



# Regels afdekken losse lading worden versoepeld

*Afvallende lading mag geen gevaar of hinder veroorzaken*

Tijdens de najaarsoogst komen er traditiegetrouw vragen over het afdekken van losse lading. Het wel of niet afdekken leidt regelmatig tot discussies tussen chauffeurs en handhavers. Inmiddels heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu toegezegd dat de verkeerswetgeving in 2014 wordt aangepast. Afdekken is straks alleen verplicht als afvallende lading gevaar of hinder veroorzaakt.

Vervoer van lading over de openbare weg moet op een veilige manier gebeuren. Voor alle voertuigen, zowel personenauto's, vrachtwagens, trekkers als zelfrijdende voertuigen en hun aanhangwagens, is er één artikel in de verkeerswetgeving over ladingzekering. De letterlijke tekst van artikel 5.18.6 van de Regeling voertuigen luidt als volgt:

1. De lading of delen daarvan moeten zodanig zijn gezekerd dat deze onder normale verkeerssituaties, waaronder begrepen volle remmingen, plotselinge uitwijkmanoeuvres en slecht wegdek, niet van het voertuig kunnen vallen.
2. Losse lading ten aanzien waarvan het gevaar bestaat dat deze of delen daarvan tijdens het rijden van het voertuig vallen, moet deugdelijk zijn afgedekt.

Alle goederen die worden vervoerd, worden gezien als lading. Daarbij maakt de verkeerswetgeving onderscheid tussen lading en losse lading. Bij het begrip lading gaat het om

vaste (ondeelbare) lading, bijvoorbeeld werkmaterieel als minikranen of rupskranen. Dan gaat het om het zekeren van lading met kettingen of spanbanden.

We beperken ons hier tot losse lading en dat betreft een heel scala aan soorten goederen. Losse lading omvat losgestorte goederen, zoals grond, zand, puin, bouw- en sloopafval, groenafval, veldgewassen, et cetera. De wettelijke bepaling zegt: wanneer er gevaar is dat losse lading of delen ervan tijdens het rijden ervan af kunnen vallen, moet deze deugdelijk zijn afgedekt. Een bekeuring voor afvallende losse lading kost momenteel € 360,-.

## **Altijd afdekken?**

Een groot misverstand in de praktijk is dat er wordt gesteld dat losse lading altijd moet zijn afgedekt. Dat is dus alleen het geval als er risico bestaat dat de losse lading ervan af kan vallen. Dit risico blijkt in de praktijk door handhavers nogal

verschillend te worden beoordeeld. Er zijn daarom handhavers die simpelweg stellen dat alle losse lading te allen tijde moet zijn afgedekt, ook al is overduidelijk dat afvallen niet kan.

Dan wordt er echter niet gekeken naar de soort lading, de wijze van belading en de 'grip' van de rijwind op de lading. Een belangrijke factor is de soort losse lading. Er is losse lading die bestaat uit vaste en relatief zware producten, zoals aardappelen en suikerbieten. Er is echter ook lading die klein, fijn en relatief licht is, zoals zand, gehakseld gras en maïs. Maïs is aan het begin van de campagne nog vrij groen en vochtig en wordt gaandeweg droger. De rijwind heeft geen grip (zie kader 'Geen afvallende suikerbieten') op de zware, vaste producten, maar wel meer op kleine, lichte producten. Aardappelen en suikerbieten zullen niet door de rijwind van de kipper worden geblazen, bij zand en maïs is dat risico er wel.

### Beladingswijze

De 'sport' van de bieten- of maïsoogst was of is om de kipper tot de rand van de schotten vol te draaien en met een mooie kop erop. Dan wordt er zo veel als mogelijk meegenomen en is de transportcapaciteit het grootst. Althans, dat is vaak de gedachte. Tegelijkertijd is er bij dergelijk beladen combinaties veel meer risico op afvallende lading en valt deze er ook daadwerkelijk eerder af. Is het niet in de bocht of op een rotonde, dan wel bij een viaduct dat de kop van de lading eraf valt. Met de toenemende handhaving op afvallende lading groeit ook het tijdverlies als gevolg van stilstand van de hakseltrein door staandehoudingen door de politie.

Om het risico op afvallende lading te verminderen, zal er minder moeten worden geladen. Zorg dat er aan de zij-kanten ruimschoots (minstens dertig centimeter) onder de schotten wordt geladen. De combinaties kunnen dan bochten en rotondes nemen zonder dat er lading van afvalt. Voorkom verder dat er bij lichte producten een al te hoge kop op zit, waarbij de rijwind te veel vat krijgt op de lading. Volledig onder de schotten laden, beperkt het afwaaien van lading grotendeels.

### Afdeksystemen

De afgelopen jaren is de handhaving op afvallende losse lading intensiever geworden. Er kan al worden gevebaliseerd als er risico bestaat op afvallende lading; dus zelfs al wanneer er geen lading wordt verloren. De afgelopen jaren zijn er daarom in toenemende mate afdeksystemen op kippers en silagewagens aangebracht. Zeker bij de aanschaf van nieuw transportmaterieel moet een afdeksysteem worden overwogen. De kwetsbaarheid van de afdeksystemen is verminderd en de bedrijfszekerheid daarmee toegenomen. Het merendeel van de nieuwe gronddumpers wordt inmiddels voorzien van een afdeksysteem. Voordeel is dan dat u weer meer kunt laden zonder lading te verliezen.

Ondanks een afdeksysteem is er nog steeds kans dat er lading wordt verloren. Er ligt zand of maïs op de spatborden of de dissel. Ook dat is potentieel afvallende lading. Ook met een afdeksysteem is bij een silagewagen niet te voorkomen dat er toch nog maïs van de bodemketting of assen valt.



Vaste producten, zoals klinkers, maar ook aardappelen of suikerbieten, geven bij ruim onder de schotten laden geen risico op afvallende lading.



Afdeksystemen op aanhangwagens voorkomen afvallende lading en dragen bij aan de verkeersveiligheid.

### Toch een bekeuring?

Wanneer de politie een bekeuring uitschrijft voor afvallende lading en u bent het er niet mee eens, dient u zelf bewijsmateriaal te verzamelen om het tegendeel te bewijzen. Voor de rechter weegt het woord van de verbaliserende agent zwaarder dan dat van de chauffeur. Met alleen woorden: je redt het niet. Neem dan ook direct foto's van de beladingstoestand ter plekke. Maak foto's van de lading in de bak van de kipper of silagewagen. Fotografeer de omgeving of eventueel de agent mee, om duidelijk te maken dat het de beladingstoestand op het moment van staandehouding betreft.

Oogstproducten vervoeren zonder dat er iets van de kipper of silagewagen valt, is praktisch gesproken onmogelijk.

### Hinder of gevaar

De formulering van het artikel over ladingzekering en afdekken maakt dat er al heel snel een bekeuring kan worden uitgeschreven. Zodra er ook maar iets afvalt, hoe weinig ook, kan er worden bekeurd. Wat naar mening van CUMELA Nederland in het artikel ontbreekt, is een bepaling die ook de gevolgen van eventueel afvallende lading voor de verkeersveiligheid mee laat wegen.

Het doel van de verkeerswetgeving is onder meer om de veiligheid op de weg te waarborgen. Een algemeen artikel in de Wegenverkeerswet is dat je in het verkeer geen gevaar of hinder mag veroorzaken. Dit uitgangspunt zou ook bij afvallende lading moeten worden meegenomen. Een afvallende suikerbiet is potentieel gevaarlijker dan afwaaiende losse maïssnippers. Een veel gehoorde opmerking uit de praktijk is dan ook of de politie in de herfst de gemeente ook bekeurt voor vallend blad op de weg.

Inmiddels hebben we na lang aandringen de toezegging dat in 2014 het wetsartikel over losse lading zo wordt aangepast dat deze alleen deugdelijk moet zijn afgedekt als er gevaar of hinder ontstaat door afvallende of wegwaaiende lading. CUMELA Nederland is ervan overtuigd dat bijvoorbeeld het wegwaaien van gras of maïs qua gevaarstelling is te vergelijken met vallende bladeren in de herfst en er geen reden is om afdekken te eisen. In welke gevallen er wél gevaar of hinder ontstaat, zal in de toekomst door jurisprudentie duidelijk moeten worden. Wat zal blijven, is dat het verliezen van losse lading, nu en in de toekomst, tot een minimum moet worden beperkt. Dit in het belang van de verkeersveiligheid van ons allemaal. Afdeksystemen en beheerst laden dragen hier zeker toe bij.

Tekst & foto's: **Hero Dijkema**

### Geen afvallende suikerbieten

Enige jaren geleden werden de vrachtwagens van een suikerbietenvervoerder bij herhaling staande gehouden en werd er geverbaliseerd wegens het niet afdekken van de lading. De transporteur was het hier niet mee eens en daarop werd besloten om te testen of de suikerbieten van de vrachtwagen konden vallen. Daarop is bij het testcentrum van de RDW in Lelystad gereden met een vrachtwagen beladen met bieten met een gewicht van 52,5 ton. Daarbij is er voldoende ruimte onder de schotten, zodat de suikerbieten in de bak blijven. Er zijn noodstops gemaakt, uitwijkmanoeuvres en er is op maximumsnelheid gereden. De conclusie was dat er geen bieten konden afvallen. Gevolg was dat de bekeuringen van de baan waren. Voor losse lading bestaande uit vaste en zware producten (zoals suikerbieten en aardappelen) is ruim onder de schotten laden voldoende om afvallen te voorkomen.

*In deze rubriek behandelen we iedere maand een onderwerp op het gebied van aanbestedingen en het aannemen van werken. Heeft u ook een vraagstuk, laat het CUMELA Nederland weten.*



## IN KORT BESTEK

### Plan van aanpak is geen invuloefening

#### Beste Jan,

Waarom scoort mijn plan van aanpak onvoldoende? Ik geef op alle vragen keurig antwoord.

#### Beste aannemer,

Deze vraag wordt vaker gesteld, zeker nu het bij aanbestedingen steeds vaker gaat om de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI). Aanbestedende diensten zijn bij hun motivatie waarom het ene plan beter scoort dan het andere vaak niet scheutig met informatie. CUMELA Nederland adviseert daarom altijd om in een persoonlijk gesprek met de aanbestedende dienst een nadere toelichting te vragen. Zeker na de gunning is een dienst daar altijd toe bereid. Met dit gesprek kunt u leren hoe u het de volgende keer (nog) beter kunt doen.

Neem de kwaliteitseisen op in uw plan van aanpak. Maak ook een inschatting van wat uw opdrachtgever belangrijk vindt voor dit werk en besteed hier extra aandacht aan.

Uw vraag triggerde mij: u geeft op alle vragen keurig antwoord. U heeft het bestek goed gelezen en geeft antwoord op dat wat wordt gevraagd. Uw collega's werken precies zo, dus geef uw eigen visie. Anders dan bij voorwaarden mag u, als het gaat om kwaliteit, meer bieden, zeker als de aanbestedende dienst u daartoe uitdaagt door het doel van zijn aanbesteding te vermelden. De rechter verwoordde het recent zo: "Een gunningssystematiek (mede) op basis van kwaliteit zal daarom aan een inschrijver ruimte moeten laten om de gestelde vragen naar eigen inzicht te beantwoorden. Daardoor wordt een inschrijver optimaal gestimuleerd om inventief in te schrijven en door middel van de beantwoording van de vraag zoveel mogelijk kenbaar te maken begrip te hebben voor en inzage te hebben in die aspecten van de opdracht die naar zijn oordeel relevant zijn voor de aanbestedende dienst."

Elke kwalitatieve beoordeling heeft iets subjectiefs in zich. Van belang is dat voor de kandidaat-inschrijver volstrekt duidelijk is wat van hem wordt verwacht, dat de inschrijvingen aan de hand van een zo objectief mogelijk systeem worden beoordeeld en dat de gunningsbeslissing zodanig inzichtelijk is dat het voor de afgewezenen inschrijvers mogelijk is om de beoordeling te toetsen. Twijfelt u hieraan, stel dan vragen bij de inlichtingen!

### Jan van der Leij

*Beleidsmedewerker GWW*