

De tijd is rijp voor actie rond het landbouwverkeer, vindt Erik Hogervorst, voorzitter van het Centraal Orgaan Mechanisatiebedrijven (COM). Hij is bang dat er onmogelijke regelgeving komt als de gebruikers van ongekenkende voertuigen te lang wachten. Het COM werkt daarom samen met de Federatie Agrotechniek aan een eigen registratiesysteem. "Alleen als we het gezamenlijk doen, maken we een kans bij de politiek."

Samen verkeer regelen

COM-voorzitter Erik Hogervorst wil snelle actie

Zo groot, zo veeleisend en toch zo onzichtbaar. Dat is het landbouwverkeer. En hoewel trekkers, kranen en shovels dagelijks massaal gebruik maken van de openbare weg zijn er geen actuele regels voor. Dat leidt er toe dat het landbouwverkeer soms gewoon wordt vergeten, constateert Erik Hogervorst, directeur-eigenaar van Wout Hogervorst Landbouwmechanisatie in Noordwijkerhout. Als voorzitter van het Centraal Orgaan Mechanisatiebedrijven (COM) is hij nu nauw betrokken bij de hele discussie over regelgeving rond de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer.

"Er moet wat gebeuren, anders komt er een moment dat de overheid het zelf doet."

Die regelgeving is absoluut noodzakelijk, stelt Hogervorst. "Je merkt het telkens weer: doordat er geen regelgeving is, worden we gewoon vergeten. Pas maakte ik het mee bij de herinrichtingsplannen voor de Haarlemmermeer, hier vlakbij. Er was een keurig plan gemaakt, met in het noorden en zuiden van het gebied een landbouwpolder. Daar tussenin moet een grote zone komen met alleen wonen en werken. Eromheen rondwegen voor rustige woongebieden en een snelle verkeersafwikkeling, bijna vanzelfsprekend verboden voor landbouwverkeer. Maar toen ik tijdens de inspraakavond vroeg hoe die bietenrooier of hakselaar dan van noord naar zuid moest komen, werd het stil. Ja, er waren wel routes tussen beide gebieden, maar dat zijn dan juist de wegen waar ze geen sluipverkeer willen. Hoe een bietenrooier dan langs alle drempels, sluizen en hekjes moest komen, ja, daar hadden ze nooit over nagedacht."

Hij vermoedt dat het zelfs geen onwil is van planologen dat ze geen rekening houden met landbouwverkeer. "Het probleem is dat landbouwverkeer niet voorkomt in hun boekjes. Er zijn geen actuele regels en al helemaal geen handhaving, dus hoeven ze nergens rekening mee te houden."

Het ontbreken van actualiteit in de regelgeving rondom landbouwverkeer is daarom één van de belangrijke beleidspunten van het COM. "Op dat vlak moet echt wat gebeuren, anders komt er een moment dat de overheid het zelf doet. Dan krijg je gelijk een overregulering, want de overheid regelt alles tot in de kleinste details. Dat is de realiteit: als de overheid iets moet regelen, gaat het vaak met de botte bijl.

Hogervorst is als ondernemer nog van het type 'aanpakken en doorwerken', die graag nog contact heeft met de werkvloer. Daarom heeft hij op de ochtend voor het gesprek nog even twee heftrucks met de vrachtwagens afgeleverd in Rotterdam. "Leuk om te doen en je komt ook eens op een andere manier bij bedrijven over de vloer."

Om de hele discussie nu op gang te brengen, pleit hij nu voor een sterk gezamenlijk optreden van alle instanties die met de verkeerswetgeving te maken hebben. "Samen met de Federatie Agrotechniek, CUMELA Nederland en LTO moeten we ons eigen voorstel maken."

Ook LTO? "Natuurlijk, ook boeren en tuinders snappen allang dat er iets moet gebeuren. Het oude 'zeuren' over die paar tientjes die een kentekenplaat kost, mag geen argument meer zijn om verkeersveiligheid volledig te blokkeren. Als mijn zoon een kenteken voor zijn brommer nodig heeft, trek ik daarvoor ook gewoon de portemonnee."

"Voorlopig kijken we hoe we kunnen vastleggen wie de eigenaar is van een trekker of kraan."

Hij zou graag zien dat een van de partijen, bijvoorbeeld CUMELA Nederland, het voortouw neemt om alle partijen aan tafel te krijgen. "Eigenlijk moeten partijen hierbij net zoals bij CAO onderhandelingen bij elkaar gaan zitten en maar 1 intentie hebben; door wat te geven en te nemen er samen uit komen." Zo kunnen we aan Den Haag laten zien dat het ons als sector menens is en dat we zelf ook heel veel kunnen regelen."

Een basis voor regelgeving is er volgens hem ook al. "In Brussel bestaat al wetgeving die zegt dat alle lidstaten moeten zorgdragen voor een registratie van alle voertuigen met beperkte snelheid. Daaraan moet Nederland ook voldoen, maar onze staatssecretaris Atsma weigert gewoon om dat uit te voeren. In feite wordt aangegeven gewoon te wachten tot Nederland hierover vanuit Brussel op de vingers wordt getikt. Tja, op milieugebied vaak het braafste jongetje van de klas willen zijn, maar hierbij de grote achterblijver zijn,het kan verkeren."

Zo ver wil Hogervorst het niet laten komen. "Ik ben bang dat als de politiek het echt op de heupen krijgt heel veel landbouwverkeer helemaal niet meer de weg op mag. Voor elk transport



van een bietenrooier, hakselaar of shovel kun je dan een dieplader laten komen. Dat is pas onbetaalbaar."

Het COM is voorstander van een snelle invoering van een registratie van alle voertuigen. Samen met de Federatie Agrotechniek hebben ze een stagiaire van de HAS opdracht gegeven een voorstel te maken, hoe je tot een eenvoudige registratie kunt komen. "Of daar een kenteken bij hoort, kunnen we dan nog wel bekijken. Eerst kijken we hoe we kunnen vastleggen wie de eigenaar is van een trekker of kraan, met daarbij een systeem waarin de dealer dit bij een doorverkoop weer doorgeeft aan een centraal registratieregister.

Een ander punt waar het COM momenteel druk mee is rond veilig landbouwverkeer zijn de remmentesten. "Belangrijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid, maar minimaal zo belangrijk om de kosten in de gaten te houden. Hier in ons eigen bedrijf zien we ze ook terugkomen: dure trekkers die door dumperwerk plotseling met versleten remmen binnenkomen. Kostbare reparaties als je te laat bent."

Hij vindt het onbegrijpelijk dat bedrijven combinaties van zo'n 250.000 euro de weg op laten gaan zonder dat ze weten of alles goed functioneert. "Maar dat is misschien wel van deze tijd. Het lijkt wel of we alleen kijken naar de korte termijn. Bij investeringen is dat net zo. Steeds vaker gebeurt het dat je nauwelijks nog de kans krijgt om te overleggen over een offerte. Ze hebben het eisenbriefje klaar liggen en jij mag inschrijven voor een zo laag mogelijke prijs. Bedrijven benutten daardoor niet meer de kennis en kunde die er is bij verkopers. Het is een ontwikkeling die hij betreurt omdat de dealer zoveel meer kan doen. "In overleg kunnen wij vaak alternatieven bieden. Samen kun je kennis combineren en vind je misschien wel een betere en efficiëntere oplossing. Daar heb je dan alle twee profijt van. Wanneer je alleen maar blijft zoeken naar het goedkoopste kom je niets verder."

Het past volgens hem ook niet bij de manier waarop we in Nederland moeten werken. "We zijn nu eenmaal geen lagelonenland. Daarom geloof ik ook niet in steeds weer hetzelfde werk doen voor minder geld. Die race kent alleen maar verliezers. Wij kunnen het alleen winnen door het beter en vooral slimmer te doen. Alleen wie zo werkt, komt als ondernemer nog verder."

Tekst en foto: Toon van der Stok