

EXTRA

VOERTUIGEN OP HET BEDRIJF EN OP DE WEG



EEN NIEUWE KENTEKENPLAAT VOOR TRACTOREN ... NOG IN 2012?

Bart Beliën, adviseur Studiedienst Boerenbond
Jan Vancayzeele, consulent tuinaanleg – foto's J. Vancayzeele

De mogelijke invoering van een kentekenplaat voor landbouwvoertuigen in landbouwgebruik was de voorbije weken in de actualiteit. Staatssecretaris voor Mobiliteit Wathelet zou verklaard hebben dat deze kentekenplaat nog in 2012 ingevoerd zal worden.

De land- en tuinbouwvoordelen vrijwaren

De transportsector was al lang vragende partij om een einde te maken aan de 'oneerlijke concurrentie' met landbouwvoertuigen. Eén van de remedies was volgens de sector het afschaffen van de landbouwvoordelen, zoals rijden met rode brandstof, de vrijstelling van de periodieke technische keuring en de vrijstelling van de wegverkeersbelasting. Voor de landbouwsector was deze redenering onaanvaardbaar, want de landbouwvoordelen vinden net hun oorsprong in het feit dat deze voertuigen hoofdzakelijk gebruikt worden op velden en akkers en zich dus relatief weinig over de openbare weg verplaatsen.

Om de landbouwvoordelen maximaal te vrijwaren voor onze land- en tuinbouwers is Boerenbond samen met de andere landbouworganisaties in gesprek gegaan met de transportsector en de overheid. Daarbij hebben we ervoor gekozen om een onderscheid te maken op basis van het criterium 'gebruik' en kwamen we na vele vergaderingen tot een principiële akkoord rond een strikte lijst van alle niet-toegelaten activiteiten..

LANDBOUWTRACTOREN MASSAAL INGEZET IN DE TRANSPORTSECTOR

Terwijl in België het aantal landbouwbedrijven in dertig jaar met 63 procent is gedaald, is het aantal tractoren in omloop in die periode met 40 procent gestegen. Opvallend zijn de cijfers voor Brussel: de hoofdstad telt 21 landbouwbedrijven en 956 tractoren, of een gemiddelde van 45,5 tractoren per boerderij. De oorzaak van het succes van tractoren is het gunstig fiscale regime. Landbouwtractoren genieten immers heel wat voordelen, onder andere vrijstelling van accijns en verkeersbelasting, niet onderworpen aan de periodieke keuring en vrijstelling van tachograaf (gekoppeld aan de maximumsnelheid van 40km/h). Gevolg is dat tractoren in de transportsector massaal worden ingezet bij grondwerken. "Om oneerlijke concurrentie te vermijden, zal de wetgeving nu dus worden aangepast", zegt staatssecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet (Belga).

EXTRA

VOERTUIGEN OP HET BEDRIJF EN OP DE WEG

Een lijst van alle niet-toegelaten activiteiten

In de toekomst is het de bedoeling dat landbouwvoertuigen een landbouwkentekenplaat krijgen als ze niet gebruikt worden voor activiteiten van grondverzet, transport van afval of vervoer van materiaal en goederen in het kader van infrastructuur- of bouwwerken. Deze activiteiten blijven toch mogelijk als het transport gebeurt in het kader van het beheer van de eigen landbouw- of bosbouwexploitatie. Zo kan een land- of tuinbouwer uitgegraven grond voor het bouwen van een mestkelder of betonblokken voor het bouwen van een loods transporteren met zijn tractor met een landbouwkentekenplaat. Onder het begrip 'afval' vallen niet de toegelaten meststoffen, bodemverbeteraars en het eigen bedrijfsafval. Hij mag dus land- of tuinbouwfolie naar het containerpark brengen met zijn tractor.

Alle activiteiten die niet opgenomen zijn in deze lijst mogen uitgevoerd worden met een landbouwvoertuig dat beschikt over een landbouwkentekenplaat.

Loonwerkers tenslotte, mogen met een landbouwkentekenplaat transport verrichten gelinkt aan een loonwerkactiviteit, zoals het oogsten van groenten of het opbrengen van mest. Dit transport moet dan gebeuren tussen de landbouw- of bosbouwexploitatie van derden en de bijbehorende erven, en direct daarbij aansluitend de los- of laadplaats.

Wat zijn de gevolgen voor de tuinaanlegsector?

Het is op dit moment nog niet duidelijk of tuinaanlegbedrijven in de wetsvoorstellen al dan niet beschouwd zullen worden als landbouw- of bosbouwexploitaties. Het vervoer van groenafval, materieel en goederen in het kader van infrastructuur- of bouwwerken voor derden (dus niet in eigen beheer) is alleszins niet mogelijk met een specifieke landbouwkentekenplaat. Tuinaannemers in het bezit van een landbouwtrekker die uitsluitend gebruikt wordt voor grondbewerkingen, maaien, zaaien, snoeien,...., dus niet voor transportdoeleinden, zullen wel een landbouwkentekenplaat



▲ Tractoren ingezet voor grondbewerkingen zullen wel een landbouwkenteken kunnen aanvragen.

kunnen aanvragen.

Het vervolg

Uit contacten met het kabinet van staatssecretaris Wathélet en de FOD Mobiliteit blijkt dat er geen bijzondere reden is waarom het dossier nu plots in de actualiteit komt. Het kabinet en de FOD Mobiliteit werken wel aan wetsvoorstellen, maar hebben momenteel nog geen zicht op een concrete timing.

Boerenbond drong opnieuw aan op tijdig en grondig overleg. Wij staan achter het principe-akkoord, maar over sommige concrete modaliteiten en randvoorwaarden moet nog onderhandeld worden. We denken daarbij onder meer aan de praktische invoering of aan hoe wordt omgegaan met al verleende afwijkingen op de maximale afmetingen, naast een juridische verankering van de landbouwvoordelen.

LADING VASTMAKEN VRAAGT AANDACHT

Maarten Huybrechts, consulent landbouwmechanisatie Boerenbond - foto's W. De Geest en B. Boeraeve

In de land- en tuinbouw en tuinaanleg wordt heel wat materiaal vervoerd. Een groot deel van de producten wordt vervoerd in gesloten bakken. De kans op verlies van lading is in zulke gevallen sterk gereduceerd. Toch durft men in de sector wel eens boven de zijwanden laden, wat de kans op verlies sterk doet toenemen. Wanneer we elementen vervoeren op een vlakke laadbak dan schrijft de wetgeving ons voor dat we het verlies van deze producten moeten voorkomen.



afscherming, hier zal er vooral op gelet worden om de scherpe delen af te schermen of deze op een veilige hoogte te brengen. Een frontlader met bak of mestriek bijvoorbeeld zal het best in een hoge stand gezet worden. Brede en uitstekende delen moeten worden gesignaleerd en in geval van uitzonderlijk vervoer moeten deze platen ook overdag verlicht zijn.

3. De lading mag geen schade aan de weg berokkenen

De lading of het voertuig mag de weg niet beschadigen. Spoorvorming is een vorm van wegbeschadiging maar de landbouwvoertuigen zijn hier gelukkig niet de oorzaak van. Over de weg slepende zaken zijn op die manier ook verboden.

4. De lading mag de lichten niet afdekken

Dit komt in land- en tuinbouw wel eens meer voor. Vooral bij het dragen van omvangrijke werktuigen achteraan zullen de lichten afgeschermd worden naar de andere weggebruiker. Gedragen meststofstrooiers, zaaimachines of grotere ploegen zullen daarom een eigen verlichtingssysteem hebben. Ook de zwaailamp moet vanuit alle hoeken zichtbaar zijn.

5. Het voertuig moet stabiel geladen zijn

Elk voertuig heeft zijn toegelaten asbelasting. Het is nuttig om een schema te hebben van de toegelaten aslast van al je voertuigen. Heel wat gewone vrachtwagens worden te zwaar geladen op de vooras. Bij tractoren krijgt men dan weer vaak een te zware

In 2007 is de wetgeving aangescherpt volgens Europese normen en vanaf oktober 2009 is deze van toepassing voor +3,5 ton. Voor traag vervoer (max 40 km) zijn de regels minder streng omdat tengevolge van de lage rijsnelheid de zijwaartse krachten van de lading beperkt zijn. De voertuigen voor traag vervoer moeten zorgen dat hun lading goed geborgd is. Hiervoor moeten deze voldoen aan zes regels.

1. De lading mag het zicht van de bestuurder niet hinderen

Iedereen zal overtuigd zijn dat de bestuurder een goed zicht op de weg moet hebben. In de land- en tuinbouwsector worden echter meer en meer frontwerktuigen aangebouwd en het is

nu aan de constructeur en de tractorbestuurder om steeds te zorgen voor een maximale zichtbaarheid op de baan. Hogere fronttanks, zaadbakken of andere werktuigen kunnen het zicht belemmeren. Een ander veel voorkomend frontwerktuig is de wiellader, verreiker of frontlader. Het zicht wordt het minst gehinderd door de laadarmen zeer laag te plaatsen. Hier kan wel een probleem ontstaan met punt 2, de veiligheid van de weggebruiker. Denk intussen ook even aan schone ramen en een zonnecleef.

2. Een lading mag de andere weggebruikers niet hinderen

Voor traag vervoer denken we vooral aan alle soorten werktuigen met weinig

EXTRA VOERTUIGEN OP HET BEDRIJF EN OP DE WEG



▲ De voertuigen voor traag vervoer moeten ervoor zorgen dat hun lading goed geborgd is.

oplegdruk in de trekhaak zodat de achteras van de tractor in overgewicht gaat. Dit lost men op door bepaalde delen van de laadruimte vrij te houden van vracht. Hiervoor wordt in de praktijk een beroep gedaan op verplaatsbare voorschotten. Uiteraard moeten deze stevig opgesjord zijn.

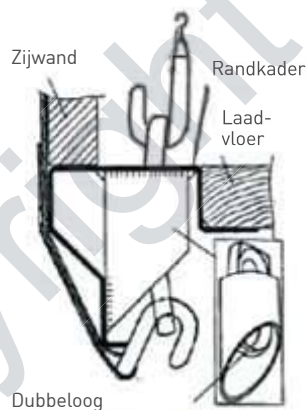
6. Er mag geen ladingsverlies zijn

De land- en tuinbouwer hoeft zijn lading niet af te dekken binnen een straal van 25 km rond zijn bedrijf. Anderzijds moet hij alle maatregelen nemen om ladingsverlies te voorkomen. Een van de meest efficiënte maatregelen is de laadruimte minder hoog vullen. De bult van de lading die boven de aanhangwagen uitsteekt moet in theorie mooi glad kunnen gestreken worden zonder dat er iets over de zijwanden valt. Is er toch kans op ladingsverlies dan zal de lading afgedekt worden met een net of een zeil.

Vastmaken van de lading op vlakke laadvloer

1. Verankeringsplaatsen

Voor snel verkeer (vrachtwagens) moeten er sterke verankerpunten voorzien zijn. Zwaardere voertuigen moeten sjorogen hebben van 2000 kg kracht. Dit wil zeggen dat een wagen die 20 ton mag laden, ook 20 sjorogen van 2 ton moet hebben (10 ankers aan elke zijde)



Figuur 1: ankerplaatsen moeten voldoende sterk gemaakt zijn.

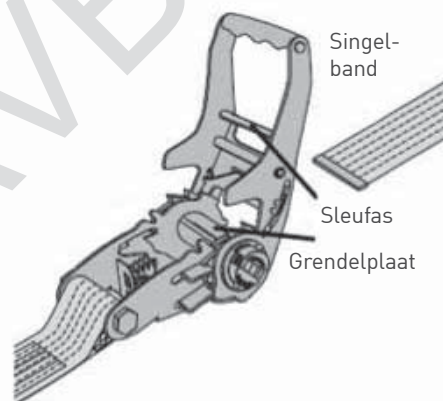
2. Sjormiddelen

Om een lading vast te maken wordt traditioneel gebruik gemaakt van spanbanden of kettingen. Bij de spanbanden en de kettingen moet steeds een label horen. Ingeval van traag vervoer gelden de strenge regels niet letterlijk.

In volgende figuren wijzen we op het goed gebruik van spanbanden of sjorriemen. Deze banden zijn zeer gebruiksvriendelijk maar worden niet steeds goed aangewend. Bijna altijd heb je voor een goede verankering 4 aparte verankerpunten en spanbanden nodig.

Sjormiddel basispositie / uitgangspositie

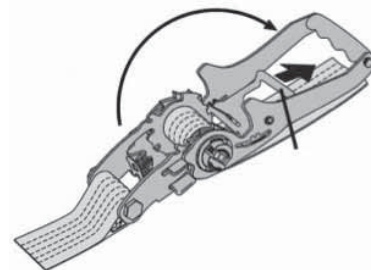
Open de ratelhendel en breng de lege sleufas in de invoegpositie voor de singelband.



Lossen

Trek aan de grendelplaat en zwenk de ratelhendel ca. 180° tot aan de eindaanslag om de grendelplaat in de laatst mogelijke uitsparing te laten klikken.

Opgelet! De voorspankracht wordt in één klap vrijgegeven.



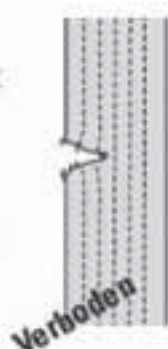
Lengte-instelling van het sjormiddel

Steek het losse uiteinde in de sleufas en trek het erdoor totdat de band strak tegen de lading ligt.

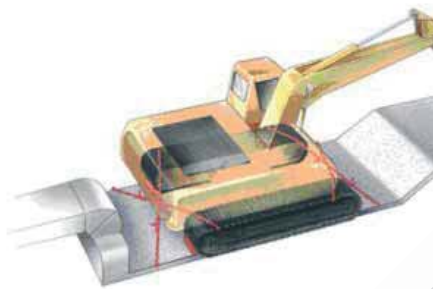


Spanmiddelen

Scheuren groter dan 10% aan de zelfkant en overmatige slijtage, omdat in deze gevallen geen reparatie meer mogelijk is. Beschadigingen van de naden. Vervormingen door warmte. Contact met agressieve stoffen indien deze niet uitdrukkelijk door de fabrikant zijn vrijgegeven.

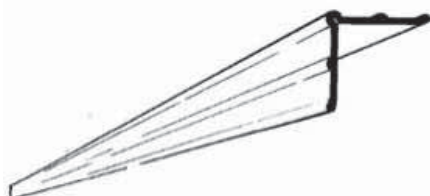


Zwaar materiaal wordt met vier afzonderlijke spankettingen i.p.v. spanbanden vastgelegd. De borging is beter wanneer de hoek van de ketting met het horizontaal vlak klein is. De zijdelingse krachten worden dan het best opgevangen. Daarom worden de spanmiddelen kruislings aangelegd.



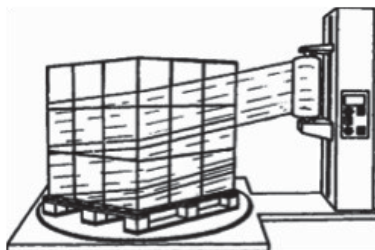
3. Hoekbeschermers

Hoekbeschermers hebben een meervoudige functie. De spanriemen worden beschermd tegen beschadiging. De lading wordt beschermd tegen inkeping en de lading wordt over een grote breedte goed vast gemaakt.



4. Verpakken in wikkelfolie

Kleine elementen kunnen tot een eenheid gebracht worden door de inpaktechniek. Op die manier is het voldoende om de volledig samengebonden eenheid maar eenmaal vast te sjoorren.



5. Kopsjorren zorgt dat de lading niet kantelt



De laadbak moet voldoende sterk zijn. De laadbak met sterke zijwanden kan al heel wat ladingsverlies voorkomen. Toch moet er zeker op gelet worden dat elk onderdeel van de lading niet kan gaan slingeren. Indien de zijwanden sterk genoeg zijn, kan er veel tijd bespaard worden in het vastmaken. Hoe sterk de wanden moeten zijn is Europees vastgelegd in de EN-norm 12642. Deze gelden voor snelverkeer.

Een standaard voertuig moet aan volgende regels voldoen:

- Kopschot: 40% van het laadvermogen, met een maximum van 5 ton
- Achterwand: 25% van het laadvermogen, met een maximum van 3,1 ton
- Zijwanden: 30% van het laadvermogen (geldt niet voor schuifzeilenwanden)

Wat is een XL laadruimte? Dit is een laadbak voorzien van een stevig framework dat sterk genoeg is om de krachten van een lading op te vangen. Ook hier geldt de regel dat een lading moet geblokkeerd liggen in de laadbak. Losliggende elementen zijn steeds uit den boze.

Voor versterkte opbouwen is er sinds januari 2007 de EN 12642 Code XL. Het doel van de Code XL was om hogere sterkte-eisen van opbouwen te kunnen specificeren en eisen voor de zijwanden van voertuigen met schuifzeilen vast te leggen. Conform Code XL gelden de volgende sterkte-eisen:

- Kopschot: 50% van het laadvermogen
- Achterwand: 30% van het laadvermogen
- Zijwanden: 40% van het laadvermogen

Samenvatting

Zowel bij traag vervoer als bij snel transport moet altijd de lading vastgemaakt zijn. Voor traag vervoer is vastmaken volgens de goede praktijk voldoende, terwijl voor snel vervoer strikte regels zijn voorgeschreven. De lading moet steeds in de vier horizontale richtingen geborgd zijn. Door een lading naar beneden te trekken (neersjorren) kan men de wrijving met de vloer verhogen.

Een groot misverstand vinden we bij het kopsjorren. Ook bij traag vervoer moet voorkomen worden dat een lading naar voor kan losbreken. Dit is onafhankelijk van de rijsnelheid maar hangt wel af van de remkracht of de vertragingcoëfficiënt. Dit wil zeggen dat wanneer bij traag rijden of snel rijden er geremd wordt met dezelfde vertraging, de lading dan ook dezelfde voorwaartse kracht ondervindt.

In laadruimtes met zijschotten moet steeds vormvast geladen worden om rondslingeren te voorkomen. Bij een XL-trailer moet er naast vormvast laden ook meestal een borging zijn aan de achterwand van de lading.

EXTRA

VOERTUIGEN OP HET BEDRIJF EN OP DE WEG

NASCHOLING VOOR ATTEST VAKBEKWAAMHEID

Bron: PCLT- foto W. De Geest

Bestuurders van voertuigen van categorie C of D die vóór 10 september 2009 hun rijbewijs C of D behaalden, moeten 35 uur nascholing volgen tegen september 2016. Bestuurders die na 10 september 2009 datzelfde rijbewijs behaalden, moeten vóór het vijfde jaar na het behalen van hun rijbewijs eveneens zo'n nascholing volgen. In sommige omstandigheden zijn deze bestuurders wel vrijgesteld hiervan.



BOERENBOND NIET VOLLEDIG AKKOORD MET DEZE INTERPRETATIE!

Boerenbond is het niet volledig eens met de interpretatie op vorige pagina. De tweede voorwaarde voor de vrijstelling van nascholing vereist namelijk dat het vervoer in kwestie niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is. Over de invulling van deze interpretatie bestaat onduidelijkheid. De FOD Mobiliteit hanteert sinds kort een strenge interpretatie, waardoor het leveren van primaire, zelfgekweekte en niet-verwerkte producten aan de veiling niet langer kan zonder attest van vakbekwaamheid, louter omdat het een levering betreft. Volgens Boerenbond, gesteund door een vroegere interpretatie van de FOD Mobiliteit, ben je vrijgesteld zolang het besturen van een vrachtwagen een occasionele activiteit is in het licht van de (andere) professionele activiteiten van de bestuurder. Op dit moment zijn er geen juridische precedents die de ene of de andere interpretatie ondersteunen.

Boerenbond legde de problematiek voor aan het kabinet van staatssecretaris Wathélet en volgt de verdere evolutie van het dossier nauwgezet op.

Bart Beliën, adviseur Studiedienst

Mogelijke vrijstellingen

Bestuurders van voertuigen waarvan de snelheid maximaal 45 km kan bedragen, hoeven deze nascholing niet te volgen. Ook voor voertuigen die ingezet worden voor niet-commercieel vervoer voor privédoeleinden geldt de vrijstelling. Als je dus occasioneel met je eigen paard in een aanhanger naar de manege rijdt – niet in het kader van een wedstrijd, want dat is commercieel – ben je vrijgesteld. Bestuur je een voertuig om materiaal, machines of apparatuur te vervoeren die je nodig hebt voor je werk en is je hoofdtaak niet chauffeur, dan ben je ook vrijgesteld.

Wat meer verduidelijking

De FOD Mobiliteit en Vervoer interpreteert de term 'materiaal' in de ruime zin. Zand, stenen, maar ook groenten en fruit of andere afgewerkte producten worden als materiaal beschouwd. Als tweede voorwaarde voor de vrijstelling mag het vervoer in kwestie niet de voornaamste activiteit van de bestuurder zijn. Voor een land- of tuinbouwer die zijn materiaal vervoert naar de plaats waar hij aan land- of tuinbouw doet, is het vervoer bijkomstig. Maar als hij dit materiaal louter gaat leveren en er verder niets mee doet, kan het vervoer moeilijk als bijkomstig beschouwd worden. Hij

heeft dus geen recht op vrijstelling als hij bijvoorbeeld goederen levert aan de veiling of aan een klant.

Stel de nascholing niet uit

September 2016 lijkt nog veraf, maar als iedereen deze nascholing vooruit-

schuift tot in 2016 kunnen de opleidingscentra en de instructeurs onmogelijk alle bestuurders hun 35 uur nascholing bezorgen. Je hebt ook niets te verliezen door nu al de nascholing te volgen. Je houdt gewoon het behaalde attest bij en op het gepaste moment

vraag je aan je gemeentebestuur een verlenging van je vakbekwaamheid (code 95).

INFORMATIE – info@mobilit.fgov.be

HET GEBRUIK VAN DE TACHOGRAAF

Jan Vancayzeele

Het gebruik van de tachograaf is een vrij complexe en technische materie. In de regel wordt een tachograaf steeds verplicht op elk wegvervoer, tenzij de bestuurder kan genieten van de voorziene uitzonderingen. In dit artikel een overzicht van de reglementering inzake vrijstellingen.



Een tachograaf registreert de rijnsnelheid van een vrachtauto. Aan de hand van de tachograafschijf kunnen rij- en werktijden gecontroleerd worden. Er zijn twee types van tachografen, de analoge die gebruik maakt van een tachograafschijf en de sinds 2006 verplichte digitale tachograaf, die gebruik maakt van een bestuurderspas. Een tachograaf mag alleen ingebouwd worden door een erkend installateur. Na de installatie moet de tachograaf worden verzegeld en komt er een installatieplaatje op. De

controle en de ijking hiervan verloopt via de periodieke controle van de voertuigen.

Digitale tachograaf

Het geheugen van de digitale tachograaf registreert de gegevens van een voertuig over een periode van 365 dagen. Het maakt niet uit welke chauffeur met het voertuig reed. De bestuurderskaart registreert de gegevens van de specifieke chauffeursactiviteiten over een periode van 28 dagen. In het bijzonder worden de

persoonlijke gegevens van de chauffeur, de rij- en rusttijden, de afstanden, de snelheid, de snelheidsovertredingen, de fouten, de gebeurtenissen en de controles opgenomen. Op het scherm van de digitale tachograaf zie je de plaatselijke tijd, de snelheid, de totale kilometerstand en, via een combinatie van pictogrammen, de werkzaamheden van de chauffeur(s).

Vrijstellingen

In specifieke gevallen zijn in België volgende vrijstellingen van tachograafgebruik mogelijk.

Voertuigen die vrijgesteld zijn van tachograafgebruik:

- Voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder beroepshalve gebruikt. Deze voertuigen mogen alleen binnen een straal van 50 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is (dus niet voor de professionele vervoerder). Eens buiten die perimeter, wordt het gebruik van de tachograaf verplicht.
- Voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 40 km per uur bedraagt zoals land- en bosbouwtractoren, bandenkranen, verreikers, ... binnen een straal van

EXTRA

VOERTUIGEN OP HET BEDRIJF EN OP DE WEG

100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf.

- Voertuigen voor goederenvervoer voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen beroepsactiviteit worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf. Voertuigen van bedrijven die tuinen onderhouden of aanleggen vallen ook onder deze vrijstelling. Let op: het gaat in deze vrijstelling wel degelijk over vervoer in kader van de eigen beroepsactiviteit. Vervoer voor derden wordt beschouwd als professioneel vervoer en is dus niet vrijgesteld van tachograafgebruik.

De gebruiker zal bij de technische schouwing van zijn voertuig een verklaring moeten ondertekenen waarbij hij onder de vermelde voorwaarde, ontslagen wordt van het gebruik van de tachograaf.

Let op: deze afwijkingen zijn enkel van toepassing op het Belgische grondge-



Foto: W. De Geest

▲ Voertuigen van bedrijven die tuinen onderhouden of aanleggen vallen ook onder de vrijstelling van de tachograaf als het over vervoer in het kader van de eigen beroepsactiviteit gaat.

bied. De EU-verordening voorzag namelijk dat lidstaten in bepaalde gevallen van de Europese richtlijn kunnen afwijken. Het strekt daarom tot de aanbeveling dat steeds een geijkte

tachograaf in het voertuig wordt voorzien als je internationaal vervoer doet. In de andere lidstaten kunnen namelijk andere wetten gelden.

HOE ZIJN LANDBOUWVOERTUIGEN VERZEKERD?

Arnold Rahier, KBC-Verzekeringen (Bron Landbouw&Techniek 2009)

Het is belangrijk om voor je tractor en werktuigen een goede verzekering af te sluiten. Op bedrijfsniveau heb je 2 types polissen die je beide moet afsluiten, namelijk de Patrimoniumpolis land- en tuinbouw en de Bedrijfspolis land- en tuinbouw.

De 'Patrimoniumpolis land- en tuinbouw' verzekert de eigendommen en de goederen van de land- en tuinbouwer terwijl de 'Bedrijfspolis land- en tuinbouw' de aansprakelijkheid en rechtsbijstand verzekert. Beide polissen zijn zogenaamde 'Integratiepolissen'. Heel wat kleinere polissen zijn in deze verzamelpolissen vervat. Het voordeel hiervan is dat een land- of tuinbouwer hiermee beschikt over een volledige verzekering en de kans dat sommige risico's dubbel verzekerd zijn, wordt uitgesloten. In beide polissen komen de tractoren en zelfrijdende

landbouwmachines van de land- of tuinbouwer voor.

Een derde verzekering waarin de landbouwmachines en tractoren voorkomen, is uiteraard de motorvoertuigenverzekering. Deze verzekering is verplicht voor alle motorvoertuigen die gebruikt worden op de openbare weg of op plaatsen die voor het publiek toegankelijk zijn.

De tractor als patrimonium

Samen met de andere eigendommen van de land- of tuinbouwer dekt de Patrimoniumpolis

land- en tuinbouw ook de tractoren en de landbouwmachines die op het bedrijf gebruikt worden. De tractoren en machines worden in deze polis omschreven als 'los materieel'. Deze verzekering voorziet onder meer een dekking voor diefstal, brand, ontplofingen, natuurrampen en 'aanraking' van bijvoorbeeld vallende masten. Zeer specifiek in deze verzekering is dat als de tractoren en machines buiten de verzekerde ligging – bijvoorbeeld op het veld – gebruikt worden, zij eveneens verzekerd zijn. Dit geldt weliswaar niet bij het gebruik voor loonwerk en



Foto: W. De Geest

ook niet voor vandalisme als ze niet gestald zijn in een afgesloten ruimte.

In het kader van 'diefstal' wordt als belangrijkste preventiemaatregel naar voor geschoven dat tractoren en zelfrijdende landbouwmachines op slot moeten zijn als ze gestald worden.

In de Patrimoniumpolis bestaat ook de mogelijkheid om mechanische machines (waaronder we ook tractoren en zelfrijdende landbouwmachines verstaan) te verzekeren in 'Alle Risico'. In deze dekking is alles verzekerd, behalve dat wat uitdrukkelijk is uitgesloten. Belangrijke uitsluitingen zijn: op voorhand gekende gebreken, schade door langzaam werkende invloeden (bijvoorbeeld roest), snelle slijtage en schade die onder garantie of onderhoudscontract valt. Onder deze dekking kan je ook kiezen voor een machinebreukverzekering. Hieronder verstaan we de schade door materiaal-, constructie- of montagefouten en in het algemeen schade door een intern gebrek. De machinebreukverzekering kan vergeleken worden met een omniumverzekering. Wel moet je er rekening mee houden dat 'esthetische' schade zoals krassen of blutsen die geen invloed hebben op de goede werking van de machine niet in de verzekering is opgenomen. De vergoeding bij schade voor los materiaal is in de Patrimoniumpolis standaard gebaseerd op de werkelijke waarde van de verzekerde tractor of

machine. Voor de 'Alle risico'-dekking kan echter ook geopteerd worden om te verzekeren op nieuwwaarde.

De tractor als werkinstrument

De gevaren verbonden aan de exploitatie van een land- of tuinbouwbedrijf zijn verzekerd in de Bedrijfspolis. Deze polis is een verzamel polis voor enerzijds de schade waarvoor een landbouwer aansprakelijk gesteld kan worden, anderzijds voorziet deze polis ook rechtsbijstand wanneer zou blijken dat een land- of tuinbouwer bij het uitvoeren van zijn bedrijfsactiviteit schade oploopt. Een onderdeel van de bedrijfspolis is dus de 'verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid'. Deze verzekering is nog het best te vergelijken met de familiale verzekering.

We maken duidelijk een onderscheid tussen het gebruik van tractoren en zelfrijdende landbouwmachines als werktuig en het gebruik van deze tractoren op de weg. Voor alle motorvoertuigen die gebruikt worden op de openbare weg of op plaatsen die voor het publiek of zelfs voor een beperkt aantal mensen toegankelijk zijn, moet je verplicht een motorrijtuigenverzekering hebben. Deze verzekering vergoedt alleen als er een oorzakelijk verband bestaat tussen de schade en enig gebruik van het motorwerktuig in het verkeer. Veroorzaakt een dergelijk werktuig schade, dan wordt nagegaan in hoeverre het schadegeval onder de dekking van de motorrijtuigenverzeke-

ring valt. Dit hangt af van de hoedanigheid die het werktuig bezat op het ogenblik dat het ongeval zich voordeed. Werd het als 'voertuig in het verkeer' gebruikt (verkeersrisico), dan zal normaal gesproken de motorrijtuigenverzekeraar het schadegeval ten laste moeten nemen. Werd het echter gebruikt als werktuig (exploitatierisico), dan is er geen sprake van een verkeersongeval en zal de motorrijtuigenverzekeraar dus ook niet vergoeden. Voor tractoren en zelfbewegend landbouwmaterieel zit de wettelijke aansprakelijkheidspolis waarmee het exploitatierisico wordt afgedekt, vervat in de Bedrijfspolis. Het risico is groot dat je de schade die het werktuig tijdens werkzaamheden veroorzaakt aan derden, zelf moet betalen. Om praktische redenen kan je beide risico's het best bij dezelfde verzekeraar laten verzekeren.

In de Bedrijfspolis is het gebruik van je landbouwvoertuigen verzekerd voor zover de activiteit die met het voertuig wordt uitgevoerd gelinkt is aan land- of tuinbouw. Een tuin aanleggen of een septische put ledigen bij particulieren is bijvoorbeeld niet gelinkt aan landbouw. In zeer beperkte mate loonwerk uitvoeren voor een andere landbouwer kan dan weer wel. Ook zit in de Bedrijfspolis onder meer een ongevalverzekering voor gezinsleden. Deze verzekering is noodzakelijk wanneer de kinderen van de bedrijfsleider of zijn samenwonende partner onbezoldigd helpen op het verzekerde bedrijf.