade tijdens het verrichten van werkzaamheden (Aansprakelijkheidsverzekering exploitatie). Het is aan te raden om beide verzekeringen bij dezelfde maatschappij af te sluiten omdat de grens tussen de polis BA-motorrijtuigen en de polis BA-exploitatie vaak een bron van discussie vormt."

Goed verzekerd op de weg

Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen Voor alle motorvoertuigen die je gebruikt op de openbare weg of op plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek, moet je een verzekering hebben. De verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen (BA-motorrijtuigen) vergoedt de schade die je met je tractor of werktuig aan anderen en hun bezittingen toebrengt als je aansprakelijk bent. Ze dekt ook de schade aan je passagiers bij een ongeval als je in fout bent. De schade

aan je eigen voertuig of je lichamelijke schade wordt niet vergoed.



DIT KAN JOU OOK OVERKOMEN...

Een voertuig slipt op de openbare weg door een modderspoor ter hoogte van een bewerkte akker. Het voertuig is beschadigd en de bestuurder is gewond. De landbouwer bevestigt dat hij op zijn veld heeft gewerkt. Volgens het verslag van de verbalisanten en de verklaringen van de partijen lag er modder op de rijbaan.

WAT IS HET GEVOLG?

Frank en Helena Kiekens: "Volgens de rechter is er een oorzakelijk verband tussen het ongeval en de staat van de weg

na het weggrijden van de landbouwer. De modder die door het landbouwvoertuig is achtergelaten, is de enige oorzaak van dit verkeersongeval. De landbouwer wordt aansprakelijk geacht op grond van zijn verzekering BA-Motorrijtuigen. De modder werd over de weg verspreid nadat de werken op het land beëindigd waren. Het begrip 'verkeersrisico' wordt ruim geïnterpreteerd. Zelfs wanneer het voertuig eerder als werktuig werd gebruikt, is het rijden en bevuilen van de openbare weg karakteristiek voor het deelnemen aan het verkeer."

Je BA-motorrijtuigen vergoedt de schade aan het voertuig en de lichamelijke schade van de bestuurder die door de modder op de weg de controle over zijn voertuig verloor. De BA-motorrijtuigen, die de schade aan anderen vergoedt, is door de overheid verplicht. Je doet er bovendien goed aan om de schade aan je eigen tractor of werktuig te verzekeren met een omniumverzekering.

Laat je verzekeraar ook weten of je de tractor voor andere zaken dan landbouwdoeleinden gebruikt. Bijvoorbeeld als je je tractor ter beschikking stelt van de carnavalsvereniging om een praalwagen te trekken. Het risico verhoogt immers. Het niet meedelen van een risicoverhogende factor is een vorm van opzettelijke verzwijging waardoor een verzekeringsmaatschappij bij schade het recht heeft om haar tussenkomst te beperken of zelfs te weigeren. Je vermijdt dan dat je verzekeraar de vergoeding die betaald werd aan het slachtoffer bij jou komt terugvorderen als blijkt dat het ongeval niets met je landbouwuitbating te maken heeft."

Ongevallenverzekering Bij een ongeval met je tractor of werktuig kan je als bestuurder gekwetst raken. Niet in alle gevallen is er een aansprakelijke partij waar de schade op verhaald kan worden. Soms is de bestuurder zelf schuldig of is er sprake van overmacht.

Maak kans op een luchtdoop op de KBC-stand

KBC is niet alleen hoofdsponsor van de Internationale Werktuigendagen, maar wil de bezoekers informeren in verband met veilig landbouwverkeer. Samen met de Boerenbond nodigen zij graag iedereen uit om deel te nemen aan hun preventie-actie. Medewerkers van de federale verkeerspolitie geven voorlichting en informatie aan de landbouwers, en zetten de vereiste signalisatie voor landbouwverkeer op de openbare weg in de kijker. Wie goed oplet en deelneemt aan de actie, maakt kans op een luchtdoop met de KBC-luchtballon. Op de stand kan je een praatje maken met de aanwezige verzekeringsagenten en relatiebeheerders Land- en Tuinbouw van KBC.



Foto: KBC

Je ziekenfonds en hospitalisatieverzekering fungeren dan als eerste vangnet voor de medische kosten en het verlies aan inkomsten. Maar als een ongeval zware gevolgen heeft, volstaan die tegemoetkomingen niet om alle kosten te betalen. Als je bijvoorbeeld een blijvende invaliditeit oploopt, kan je inkomen een serieuze duik maken. Intussen stijgen je medische kosten door de ziekenhuisopname en de lange revalidatie.



DIT KAN JOU OOK OVERKOMEN...

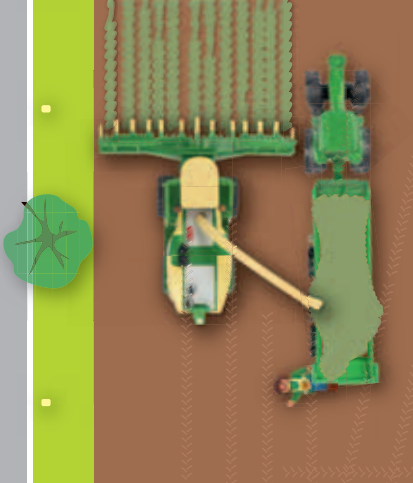
Door een onbekende reden verloor een landbouwer de controle over zijn tractor met aanhangwagen. De stuurloze tractor ging over kop, de aanhangwagen met bieten kantelde. De chauffeur zat gekneld onder zijn cabine. Hij werd zwaargewond naar het ziekenhuis overgebracht en verloor zijn rechtersvoet. Na een jaar revalidatie kan hij opnieuw aan het werk op de boerderij.

WAT IS HET GEVOLG?

Frank en Helena Kiekens: "Je ongevalverzekering betaalt een vergoeding bij blijvende ongeschiktheid, een vergoeding bij overlijden, de begrafeniskosten en/of je persoonlijk aandeel in de medische en aanverwante kosten."

Goed verzekerd aan het werk

Aansprakelijkheidsverzekering exploitatie (ba-exploitatie) Je kunt het werkrisico (exploitatierisico) van je landbouwvoertuigen verzekeren met een aansprakelijkheidsverzekering exploitatie. Voor het exploitatierisico is de schade gedekt die tijdens je bedrijfswerkzaamheden met of door het landbouwmaterieel wordt toegebracht. Als je tenminste aansprakelijk bent.



DIT KAN JOU OOK OVERKOMEN...

Op het maïsveld gebeurt er een dodelijk ongeval tijdens het hakselen. De tractor met laadbak volgt de rooimachine. Op een bepaald ogenblik rijdt de rooimachine een stukje achteruit, de bestuurder van de tractor doet dit ook. Hij kijkt hierbij niet naar achter en ziet dus niet dat er iemand zich achter de combinatie bevindt. De persoon komt onder het voertuig terecht en overlijdt.

WAT IS HET GEVOLG?

Frank en Helena Kiekens: "Volgens de rechter kaderde de handelingen van de bestuurder van de tractor in zijn beroepsactiviteit. De nabestaanden van het slachtoffer hebben recht op een schadevergoeding van de verzekeraar."

Je ba-exploitatie komt tussen voor de betaling van de schadevergoeding aan de nabestaanden van het slachtoffer."

Goed verdedigd bij schade

Rechtsbijstandsverzekering Het is niet altijd duidelijk wat het nut is van een rechtsbijstandsverzekering. De kans dat je naar aanleiding van een ongeval in een discussie over de fout terecht komt, is redelijk hoog. Stel dat iemand je schade berokkent en weigert de schade te vergoeden? De rechtsbijstandsverzekering biedt juridische ondersteuning bij het verhalen van schade bij de persoon die de schade veroorzaakt heeft. Meestal kan je verzekeraar een minnelijke regeling treffen, maar soms komt er een rechtbank aan te pas. Aan een procedure voor de rechtbank zijn hoge kosten verbonden. Zelf een advocaat, een deskundige of een gerechtsdeurwaarder inhuren is kostelijk. Je rechtsbijstandsverzekering biedt dan uitkomst.

Maar een goede rechtsbijstandsverzekering doet veel meer. Zij zorgt voor de strafverdediging, biedt bijstand bij contractuele geschillen met betrekking tot je voertuig en verleent hulp bij administratieve geschillen zoals een discussie rond de verkeersbelasting.

En wat als blijkt dat de tegenpartij insolvent is en de schade dus niet kan vergoe-

den? Een uitgebreide rechtsbijstandsverzekering verleent hiervoor dekking en zal onder bepaalde voorwaarden jouw schade zelf vergoeden.

Als je onderneming zelf schade lijdt en je die schade vergoed wenst te zien, moet je kunnen terugvallen op een professionele rechtsbijstandverzekeraar. Een uitgebreide dekking, zowel naar waarborgen als naar maximale tegemoetkoming is dus zeker geen overbodige luxe.



DIT KAN JOU OOK OVERKOMEN...

Op een regenachtige herfstavond steekt tussen 2 geparkeerde voertuigen plots een man de straat over zonder op het verkeer te letten. De tractorbestuurder reageert onmiddellijk en maakt een noodstop om een aanrijding te vermijden. De aanhangwagen kantelt en de lading belandt op de weg. De man die overstak, blijft ongedeerd. Een autobestuurder die uit de andere richting kwam, was getuige van het ongeval.

WAT IS HET GEVOLG?

De aansprakelijkheidsverzekeraar van de voetganger betwist de aansprakelijkheid en weigert de schade aan de aanhangwagen en de verloren lading te vergoeden. Frank en Helena Kiekens: "De tractorbestuurder moest aantonen dat de voetganger plots voor de tractor sprong. De rechtsbijstandsverzekeraar van de tractorbestuurder contacteerde de onafhankelijke getuige en vroeg een verklaring te bezorgen. De getuige herinnerde zich dat de voetganger plots de weg opkwam, vlak voor de tractor en bevestigde dus de versie van de tractorbestuurder. Op basis van deze getuigenverklaring was de aansprakelijkheidsverzekeraar van de voetganger dan toch bereid de schade te vergoeden." ■