

# Handhaven of gedogen?

Te breed, te lang. In verschillende regio's zijn de laatste tijd veel processen-verbaal uitgeschreven voor overtredingen, gemaakt door verkeersdeelnemers met landbouwvoertuigen. Wat jarenlang stilzwijgend werd geaccepteerd kan plotseling niet meer. Is er sprake van een strenger regime of weten we niet meer precies wat wel en niet mag?

**A**rtikel 5 van de Wegenverkeerswet: 'Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen, dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt, dan wel kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd, dan wel kan worden gehinderd.' Dit allesomvattende artikel van de Wegenverkeerswet kent twee kanten, een emotionele persoonlijke en een harde zakelijke. Wie met een breed transport over de openbare weg rijdt en denkt dat hij de verkeersveiligheid dient door rondom zichtbare zwaailichten te ontsteken, zal niet gauw door de politie staande worden gehouden om te kijken of het transport smaller is dan

2,60 m. Die zwaailichten bevorderen immers de verkeersveiligheid. Dat gebeurt wel als de politie ziet dat de buitenspiegels niet goed zijn afgesteld en je het achterop komende verkeer niet of onvoldoende kunt waarnemen. Landbouwverkeer is lastig verkeer. Landbouwvoertuigen, al dan niet met lading, zijn namelijk breder dan de meeste andere voertuigen en verlaten de openbare weg op voor andere weggebruikers onverwachte momenten en plaatsen, zoals perceelsritten. Daar komt bij dat landbouwwerktuigen werkende delen hebben die tijdens transport naar buiten uitsteken, geen mooi glad vlak vormen en

dus bronnen zijn voor lichamelijk letsel bij aanrijdingen. Door zelf met de kritische blik van een medeweggebruiker naar je voertuigen te kijken, kun je heel wat narigheid besparen.

## Niet te breed

Trekkers en landbouwwerktuigen mogen niet breder zijn dan 3 m. Daarmee mag landbouwverkeer 40 cm breder zijn dan al het overige verkeer, zonder vergunning. Zo'n breedte vraagt extra zorg voor de waarneming rondom.

Een groot probleem wordt veroorzaakt door de vraag naar machines met meer capaciteit. Om te mogen werken met deze apparatuur is ontheffing mogelijk tot een breedte van 350 cm. Voor zo'n vergunning moet je naar de gemeente en provincie. Bij nog bredere voertuigen wordt een ontheffing problematisch.

Als je met je landbouwvoertuig voldoet aan de normen in het voertuigreglement en je moet werk verrichten op een perceel aan een weg waarbij met een verbodsbord is aangegeven dat alleen verkeer met een beperkte breedte is toegestaan, dan heb je een probleem. Om legaal naar dat perceel te mogen rijden zul je ontheffing moeten hebben verkregen van de wegbeheerder.

## Niet te lang

Zelfrijdende voertuigen mogen niet langer zijn dan 12 m. Voor voertuigcombinaties geldt de eis: niet langer dan 18 m. Een respectabele lengte, maar toch. Een maaidorser met daarachter een breed maaibord op een transportkar heeft soms die lengte. Apart transport met een extra trekker lijkt dan een goed alternatief. Bij lange aardappel- en bietenrooiers kan demontage van loofklapper of bladhakselaar uitkomst bieden.

Niet te lang heeft ook betrekking op delen van het voertuig. Zo moet het stuurwiel op minder dan 3,50 m van de voorzijde van het voertuig zijn geplaatst om bij oprijden van de weg het overige verkeer waar te nemen. Bij lange trekkers wordt deze afstand al bereikt met horizontale hefstangen van de fronthef. Om bij zelfrijdende rooiers aan deze eis te voldoen zetten sommige fabrikanten de cabine op rails. Bij wegtransport schuift de bestuurder de cabine in de voorste stand en voldoet daarmee aan de eisen. Bij het veldwerk schuift de cabine weer naar achteren om goed zicht op het rooiwerk te hebben. Voor aanbouwwerktuigen achter de trekker geldt een maximumlengte van 5 m achter de achteras. Bij een aanbouwploeg met vier scharen blijft de totale lengte meestal onder die grens. Om de toename in vermogen te



▲ Scherpe uitstekende delen moeten tijdens transport op de weg afgeschermd zijn.

benutten valt de keuze meestal op vergroting van de werkbreedte. De keuze valt vaak op een ploeg met meer scharen en dan wordt de grens van 5 m overschreden. Met zo'n combinatie mag je niet op de openbare weg. Hoewel transport op een aanhangwagen een goede mogelijkheid is, zoeken de fabrikanten een andere oplossing. Zulke lange wentelploegen hebben vaak een zwenkbaar steunwiel. Door het zwenkmechaniek te blokkeren, de ploegboom over 90 graden te draaien en daarna de topstang en breedteverstelling van de ploegboom los te koppelen, dan wel te ontlasten, verander je de aanbouwploeg tijdelijk in een getrokken werktuig, dat in bochten niet meer uitzwaait. Voor deze combinatie gelden dezelfde inrichtingseisen als voor een aanhangwagen.

## Geen scherpe en uitstekende delen

Wie denkt dat er geen sprake is van scherpe uitstekende delen als die binnen de contouren van het voertuig vallen, heeft het volgens de politie mis. Als een medeweggebruiker bij een botsing lichamelijk letsel oploopt door het contact met scherpe delen, dan doet het er niet toe of dat onderdeel binnen of buiten de contouren zit. Het feit dat de medeweggebruiker direct tegen een scherpe punt kan stoten en letsel kan oplopen, is voldoende bewijs dat niet voor adequate afscherming is gezorgd. Dat geldt voor contact vanaf de zij-kanten waarbij je in contact kunt komen met de scherp punten van een ploeg of de tanden van een deels opgeklapte cultivator, maar ook voor toestrijkers aan de achterkant van een zaaicombinatie. Om over de pennen van een pakkenlader voor grote pakken maar niet spreken. Kortom, er is meer scherp dan je denkt. Goed afschermen is een hele

opgave. Als je iemand op de fiets ziet met een zeis over de schouder, dan wikkelt hij de jutezak helemaal rond het snijblad, tot vier à vijf lagen dik. Dat geeft goede bescherming. Bij de maaimachine met vingerbalk was en is het heel gewoon, dat de vingerbalk tijdens transport met een V-vormig stuk blik wordt afgeschermd. Dat deel wordt standaard meegeleverd. Als er geen werktuig in de fronthef hangt, moeten de hefstangen worden gedomonteerd, opgeklapt of worden voorzien van een stootbalk.

## Wie is verantwoordelijk?

De gebruiker van een voertuig is verantwoordelijk voor het juiste gebruik. Zo staat het omschreven. De gebruiker moet zorgen voor goede en wettelijk voorgeschreven afscherming. Terugvallen op de fabrikant zit er niet in. Ondanks verschillen in de voorgeschreven wijze van beveiliging tussen de diverse landen, lijkt een appel aan fabrikanten en importeurs om 'veilig toebehoren' te ontwikkelen en bij verkoop mee te leveren, op zijn plaats. Als gebruiker blijf je verantwoordelijk, maar als het toebehoren beschikbaar is, wordt het waarschijnlijk ook gebruikt. **LM**

## Ook op de weg

Op mechanisatietoonstellingen vinden we het heel gewoon dat fabrikanten en leveranciers puntige delen, schijven en andere snijvlakken aan werktuigen met plastic slangen of rubbers afschermen. Waarom vergeet je die zorg voor veiligheid als je zelf eigenaar bent van zo'n werktuig?