

Met de campagne Veilig (land)bouwverkeer en met initiatieven om te komen tot veiliger materieel en trekkers is CUMELA Nederland niet uniek in Europa. Ook in andere landen voelen loonwerkers de adem van een kritische bevolking, wegbeheerders en handhavers in hun nek. Meerdere Europese brancheorganisaties startten acties om te voorkomen dat landbouwverkeer van de weg wordt verbannen.

## “We moeten écht langzamer rijden”

*Klaus Pentzlin, voorzitter Bundesverband Lohnunternehmen e.V (BLU)*

De tekst van een grote, witte sticker achter op een silagewagen van een Duitse loonwerker in Schleswig-Holstein, tussen Hamburg en de Deense grens. Met in zwarte koeienletters: “Ons bedrijf heeft zich vrijwillig verplicht - omwille van de verkeersveiligheid en in het belang van de inwoners - om met oogstmachines en trekkers in bewoonde gebieden niet sneller te rijden dan dertig kilometer per uur. We vragen om uw begrip.”

Klaus Pentzlin is voorzitter van de Duitse BLU, een organisatie die voor haar ruim 2000 leden - voornamelijk agrarische loonbedrijven - vorig jaar een eigen richtlijn, een gedragscode, heeft afgegeven. Enerzijds om te voorkomen dat er nog strengere verkeersregels voor landbouwverkeer ontstaan en dat privileges als breedteonthefingen verdwijnen, anderzijds om het negatieve imago van het landbouwverkeer op te poetsen. Dat blijkt namelijk ook in Duitsland nodig. Klaus Pentzlin: “De straat is van iedereen en we moeten die eerlijk delen. Elkaar op de weg de ruimte geven en aandacht voor elkaar hebben. Door de toename van het landbouwverkeer valt onze aanwezigheid andere weggebruikers veel harder op”, aldus Pentzlin. Hij noemt enkele oorzaken: “Loonbedrijven ontwikkelen zich tot logistieke dienstverleners. Landbouwverkeer maakt vaker gebruik van de weg door grotere afstanden tussen akkers en boerderijen en door meer transportvolume van landbouwproducten. Kijk maar eens naar de capaciteitsvergroting van de oogstmachines - waardoor meer en of grotere kippers en wagens worden ingezet - en denk ook eens aan de enorme groei van het transport van biomassa in Duitsland...”

*“Denk ook eens aan de enorme groei van het transport van biomassa in Duitsland.”*

“Mensen in dorpen en steden zien dus steeds meer en dan vooral de bredere, zwaardere en snellere landbouwvoertuigen voorbij komen. Ze vinden dat dat niet langer kan. We zijn in hun beleving te groot, te snel, we maken lawaai en we komen 's avonds nog te laat of 's morgens al te vroeg voorbij razen. Dat

accepteren ze niet meer.”

De Duitse voorzitter: “Dat de houding van het publiek verandert, hebben we zelf nog onvoldoende in de gaten. Wij kunnen niet stoer zijn en blijven! Daarom hebben de leden en het bestuur van de BLU besloten om onszelf grenzen op te leggen door een gedragscode op te stellen waarin we spelregels vastleggen. Op basis van vrijwillige deelname. Om te laten zien dat ook wij in Duitsland de veiligheid erg belangrijk vinden en dat we onze verantwoordelijkheid willen nemen.”

In de code staat bijvoorbeeld dat trekkers en zelfrijders buiten de bebouwde kom niet sneller dan veertig kilometer per uur moeten rijden. U kunt ze herkennen aan de grote, witte sticker. Specifiek in de deelstaat Schleswig-Holstein - waar Klaus Pentzlin zijn bedrijf heeft - is daaraan toegevoegd dat in woongebieden en op smalle straten vrijwillig niet harder dan dertig wordt gereden. In de BLU-gedragscode wordt ook gesproken over het zoveel mogelijk vermijden van transportbewegingen in de nacht, de weekeinden en op feestdagen. Naast goede afspraken over het afdekken en vastzetten van lading, het afschermen van scherpe delen en het feit dat een chauffeur van een grote, snelle trekker met aanhanger minimaal achttien jaar oud moet zijn en een groot trekkerrijbewijs moet hebben. En voor de cijferaar onder u: de BLU rekent haar leden voor dat transporten over de weg vanaf vijf tot acht kilometer tot wel de helft goedkoper kunnen zijn met trucks. De organisatie propageert daarom ook het overslaan van mest en bijvoorbeeld bieten. Met als bijkomende voordelen minder modder op de weg én minder slijtage van dure banden en remmen.

“We moesten écht iets ondernemen”, zegt Pentzlin. “Op een dag gebeurt er een ongeval en dan hebben we de poppen aan het dansen. Ik wil alsjeblieft niet meemaken dat er grote krantenkoppen komen waarin staat dat een loonwerker een dodelijk ongeval heeft veroorzaakt. Dan verliezen we alle goodwill bij de bevolking en dan kun je erop rekenen dat politici en wegbeheerders regels gaan aanscherpen. Dat kun je maar beter voor zijn, dachten we, door onze leden te vragen om - op basis van vrijwilligheid - hun gedrag aan te passen en bij te dragen aan veiliger landbouwverkeer.”



De meeste BLU-leden hebben helemaal geen moeite met de gedragscode, maar Pentzlin is ook zo reëel om te zeggen dat nog niet iedereen ook in de praktijk brengt wat er is afgesproken. "Dat heeft tijd nodig. En collega's die volhouden, dan komt de rest op den duur ook."

Waarom veertig kilometer per uur? "Veertig kilometer is echt een mooie snelheid. We mogen dan zonder tachograaf rijden, de chauffeur heeft voldoende aan een trekkerbijbewijs en bovendien is het technisch gezien stukken veiliger", aldus Pentzlin. Van de zijde van het publiek en de politie zijn er in het afgelopen jaar veel positieve reacties gekomen. "Onze leden worden er door de politie op aangesproken. Zo van: jullie hebben toch een richtlijn dat je maximaal veertig kilometer per uur wilt rijden, waarom doe je dat dan niet?"

*"We leven in een verenigd Europa, maar als het op afspraken aankomt, schieten we in een kruideniersmentaliteit."*

Kijkt de BLU ook naar veiligheidsinitiatieven in andere landen? Naar de Nederlandse onderrijbeveiliging voor op trekkers bijvoorbeeld? Klaus Pentzlin: "Ja, we kennen de bumper en we weten dat er een praktijkproef loopt bij een tiental Nederlandse loonbedrijven. Een goed initiatief, waar je - denken wij - een lange adem voor moet hebben. Ik heb Duitse collega's gesproken die zo'n ding voorop de trekker niet ideaal vinden. Maar ook dat zal tijd nodig hebben. Wij zijn benieuwd naar de ervaringen van gebruikers. Ik geef de Nederlandse bumper een goede kans omdat hij meerdere functies combineert: beveiliging tegen overrijden, het opvangen van de klap en het beperken van eventuele verwondingen van de chauffeur en schade voor de trekker. De wielen worden beter afgeschermd en het geeft een veiliger beeld", zegt Pentzlin. "Samen met Jan Maris van CUMELA heb ik enkele trekkerfabrikanten bezocht om te praten over structurele veiligheidsvoorzieningen. Goede gesprekken, waar veel interesse is in onze visie op veiligheid. Er staan nog een paar fabrikanten in onze agenda's en ook dan spreken we over betere breedtemarkeringen en -verlichting. En over de bumper en grotere wielafscherming, zeker over de voorwielen."

Is het niet de hoogste tijd om tussen overheden, constructeurs, gebruikers en hun belangenbehartigers klinkende afspraken te maken over geharmoniseerde Europese regels en standaarden? Goed voor de industrie, standaard machines die veiliger zijn en interessant voor grensoverschrijdend werkverkeer? Pentzlin ten slotte: "Ja, dat zou je toch zeggen. We leven in een verenigd Europa, maar als het op afspraken aankomt, schieten we in een kruideniersmentaliteit. Waarbij iedereen vindt dat in zijn land de regels, wetten en uitzonderingen beter geregeld zijn. De BLU staat open voor harmonisatie, maar voorlopig nemen we met onze leden onze eigen verantwoordelijkheid, net als jullie in Nederland."

*Tekst: Michiel Pouwels*

*Foto: Redaktion Lohnunternehmen*