



Hero Dijkema: 'Landbouw maakt inhaalslag op verkeersveiligheid'

Voorsorteren op nieuwe verkeersregels

Behalve het T-rijbewijs en de aanstaande kentekenplicht, komt er nog meer af op de sector, als het gaat om verkeersveiligheid. Hero Dijkema, verkeersspecialist bij loonwerkersorganisatie Cumela, kan precies uitleggen waar ondernemers de komende jaren mee te maken krijgen.

Hero Dijkema over landbouwverkeer: „Bij de buitenwacht heerst nog te veel het beeld van het tuffende trekkertje met een karretje. Maar ook de landbouw zelf moet zijn verantwoordelijkheid nemen.“

Loon- en grondverzetbedrijven leggen vaak lange afstanden af over de openbare weg. Het is dan ook niet voor niets dat hun brancheorganisatie, Cumela Nederland, zich opwerpt als hét aanspreekpunt op het gebied van landbouwverkeer. Beleidsmedewerker Hero Dijkema houdt zich al jarenlang bezig met het verkeersdossier en heeft er zijn handen meer dan vol aan. Met grote regelmaat zit hij met wegbeheerders zoals provincies en gemeenten, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de RDW aan tafel. Want hoewel landbouwverkeer een relatief kleine categorie op de weg is, willen alle partijen de verkeersdeelname van de grote trekkers en zelfrijders eindelijk eens goed regelen. De bedoeling is dat het zware, doorgaande landbouwverkeer waar mogelijk van de 'veredelde fietspaden' naar de openbare weg verhuist. Ook moeten chauffeurs en het materieel beter controleerbaar zijn.

Het T-rijbewijs is sinds 1 juli verplicht. Is het nu veiliger geworden op de weg?

„Ja, dat denk ik wel. In ieder geval heeft elke trekkerbestuurder een opleiding gehad en kennis genomen van de verkeersregels. Het ontbreekt jonge mensen vaak nog aan verkeersinzicht en daarom is het belangrijk dat zij een T-rijbewijs behalen. Als je ze er naar vraagt, vinden ze dat zelf ook. Wel kun je je afvragen of het verstandig is dat iedereen die al een B-rijbewijs heeft, het T-rijbewijs automatisch krijgt bijgeschreven. Een auto of een zware trekkercombinatie is nogal een verschil. Maar in ieder geval is er een begin gemaakt om het goed te regelen.“

Chauffeurs van trekkers en zelfrijders hebben regelmatig klachten over hoe wegen zijn ingericht. Hebben gemeenten en provincies voldoende oog voor agrarisch verkeer?

„Nee, ze zien ons te weinig als aparte categorie. Nog altijd hebben wegbeheerders het over 'langzaam verkeer', waarmee ze het landbouwverkeer in dezelfde groep plaatsen als fietsers en voetgangers. Je ziet dat terug in de praktijk. Het landbouwverkeer moet op de parallelwegen de ruimte vaak delen met fietsers en wordt dwars door kleine dorpjes geleid, wat levensgevaarlijke situaties oplevert. Ook veroorzaken krappe doorgangen ergernis of schade. Er heerst nog te veel het beeld van het tuffende trekkertje met een karretje. In werkelijkheid rijden we met groot en zwaar materieel rond. Dat geldt voor loonwerkers, maar ook voor steeds meer boeren. Buurmans land is al verkocht en bedrijven die uitbreiden, kopen land op afstand en moeten daar met grote machines naar toe. Cumela vindt het tijd dat al dit doorgaande landbouwverkeer bij voorkeur de provinciale weg op gaat. Op plaatsen waar percelen alleen bereikbaar zijn via provinciale wegen, is landbouwverkeer al toegestaan. Wij zien het onderscheid niet: gooi die wegen dan ook open voor het doorgaande landbouwverkeer. En doe dat vooral op rondwegen, waardoor zwaar landbouwverkeer niet meer door de bebouwde kom hoeft te rijden.“

De overheid wil dat gaan regelen. Maar daar komt nogal wat bij kijken, zoals een kente-

kenplicht en een snelheidsverhoging naar 40 km per uur. Hoe zit dat?

„Om veilig te kunnen rijden op de provinciale wegen, mag het snelheidsverschil met de rest van het verkeer niet te groot zijn. Vandaar dat is gezegd: de snelheid van landbouwverkeer moet omhoog van 25 naar – legaal – 40 km per uur. En sommige wegbeheerders vinden zelfs dat nog niet snel genoeg. Het officieel verhoging van de toegestane snelheid kun je alleen regelen als alle trekkers en aanhangers een eigen, gele kentekenplaat hebben. In het kentekenbewijs staat wat de constructiesnelheid is, waardoor wetshandhavers kunnen zien hoe hard ze mogen en of bijvoorbeeld de aankoppeling deugt. Aanhangers moeten bovendien zijn voorzien van een deugdelijke reminrichting. Hebben ze dat niet, dan mag je met die wagen niet sneller rijden dan 25 km per uur en kun je dus ook niet de provinciale weg op. Deze aanhangers krijgen een witte kentekenplaat.“

Mag je met je 40 km-combinatie ook 40 km per uur over de parallelweg?

„De snelheidsverhoging buiten de bebouwde kom is naar verwachting generiek. Dus ook op de parallelwegen mag je straks 40 km per uur.“

In de loonwerksector is zwaar verkeer de norm, maar in de landbouw is er ook nog veel klein rollend materieel, dat nauwelijks op de openbare weg komt. Gaan die nieuwe maatregelen agrarische ondernemers niet enorm op kosten jagen?

„Niemand zit te wachten op extra kosten. Maar ook de boeren die ik spreek, willen de boel gewoon goed en professioneel regelen. Daar hoort een kentekenplicht nou eenmaal bij. Wij trekken veel samen op met LTO en uiteraard is dit ter sprake gekomen. LTO trapt in onze ogen wel eens te veel op de rem. Maar ik moet het ze nageven: ze zijn altijd blijven hameren op de kosten en daar hebben de beleidsmakers goed naar geluisterd. De kosten van de tenaamstelling en de plaat zelf blijven beperkt tot ongeveer 35 euro. Inclusief de tijd die je er aan kwijt bent, worden de kosten berekend op 55 euro per voertuig. Dat is een heel net bedrag.“

Wanneer gaat het kenteken in en moet je er nu al rekening mee houden?

„Op zijn vroegst gebeurt dat per 1 januari 2017 (voor alle nieuw in gebruik genomen landbouwvoertuigen, voor bestaande geldt de datum 1 juni 2018, red.), op voorwaarde dat de Tweede Kamer ermee instemt. Het is in ieder geval verstandig om zuinig te zijn op je trekkerpapieren. Vraag bij de aanschaf van een trekker aan je dealer om het CVO; het Certificaat van Overeenstemming. Daarin staan technische gegevens die straks nodig zijn voor de aanvraag van een kenteken. Sommige dealers bewaren daar tegenwoordig al een kopie van, maar verzeke jezelf ervan dat je er straks over kunt beschikken.“

Er wordt ook gesproken over een apk voor trekkers en nieuwe eisen voor wagenberemming. Leiden de nieuwe regels tot nog meer eisen?

„Die nieuwe eisen staan los van de kentekenplicht en gaan grotendeels voorbij aan de landbouw. Het gaat in beide gevallen om aanpassingen van Europese regels. De apk wordt alleen verplicht voor de zogenoemde T5-categorie trekkers. Dat zijn trekkers die sneller rijden dan 40 km per uur. Het is dus geen generieke verplichting en ook zelfrijders hoeven niet voor de apk. In de praktijk zal het er op neerkomen dat de snelste trekkers zullen worden teruggeschroefd naar 40 km per uur, ofwel de T1-categorie. Alleen mensen die veel transportwerk doen, met voertuigen die het midden houden tussen een trekker en een vrachtwagen, krijgen te maken met een tweejaarlijkse apk.“

„De eisen aan de remmen van aanhangers zijn op dit moment zeer beperkt. Bij een leeggewicht zwaarder dan 3,5 ton moet een aanhanger een goed werkende reminrichting hebben, maar een minimum remvertraging wordt niet genoemd. De Nederlandse wet schrijft alleen voor dat een combinatie met tenminste 3,1 m/s² moet kunnen remmen. Een remvertragingseis voor de aanhangzelf is er niet. Straks geldt voor alle nieuwe aanhangwagens een remeis van minimaal 4,5 m/s², net zoals dat het geval is bij vrachtwagen-aanhangers. Ook dit staat los van de kentekenning. Ik verwacht dat de nieuwe eis vooral betekent dat aanhangbouwers vaker zullen overstappen op luchtberemming. Nu zijn veel aanhangers hydraulisch geremd. Dat is een alles-of-niets-systeem. Vraag een willekeurige chauffeur of hij eens vol op de rem wil gaan staan; negen van de tien keer zal hij dat niet doen. Bij een noodstop is de kans op schade groot, omdat het volle gewicht van de aanhanger doordrukt en de combinatie kan gaan scharen. Daarom staan de remmen vaak zo afgesteld dat ze bij een lege aanhanger net niet blokkeren en bij volle belading eigenlijk net niet genoeg remmen. Met luchtremmen kun je veel beter doseren. In Duitsland is de hydraulische rem zelfs bij wet verboden.“

Hoe zit het met de eigen verantwoordelijkheid als het gaat om verkeersveiligheid: neemt de agrarische sector die voldoende?

„Er is veel onbekendheid, dus eigenlijk is het antwoord: 'nee'. Een uitzondering is Flevoland, waar de politie actief aan de slag is gegaan met het landbouwverkeer. Twee agenten hebben zich goed ingelezen in de materie en hebben aan chauffeurs uitgelegd wat er aan hun trekker-machinecombinaties mankeerde. Dat heeft zijn vruchten afgeworpen. Je ziet bijvoorbeeld overal keurig de breedtemarkeringbordjes met de schuine rood/witte strepen. Geen overbodige luxe, weet iedereen die in het donker door agrarisch gebied rijdt. Nogmaals, het is geen onwil. Als ik op een studieavond voor ondernemers alle eisen op een rijtje zet, dan hoor ik vaak: 'hoe moeten wij dat weten?' Als ik een machine koop dan verwacht ik dat die in orde is en dat alles erop zit.“ Daar zit wat in, maar ook de dealer voelt zich niet altijd verantwoordelijk. Daarom willen we samen met LTO Nederland, Fedecom en BMWT bekijken of we bij het afleveren van aanbouwapparatuur goede veiligheidsvoorzieningen tot een standaard onderdeel kunnen maken.“ ■