

Trekkerbumper wordt multifunctionele veiligheidsvoorziening

Evaluatie tweede praktijkproef trekkerbumpers van CUMELA Nederland

Deelnemers aan de tweede praktijkproef met trekkerbumpers ervaren op de weg positieve reacties over de preventieve werking. Vanuit dat oogpunt ontwikkelt de trekkerbumper zich door als multifunctionele veiligheidsvoorziening. Onbekendheid, praktische bezwaren en het ontbreken van een verplichting beperken nog de markt. CUMELA Nederland werkt aan een passend vervolg.



Andere verkeersdeelnemers anticiperen eerder en beter dan voorheen op de breedte van een trekker. Vrachtwagenchauffeurs gaan zelf eerder en meer aan de kant en deelnemers krijgen positieve reacties uit de omgeving. De deelnemers aan de tweede praktijkproef met trekkerbumpers geven aan dat dit komt doordat medeweggebruikers door de trekkerbumper beter zien wat er op hen afkomt en vooral de breedte beter kunnen inschatten. Deze alledaagse praktijk geeft helder aan dat de trekkerbumper meerwaarde biedt, niet zozeer als 'botsbumper', maar vooral als preventief middel om ongelukken te voorkomen. Vanuit dat oog-

punt vinden alle deelnemers aan de praktijkproef een goede breedtemarkering belangrijk en voor de dagelijkse praktijk markeringsstangen op de hoeken van de bumper. Daarmee is het nut in de praktijk aangetoond en daarom zijn de eerste cumelabedrijven al om. Ze hebben aangegeven meerdere bumpers te willen gaan inzetten, omdat ze het noodzakelijk vinden om verkeersveilig te werken. Verder zijn de eerste bruggen geslagen naar de trekkerfabrikanten en begint er ook in het buitenland interesse in de combinatie van veiligheid en doelmatigheid te ontstaan. Allemaal tekenen dat de trekkerbumper aan acceptatie wint.

Helder ontwikkelingstraject

Het begon allemaal in 2011 met de eerste OBТ (onderrijd-beveiliging voor trekkers) bij cumelabedrijf Wolken in Nieuw-Schoonebeek. CUMELA Nederland zag de meerwaarde in voor de verkeersveiligheid en anticepeerde met een eerste praktijkproef. Na de introductie zijn er in 2012 onder elf cumelabedrijven Peecon-bumpers uitgezet. De evaluatie in 2013 leverde heldere gezichtspunten op. De breedtemarkering en -verlichting werden als positief ervaren, maar de chauffeurs vonden het nog te vaak 'ondingen'. Ook wilden de gebruikers graag meer functionaliteit.

CUMELA Nederland initieerde daarop in 2014 en 2015 een tweede praktijkproef met een nieuwe generatie trekkerbumpers van Peecon, Alasco, Tractorbumper en Agribumper. Het betreft hier doorontwikkelde bumpers die korter op de trekker zitten, meer functionaliteit hebben en zo zijn gebouwd dat ze vaker kunnen blijven zitten. Ze zijn ook niet ontwikkeld om de botsimpact op te vangen, waardoor ze simpeler, korter en goedkoper konden worden gehouden. In deze tweede ronde zijn deze vier merken bumpers uitgezet onder acht cumelabedrijven verspreid over Nederland. De praktijkervaringen zijn onlangs geëvalueerd.

Heldere pro's en contra's

De gebruikers geven verder aan dat de trekkerbumper inderdaad een goed (verkeersveiliger) imago heeft en dat ze uitstralen dat het desbetreffende bedrijf de verkeersveiligheid serieus neemt. De deelnemers vinden de trekkerbumper goed passen bij de aankomende snelheidsverhoging naar 40 km/u in 2017. De bedrijven geven aan dat de trekkerbumper er (voor de chauffeurs) onder het motto 'een beetje bumper mag gezien worden' best gelikt mag uitzien. Het mag een stoere uitstraling geven en de markering, verlichting en afwerking moeten tiptop zijn. Bovendien moet hij hufterproof zijn, dus zonder te lichte (kunststof) delen of kwetsbare tielantijnen, niet te veel modder kunnen vasthouden en gemakkelijk te reinigen zijn. Enkele deelnemers verwachten dat de trekkerbumper op termijn verplicht zal worden.

Vanuit de klanten zijn er ook veel reacties geweest. Boeren vragen vooral of het verplicht is en wat het kost. Ook aannemers reageren in het algemeen positief op de trekkerbumper. Haaks daarop staat dat de deelnemende bedrijven van gemeenten en waterschappen nog maar weinig reacties hebben gekregen. Ze proeven vanuit die hoek daarom nog geen aanleiding om trekkerbumpers te gaan verplichten. Het monteren van een bumper geeft dus nog niet direct meerwaarde in euro's of in punten bij inschrijvingen. Verder staan trekkerchauffeurs ook bij de nieuwe generatie niet allemaal te juichen en ervaren ze de bumpers nog regelmatig als lastig bij manoeuvreren. Dat betekent dat als de bumper er wordt afgehaald - om wat voor reden dan ook - hij er (zonder opdracht) niet vanzelf weer wordt opgezet. Ondernemers geven wel aan dat een aantal chauffeurs gewend begint te raken aan de bumper.

Praktijkbezwaren

De bumper mag van de gebruikers niet ten koste gaan van de functionaliteit van het werktuig (in de frontheft) en van het werken met de trekker. Dat betekent dat hij dus ook moet functioneren bij het benutten van de frontheft en -aftakas en dat hij bij werkzaamheden niet hinderlijk mag zijn. De draaicirkel mag er niet groter door worden (krappe inritten en draaien) en er mogen geen hoogtebeperkingen (inkuilen, diepe sporen bij natte omstandigheden en steile hellingen) zijn. De gebruikers vinden in zijn algemeenheid dat ondanks de kortere bouw van de tweede generatie de meeste bumpers nog steeds te ver voor de trekker zitten. Vooral bij achteruit manoeuvreren is er kans dat je wat 'meepakt', hoewel dat al wel een stuk beter is dan bij de eerste versie van de trekkerbumper. De gebruikers zien het liefst met de voorwielen meesturende bumper(delen), zodat er geen enkele beperking is. Zeg maar een soort van verlengd spatborddeel. Daarbij moet de bumper in de breedte volgens hen altijd tien centimeter binnen de band blijven. Markeringsstangen op de hoeken wordt zeer gewaardeerd, evenals knipperlichten.

De bedrijven geven vanwege de kosten en baten aan dat, als er dan toch wat moet worden gemonteerd, de bumper dan nog meer functies moet hebben dan alleen als veiligheidsvoorziening. In dat kader wijzen ze op de frequente noodzaak van een frontgewicht (vast of in de frontheft). De bumper zou dan een combinatie van veiligheidsvoorziening en frontgewicht moeten zijn. Dat bespaart de aanschaf en het monteren van frontgewichten (à € 1,00 tot 1,50 per kilogram). Ook wijzen gebruikers op de variant met opberg ruimte, liefst gecombineerd met frontgewichten. Vanuit dat oogpunt geven ze aan dat een trekkerbumper maximaal rond de € 1500,- tot € 2000,- mag gaan kosten. Verder zijn er nog wel een aantal praktische vragen, zoals de exact toegestane hoogte (minimaal 40 centimeter boven het wegdek wordt aangegeven) en het daadwerkelijke effect bij een botsing. Ook willen gebruikers de bumpers universeel aan verschillende groottes (breedtes!) en merken trekkers kunnen monteren. De huidige generatie bumpers is vooral ontworpen voor de zwaardere trekkers.



CUMELA wil door

CUMELA Nederland ziet de trekkerbumpers als één van de middelen om bij wegbeheerders aan te tonen dat onze sector zich inzet voor een veiliger verkeersdeelname. Verder vindt ze dat er in de kosten-batenanalyse wordt voorbijgegaan aan de narigheid en ellende van ongelukken. Michiel Pouwels, directeur van CUMELA Nederland, ziet samen met beleidsadviseur (land)bouwverkeer Hero Dijkema geen noodzaak in nog een derde praktijkproef. Het zaad is gezaaid, de trekkerbumpers zijn voldoende praktijkrijp, worden nog verder doorontwikkeld, hebben zich bewezen en de ervaringen zijn voldoende uitgewisseld. De markt is nu aan zet en krijgt via het nieuwe voertuigreglement vanaf 2019 een enorme impuls. Toch wil CUMELA Nederland graag het in de markt zetten van de trekkerbumpers blijven stimuleren, zeker nu ook fabrikanten van trekkers het oor in de luisterstand hebben staan. CUMELA bestudeert, samen met andere organisaties een regeling om de instapdrempel voor aanschaf verder te verlagen.



Dit ongeval gebeurde afgelopen maand in de buurt van Winterswijk. Het betrof een trekker zonder bumper met een mesttank. De bestuurster van de auto moest door de brandweer uit de beknelde situatie worden bevrijd. De traumahelicopter was uitgerukt, maar bleek gelukkig niet nodig.

Toch groei

Na al die jaren functioneren er naar schatting circa tachtig trekkerbumpers in de praktijk. Er is volgens de leveranciers sprake van groei, onder meer dankzij enkele voorlopers in onze cumelasector die aangeven vanuit het algemeen veiligheidsbelang, het imago van trekkers op de weg en de uitstraling van het eigen bedrijf te gaan investeren in trekkerbumpers. De bumperfabrikanten verwachten het komende jaar in totaal circa 150 bumpers te verkopen. De schattingen voor de jaren daarna zijn hoger, mede doordat er ook internationaal aandacht is gekomen en doordat fabrikanten als CNH en Deutz-Fahr het product al gaan opnemen als optie en gaan uitzetten onder de dealers. Agribumper, die internationaal behoorlijk aan de weg timmert, geeft aan dat in het buitenland minder in (economische) bezwaren en beperkingen wordt gedacht, maar dat vanuit het belang voor de

Evaluatie vier merken bumpers

De vier merken zijn door de gebruikers kort geëvalueerd. De bumpers zijn intussen al weer doorontwikkeld. Hier de belangrijkste punten plus de opmerking van de fabrikanten over intussen doorgevoerde of voorgenomen aanpassingen.

Agribumper

Mooi afgewerkt, robuuste uitstraling, ideaal voor transportwerk. PLUS: dicht op de trekker, fronthef te gebruiken, richtingaanwijzers, goede verlichting, valt erg goed op, breedteverstelling, frontgewichten mogelijk, gemakkelijk te reinigen.

MIN: markeringen niet groot genoeg, lastig aan- en afkoppelen, kan in werk niet hoog genoeg, niet alle werktuigen kunnen in de fronthef, aftakas is niet te koppelen, voor een kleine trekker te breed, past niet op alle trekkermerken, eerste versie te dicht op trekker, geen markeringsstang, kunststof kapjes zijn kwetsbaar, reiniging kan beter.

Reactie Agribumper:

"Nu is er een combinatie met variabele frontgewichten van 400 tot 1600 kilogram mogelijk door middel van een eenvoudige eenmalige montage. De bumper is ook te gebruiken zonder gewichten en kan dus blijven zitten. De aftakas is nu koppelbaar. Kunststof delen zijn vervangen door degelijk plaatstaal en ook zijn er nu markeringsstangen aanwezig. Een smallere versie voor kleinere trekkers is in de maak."



Alasco

Vaste, eenvoudige, robuuste bumper, meer boerenbumper, rijdende rijplaat. Met enige aanpassing kan de werking worden verbeterd. Denk aan de montage van frontgewichten.

PLUS: goedkoop, eenvoudig te monteren, dicht op trekker, goed te reinigen, grote markeringsborden, sterk genoeg bij aanrijdingen, breedtemarkeringslichten, chauffeurs hadden geen bezwaren.

MIN: zit te hoog, niet verstelbaar in hoogte, geen sleepoog, alleen toepasbaar zonder frontgewicht, geen breedteverstelling, soms te breed, constructie moederblok niet sterk genoeg, scherpe delen, afwerking kan beter, te ver naar voren bij montage op frontgewicht.

Reactie Alasco:

Geen opmerkingen



verkeersveiligheid er na de eerste vrijwel altijd meerdere volgen. Het bedrijf merkt zelfs afzet onder boeren om de bumper zo als extra frontgewicht bij een werktuig in de frontheft te kunnen benutten, bijvoorbeeld een zaadtank.

Verplichting breedtemarkering

Er is geen verplichting voor de trekkerbumper en in de praktijk wordt hij als lastiger gezien dan zonder. Dus mag het 'niets' kosten en wil de gebruiker toch 'alles'. Dat gaat natuurlijk niet. Een verplichting zal dus het meeste effect hebben en die lijkt er deels ook aan te komen. In de komende regeling voor landbouwverkeer 2019 is opgenomen dat alle trekkers, mobiele machines en aanhangwagens breder dan 2,55 meter vanaf 2017 mogen en nieuwe voertuigen vanaf 2019 af-fabriek moeten zijn voorzien van breedtemarkering, ook aan de voorzijde. Een andere invalshoek zou kunnen

zijn dat opdrachtgevers het in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen en verkeersveiligheid te gaan belonen in bestekken. Lobbywerk bij opdrachtgevers zou er toe kunnen leiden dat zij het gaan eisen. Dan zijn er harde argumenten en is de prijs minder relevant. Zolang er geen verplichting is, gaat het om het morele aspect: heb je er wat voor over om je in te zetten voor het algemeen belang - het landbouwverkeer op de weg houden - en een steentje bij te dragen aan veiliger verkeer of steek je de kop liever in het zand. Iedereen weet hoe groot de impact van een ernstig verkeersongeluk is voor de betrokkenen.

TEKST: Gert Vreemann

FOTO'S: fabrikanten, Gino Press, Hero Dijkema

Peecon

In basis een goed ontwerp. Handige, praktische, robuuste bumper, maar wel relatief veel uitstekende delen aan buitenkant.

PLUS: goede herkenbaarheid door markeringsborden, makkelijk aan- en afkoppelen, gebruiksvriendelijk, frontgewichten goed aan te passen, verstelbaar in hoogte en breedte, verloop zijcanten instelbaar, steekt minder uit aan zijkant, vlakstelling met bouten goed te regelen, trekoog, oogt sterk.

MIN: topstangbevestiging te licht uitgevoerd, topstang niet nodig bij aanpassen constructie, niet hufterproof, steekt te ver voor trekker uit, niet goed schoon te houden. Geen markeringsstangen op hoeken.

Reactie Peecon:

"De OBТ heeft al diverse veranderingen ondergaand sinds de eerste modellen uit 2011. Wij blijven producten (door)ontwikkelen. Ook deze praktijktest geeft ons weer extra info, waardoor het product aanpassingen zal krijgen. De markeringsstangen en een verbeterd topstangpunt zijn al verkrijgbaar; Bij voldoende vraag uit de markt zullen er smallere en kleinere versies komen."

Tractorbumper

Mooi systeem, ziet er goed en degelijk uit, gelijke uitstraling, levert verschillende gewichtsblokken.

PLUS: geen topstang, trekoog trekker bruikbaar, breedteverstelling, verstelbare zijcanten, goede herkenbaarheid door markeringsborden en extra ledlampen, frontgewicht is een blok in bak, 500-600 kilogram frontgewichten is goed, Tractorbumper Mass gaat tot 1500 kilogram, gemakkelijk aan en af te koppelen, steuntjes voor afkoppelen. MIN: steekt te ver voor de trekker uit (John Deere), breedtemarkeringborden te laag op bumper gemonteerd, laag geplaatste ledlampen kwetsbaar, ledlampen moeten feller, zijcanten lastig te verstellen, geen markeringsstang op de hoeken, geen trekoog, steeds met frontgewicht rijden.

Reactie Tractorbumper:

"Inmiddels zijn er fellere ledlampen gemonteerd en is de constructie om de zijcanten te verstellen aangepast. De markeringsstang op de hoeken is inmiddels standaard en het trekoog zit op de topstangplaten van de bumper. Er zijn diverse uitvoeringen leverbaar."

