



Spuitcabinenorm 4 moeilijk haalbaar

Cabine Challenger RoGator 600B haalt als eerste de nieuwe Europese norm

Challenger scoorde op de Sima de award 'Goede praktijk' voor de eerste klasse 4-cabine volgens de strenge nieuwe Europese EN 15695-2-norm. De meeste spuitfabrikanten zullen op de Agritechnica hun oplossingen tonen. Trekkerfabrikanten zetten vooralsnog in op persoonsgebonden oplossingen.

Tot september vorig jaar ontbrak het aan goede regelgeving voor de bescherming van de spuitmachinist in de cabine. Daarna was het ineens bingo met de nieuwe Europese norm EN 15695-2. Daarin staat dat cabines van spuitcombinaties (zelfrijders en trekkers met spuit) verkocht na september 2012 moeten voldoen aan de eisen van categorie 4. Dat is de zwaarste norm, waarbij naast stof en nevel ook giftige gassen moeten worden afgevangen in combinatie met een overdrukregeling. Gemakkelijker gezegd dan gedaan, zo blijkt op een rondje Sima. Fabrikant Challenger heeft het (gecontroleerd en getest) voor elkaar, Damman claimt dit ook, maar de rest is nog bezig. De trekkerfabrikanten zijn nog

niet zo ver en de meeste geven aan dit ook niet te zullen en willen realiseren. Deze fabrikanten, verenigd in CEMA, hebben onlangs op een Europese meeting aangegeven meer te zien in persoonsgebonden oplossingen. Wie de trekker inzet voor spuiten, zal wanneer hij of zij middelen spuit die klasse 4-bescherming vereisen dat zelf moeten regelen. Dat kan via (het opwaarderen van) de filtratie van de trekkercabine, maar ook door bijvoorbeeld extra passende persoonlijke beschermingsmiddelen te dragen.

Lastig in te bouwen

Trekker- en werktuigfabrikanten monteren cabines die pri-

mair zijn ontwikkeld voor klasse 2-filtratie, Daarbij gaat het om het tegenhouden van stof. Deze filters hebben weinig luchtweerstand en zijn beperkt in afmeting. Voor klasse 3 en 4 ligt dit even anders. In klasse 3 moet ook fijn vocht worden afgevangen. Dat kan met het bijplaatsen van een actieve-koolfilter. In de zwaarste klasse, klasse 4, moeten naast stof en vocht ook giftige gassen worden afgevangen. Dat vraagt om extra fijne filters met absorptiestoffen voor de schadelijke gassen. Daarbij gaat het om grotere filters met een hogere weerstand. Standaard trekkercabines zijn niet berekend op grotere filters. De meeste spuitcabines van zelfrijders ook niet, omdat die primair zijn ontwikkeld voor hakselaars en maaidorsers. Klasse 2 is voor deze categorie machines afdoende. Gevoelsmatig moet dit nog wel op te lossen zijn, omdat dergelijke cabines één portier hebben en verder hermetisch gesloten zijn.

Dat brengt ons bij het grootste knelpunt voor de trekkercabines: het handhaven van de in de Europese richtlijn vereiste overdruk van 20 pascal voor klasse 3 en 4 met een indicator daarvan in de cabine. Trekkercabines hebben standaard twee portieren, een te openen achterruit en eventueel nog een dakluik en zijruitjes die open kunnen. Elke spleet is funest. In de praktijk is deze overdrukwaarde alleen te halen met een sterk(er) ventilatiesysteem in combinatie met het hermetisch afsluiten van ruiten en portieren. Lees: één portier en voor de rest alleen dichte ruiten. Het is vanuit dit oogpunt denkbaar dat er voor trekkers een speciale spuitversie zal komen. John Deere heeft al aangegeven dit te kunnen realiseren. Standaard de cabinefiltering voor alle trekkers op klasse 4 zetten, verhoogt volgens de trekkerfabrikanten de kosten te veel voor het beperkte marktsegment waarover we spreken.

Noodzaak is er

Voor spuitwerkzaamheden is een goede filtratie echt nodig. Wie een beetje ventileert, trekt met het ventilatiesysteem in klasse 4 minimaal dertig kuub lucht per uur de cabine in. De grootste opname van spuitmiddel vindt plaats via contact met de huid. In de trekker waant menig chauffeur zich beschermd, maar bij niet goed beschermde cabines wordt dus continue verse spuitniveau aangevoerd.

Dan kom je meteen bij het volgende punt. Als de fabrikant - onder al dan niet tamelijk geconditioneerde omstandigheden - categorie 4 haalt, komt daarna de praktijk. Die filters zullen ongeveer elke 250 uur moeten worden verwisseld om te voorkomen dat het gefilterde middel niet alsnog continue vrijkomt en de cabine instroomt. Dat is te zien aan het teruglopen van de overdrukwaarde. Mede daarom is die overdrukindicator verplicht. Je hebt het over tamelijk dure filters van om en nabij de € 250,- per stuk. U zult die dan wel netjes periodiek moeten vervangen. Tot dusver is er voor zover ons bekend nog geen handhaving geweest op de (N)EN 15695-2-norm. Moeilijk is dat niet, want fabrikanten zijn verplicht in de cabine (via een sticker) te vermelden welke klasse het betreft. Het is dus heel eenvoudig te controleren. Dat dit nog niet is gedaan, komt wellicht mede ook omdat de fabrikanten op Europees niveau nog in overleg zijn over de gestelde EN 15695-2-regel. Die gesprekken lopen nog. De teneur is dat fabrikanten van zelfrijders richting het halen van de klasse 4-norm gaan en dat trekkerfabrikanten deze verplichting bij de klant gaan neerleggen of met een speciale spuitoptie komen. De verwachting is dat er op de Agritechnica meer duidelijkheid zal komen over dit onderwerp. Mocht er strenger worden gehandhaafd op dit fenomeen, dan is dit voor de boer wellicht weer een reden om de loonspuitser als specialist in te schakelen.

Tekst: **Gert Vreemann**

Foto's: **Vreemann, Challenger**

Andere maatregelen

De klasse 4-cabine is bij Challenger onderdeel van een totaalpakket aan beschermingsmaatregelen. Zo is er een afgesloten opbergruimte buiten de cabine voor persoonlijke beschermingsmiddelen, is er een afgesloten middelenkast die voorkomt dat middel boven op het rek wordt meegenomen, is er een grote fustreiniger voor het vullen op de grond in plaats van boven bij de tank en zit het vulpunt schoon opzij bij de fustreiniger. Ook zijn er een kraantje om de handen te wassen en spuitboomreinigers. Ten slotte wordt bij elke nieuw verkochte machine een tweedaagse cursus - in kleine groepen - aan de machinisten gegeven, waarbij ook veel aandacht is voor persoonlijke bescherming.



◀ *Onderdeel van klasse 4 is een overdrukweergave in de cabine. Als deze te ver terugloopt, moet het filter worden vervangen of sluiten afdichtingen niet goed genoeg meer af.*



◀ *Het voor Challenger ontwikkelde klasse 4-filter is net zo groot als de filters van een lagere klasse voor trekkers. Op het filter staat de categorie aangegeven.*