

Landbouwverkeer goed bekeken

Ruim 200 ambtenaren en beleidsmakers aanwezig op verkeerscongres

Het leek bijna politiek getimed. Precies in de week van het CUMELA-verkeerscongres kwam Tweede Kamerlid Sander de Rouwe met het voorstel om de maximumsnelheid voor trekkers te verhogen naar 40 kilometer per uur. Op het congres hoorden ruim 200 ambtenaren en beleidsmedewerkers dat dit past bij duurzaam en veilig landbouwverkeer. Als je maar de juiste maatregelen neemt.

Vol ontzag en verwondering kwam een groot aantal deelnemers aan het CUMELA-verkeerscongres de zaal in van het Bouw & Infrapark in Harderwijk. Vanaf de parkeerplaats waren ze geconfronteerd met een zeer diverse uitstalling van de werktuigen waarmee de cumelasector werkt. Van een bemestercombinatie tot een Mecalac met Herder-arm en van een hakselaar met keurig afgeschermd tanden tot een gewone mobiele kraan. Allemaal voertuigen die legaal

gebruik maken van de weg, maar waarmee vaak geen rekening wordt gehouden als een weg opnieuw wordt ingericht of wanneer er vanwege klachten verkeersremmende maatregelen worden genomen.

In het kader van de campagne voor duurzaam en veilig landbouwverkeer organiseerde CUMELA Nederland daarom afgelopen maand een verkeerscongres onder de uitdagende titel 'Weg met landbouwverkeer'. Een titel die duidelijk op





Het congres verliep levendig, met veel vragenstellers uit de zaal. Er bleek vooral behoefte aan informatie over hoe je landbouwverkeer eenvoudig een goede plaats geeft.

twee manieren is uit te leggen.

Ruim 200 ambtenaren en medewerkers van allerlei overheidsorganisaties gingen in op de uitnodiging en kwamen naar Harderwijk om hun kennis bij te spijkeren. Niet overbodig, zo bleek op het congres, want zelfs beleidsmedewerkers verkeer van diverse plattelandsgemeenten bleken heel weinig kennis te hebben van een groep belangrijke weggebruikers in de buitengebieden.

Te veel ongevallen

Al een aantal jaren ligt het landbouwverkeer onder vuur. Vanwege de omvang, maar ook door de ongevallen, zo stelde Michèle Blom, directeur Wegen en Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Milieu "Jaarlijks hebben we in deze sector te maken met gemiddeld dertien doden en 55 zeer ernstig gewonden. Dat lijkt misschien niet veel op het totaal aantal verkeersdoden, maar gerekend naar het gebruik dat ze maken van de openbare weg is het relatief veel. Dat is ook de reden dat het ministerie hier extra aandacht voor heeft."

Dat het de overheid ernst is met het nemen van maatregelen illustreerde ze met het pas ingevoerde alcoholslot voor dronken bestuurders, om alcohol als grootste oorzaak van verkeersongelukken aan te pakken. "Binnen een jaar hebben we 7000 auto's met een alcoholslot uitgerust." Dergelijke ingrijpende maatregelen staat het landbouwverkeer niet te wachten, maar Blom liet blijken dat het ministerie haast wil maken met maatregelen. "Onder de slachtoffers zijn vooral fietsers en voetgangers, de meest kwetsbare verkeersdeelnemers", vertelde ze. Onderdeel van die maatregelen zijn het trekkerrijbewijs dat er op 1 januari 2015 moet zijn en het kenteken, dat een jaar later zal volgen. Daarnaast wil Blom aandacht voor de uitvoering van de voertuigen. "Bestuurders moeten zich realiseren dat ze op een groot voertuig rijden met allerlei uitsteeksels. Dat betekent dat je je bewust moet zijn van het overige verkeer."

Hulde voor inzet

De inzet van CUMELA Nederland om te komen tot rijbewijzen en eventueel kentekens leidde tot een huldeblijk van Tjibbe Joustra, voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Hij roemde de inzet van de organisatie om het landbouwverkeer beter geregeld te krijgen. "Dat is absoluut noodzakelijk, want landbouwvoertuigen zijn vaak breder



Naast de remproef met rijdende machines was Abemec op de bijeenkomst present met de remmentestbank. De medewerkers van Abemec demonstreerden daar hoe ze eenvoudig kunnen meten of een aanhanger voldoende remt.



◀ Op het congres werden drie nieuwe typen bumpers geïntroduceerd. Hier de bumpers van Alasco, Tractorbumper.com en Trekkerveilig.nl.

dan gedacht, slecht zichtbaar, voor overige weggebruikers altijd op de verkeerde plaats met daarnaast bestuurdersplaatsen waar vandaan je soms slecht zicht hebt op het overige verkeer”, aldus Joustra. Hij vergeleek de bestuurders van sommige hakselaars illustratief als paarden met oogkleppen. “Dat soort voertuigen zou je toch eigenlijk niet op de weg willen hebben”, zei hij daarover. Het maakt volgens hem duidelijk dat het absoluut nodig is om na te denken over de manier waarop je de weg op gaat. “Tegen uw sector zou ik willen zeggen: gebruik je verstand en neem initiatieven om ongewenste situaties te voorkomen.”

Dat het goed mogelijk is om samen met de sector tot oplossingen te komen voor het landbouwverkeer, vertelde Kees van Beveren. In Zeeland is hij als gedeputeerde belast met verkeer en heeft hij drie jaar geleden samen met gemeenten en lokale boeren en loonwerkers een inventarisatie gemaakt van knelpunten. Dat leverde in eerste instantie een lijst van 114 mogelijke verbeteringen op. Die allemaal realiseren, was financieel onhaalbaar, konden ze zonder ingewikkelde berekeningen al vaststellen, dus werd de lijst nog een keer met de stofkam bekeken. Na die opschoning waren er nog 47 grote knelpunten over. “Voor al die punten willen we de komende jaren een oplossing vinden en dat is iets waar we nu hard aan werken.”

Doorpakken

Dat de provincie doorpakt, blijkt wel uit de resultaten die binnen enkele jaren zijn geboekt. Het meest aansprekende voorbeeld is ongetwijfeld

de landbouwweg die op Tholen is aangelegd, een weg die enkel en alleen voor landbouwverkeer is bedoeld en waar zelfs fietsers worden geweerd door een zogenaamde fietssluis. Ook andere projecten zijn echter snel in uitvoering gebracht. “Inmiddels hebben we al negen van de knelpunten weggewerkt, zijn we voor twee met de grondaankoop bezig en zijn er zes projecten in onderzoek.”

De voortvarendheid leverde Van Beveren bewondering vanuit de zaal op, zeker voor de onorthodoxe wijze waarop het project is aangepakt, zoals bleek toen een vertegenwoordiger van een andere provincie vroeg naar de totale kosten voor de aanpak van alle problemen. “Dat weten we niet”, was het nuchtere antwoord van Van Beveren. “Hadden we niet nodig ook, want we wisten toch wel dat het niet allemaal te realiseren en te betalen was. We hebben gewoon gekeken wat het hardst nodig was, waar we snel succes konden halen en zijn daarmee aan de slag gegaan. Daar is ook gewoon geld voor vrij gemaakt, zonder dat we grote kosten maken om overal een kostenraming voor te maken.”

Respect voor elkaar

Een belangrijke boodschap die Van Beveren had, was om vooral respect voor elkaar te hebben. “Op veel plaatsen zitten we nu in de situatie dat we vooral een hekel hebben aan landbouwverkeer. Automobilisten omdat het landbouwverkeer ze in de weg zit en provinciale wegbeheerders omdat landbouwverkeer hun wegen overbelast. Allebei willen ze er het liefst van af en dus wordt het over de schutting van de gemeenten ge-

Landbouwverkeer op N360 minder dan één procent

Hoeveel maakt het landbouwverkeer eigenlijk gebruik van de openbare weg? Wat is de invloed van landbouwverkeer op de doorstroming en de verkeersveiligheid? Vragen waar tot voor kort niemand een concreet antwoord op kon geven. Voor de provincie Friesland was dit aanleiding om een meetmethode te laten ontwikkelen waarmee het werkelijk aantal landbouwvoertuigen dat van een weg gebruik maakt kan worden gemeten.

Tijdens het verkeerscongres vertelden Niels Bosch en Debbie Ammerlaan van Royal HaskoningDHV over deze meetmethode en waar deze inmiddels al is toegepast. Hun boodschap was in zekere zin zelfs ontvullend. Als je werkelijk gaat meten, blijkt de overlast door landbouwverkeer namelijk vaak mee te vallen. “Uiteindelijk blijkt het aandeel van het landbouwverkeer op zo’n weg beperkt. Terwijl er gemiddeld ruim 11.000 voertuigen per dag van de weg gebruikmaken, is het aantal trekkers of andere voertuigen met beperkte snelheid nog geen één procent. Op de drukste dag kwamen we niet boven de 0,4 procent. Gemiddeld blijkt dat slechts 0,1 procent te zijn. Dit betekent dat er maar een kleine kans is dat je achter een landbouwvoertuig terecht komt.”

Behalve naar het aantal voertuigbewegingen is in het onderzoek ook gekeken naar de snelheid van de zogenaamde trage weggebruikers. Opvallend is dat deze gemiddeld op 39 km/u lag, ruim boven de officiële maximale snelheid van 25 km/u. Zelfs het traagste voertuig reed met 28,9 km/u officieel te hard. De hoogste snelheid die voor dit zogenaamde langzaam verkeer werd gemeten, was 48,9 km/u. Natuurlijk heeft ook de landbouw zijn spijtstijden. Dat was terug te zien in het onderzoek, waarbij tussen acht en negen uur in de

ochtend ook het grootste aantal landbouwvoertuigen op de weg te vinden was. In de middag en avond lijkt de spits wat minder een probleem. Dan is het hoogtepunt wat betreft landbouwvoertuigen net iets vroeger dan het overige woon-werkverkeer.

Om een nog beter inzicht te krijgen, is tijdens het onderzoek ook met een speciale trekker uitgerust met camera’s over het traject gereden. Er werd met slechts 25 km/u gereden, omdat dit de wettelijk toegestane snelheid is. De opdrachtgever, de provincie Groningen, wilde niet dat de trekker harder zou rijden, omdat de provincie niet de wet wilde laten overtreden. Het effect is natuurlijk wel dat er sneller een rij auto’s achter de trekker ontstaat, stelt Ammerlaan vast. “Aan de andere kant was het hierdoor wel gemakkelijker om de trekker in te halen.” Ook dat was onderdeel van het onderzoek: hoe lang duurt het voor een voertuig is ingehaald en welke wegvakken worden daarvoor gebruikt? De uitkomsten daarvan waren natuurlijk niet verrassend. Bijvoorbeeld dat vooral op de rechte wegvakken de trekkers werden ingehaald. Gemiddeld duurde dat inhalen 7,7 seconden. In totaal kwamen er gedurende de twee uur durende testrit 525 auto’s achter de meettrekker. 195 van deze auto’s haalden tijdens de testrit de meettrekker in.

Veel opvallender waren enkele andere uitkomsten. Zo reed negentig procent van de landbouwvoertuigen maar een kleine afstand over de doorgaande weg. “Door het gebruik van vier verschillende camera’s konden we zien dat de meeste trekkers maar één of twee camera’s passeerden. Mede daardoor bleek dat het tijdverlies ook heel beperkt was. Het maximale tijdverlies was op dit traject dertig seconden.

Uit een analyse van de gegevens bleek dat in deze test ruim dertig

gooid, onder het motto 'dan zijn wij ervan af'.

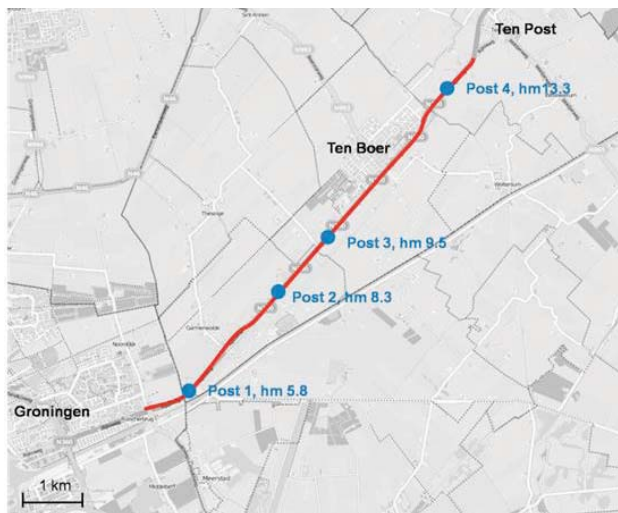
Het gevolg van die houding is echter ook dat provinciale wegbeheerders andere lokale wegbeheerders, zoals gemeenten en waterschappen, in de weg zitten. "En zo krijgen we dus een situatie dat iedereen een hekel heeft aan het landbouwverkeer, terwijl het wel recht heeft op een plek op de openbare weg. Wij zagen dat ook gebeuren en zijn op zoek gegaan naar oplossingen, juist in samenwerking met lokale overheden en plaatselijke gebruikers. Dat werkt prima, want boeren en loonwerkers die plaatselijk bekend zijn, weten heel goed wat de knelpunten zijn, maar kunnen vaak ook heel goede oplossingen aandragen. Juist omdat ze weten wat de mogelijkheden zijn."

Zijn advies aan andere provincies was dan ook helder. "Het begint met respect hebben voor alle gebruikers. Iedereen heeft namelijk recht op een plek op de weg. Dat is de eerste cultuurverandering die je moet doormaken. Als je dat doet, kun je op een goede manier met elkaar samenwerken en komen de oplossingen vanzelf. Natuurlijk moet je soms compromissen sluiten, zoals een passeerhaven om de kilometer in plaats van een vrij liggende landbouwweg. Maar wij hebben wel geleerd dat je met samenwerken veel meer bereikt dan met polarisatie."

Tekst: Toon van der Stok

Foto's: Toon van der Stok, Marijke Dorresteyn, Judith Dirven

procent van het landbouwverkeer met geen enkele achteropkomende auto te maken kreeg. "Voor de automobilist is belangrijk te weten dat slechts 0,9 procent van de automobilisten op deze weg te maken krijgt met landbouwverkeer. Gemiddeld neemt de reistijd daardoor met een factor 1,2 toe en in de spits 1,3. Het betekent dat iemand die vijf minuten op het traject rijdt en een trekker tegenkomt gemiddeld één minuut extra kwijt is. In de spits is dit wat meer; dan is de factor 1,3. Dit betekent dat iemand die regelmatig op dit traject rijdt in één van de honderd ritten één tot anderhalve minuut langer onderweg is.



In deze rubriek behandelen we iedere maand een onderwerp op het gebied van aanbestedingen en het aannemen van werken. Heeft u ook een vraagstuk, laat het CUMELA Nederland weten.



IN KORT BESTEK

Cao-eis maakt inkoopprocedure ongeldig

Beste Jan,

In een bestek staat dat ik als aannemer moet zijn ingeschreven en dat ik de CAO Bouw moet hanteren. Mogen deze eisen worden gesteld?

Beste aannemer,

Inschrijven op een aanbesteding is al een groot aantal jaren vrij voor elke natuurlijke en/of rechtspersoon. Tot medio 2007 hadden bedrijven een vergunning nodig om zich ergens te mogen vestigen. Dit gold voor onder meer bouwbedrijven, installatiebedrijven, vervoermiddelenbedrijven en levensmiddelenbedrijven. Bij het verlenen van de vergunning werd onder andere gekeken of de ondernemer diploma's dan wel andere verklaringen had om aan te tonen dat hij over voldoende vakkennis beschikte. De vestigingsvergunning is vervallen per 18 juli 2007. Van een inschrijver bij een aanbesteding kan dus ook niet meer worden geëist dat zijn bedrijf als bouw- of civiel aannemingsbedrijf is ingeschreven. Bij aanbestedingen is nu de eis dat je het werk moet kunnen maken. Door het invullen van de 'eigen verklaring' toont de inschrijver aan over de gevraagde inschrijfeisen te beschikken.

Dan de cao. Ook hier zijn veel misverstanden over. Een bedrijf is niet vrij in de keuze voor een bepaalde cao. Dit is namelijk afhankelijk van de hoofdactiviteiten van de rechtspersoon. Deze activiteiten bepalen onder welke cao de onderneming wordt ingedeeld. Het voorschrijven van een bepaalde cao in een bestek is dan ook discriminerend en in strijd met de grondbeginselen van de Aanbestedingswet. Een dergelijke inschrijfeis maakt de aanbestedingsprocedure ongeldig. Ik verwijs daarbij altijd naar artikel 1.12, lid 1, van de Aanbestedingswet: "Een aanbestedende dienst of een speciale-sectorbedrijf behandelt ondernemers op gelijke en niet-discriminerende wijze."

Wat kunt u doen als dergelijke eisen wel in een bestek staan. Wij adviseren u officieel, dus volgens de procedure, bezwaar te maken. Het is een fout in het bestek die u moet melden. Aanbestedende diensten mogen geen discriminerende, subjectieve, niet-transparante of disproportionele eisen opnemen. CUMELA Nederland kan ook namens de sector de aanbestedende dienst benaderen.

Jan van der Leij

Beleidsmedewerker GWW