

Cumela-directeur Jan Maris:

'We zitten in het verdomhoekje'

Directeur Jan Maris van loonwerkersorganisatie Cumela, probeert samen met zijn Europese branchegenoten trekkerfabrikanten te overtuigen van de noodzaak om trekkers verkeersveiliger te maken. "Het landbouwverkeer zit in het verdomhoekje."

Het gaat goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal ongevallen én het aantal ongevallen waarbij dodelijke slachtoffers vallen, neemt al een jaren af. Tot zover het positieve nieuws. Want als het gaat om ongevallen waarbij een landbouwvoertuig is betrokken, vallen er nog elk jaar 16 tot 17 doden. Vooral fietsers en bromfietzers die onder de trekker of aanhanger terechtkomen, zijn het slachtoffer. Op de vakbeurs Agrotechniek Holland in september in Biddinghuizen waren er op initiatief van loonwerkersorganisatie Cumela trekkers te zien die waren uitgerust met een bumper aan de voorzijde die bij een frontale botsing voorkomt dat slachtoffers onder de trekker terechtkomen. Maar behalve een bumper, zouden trekkers – als het aan directeur Jan Maris van Cumela ligt – ook moeten worden voorzien van platen of steunen tussen de wielen zodat slachtoffers ook niet via de zijkant onder de trekker terecht kunnen komen. Met dit pleidooi heeft Maris, samen met collega's van de Europese koepelorganisatie van loonwerkers Ceettar, inmiddels al gesprekken gevoerd met mensen van Fendt en New Holland. Ook met andere trekkerfabrikanten hoopt Maris binnenkort een afspraak te maken.

Gaan Fendt en New Holland hun trekkermodellen voorzien van een bumper en onderrijdbeveiliging tussen de voor- en achterwielen?

"Dat verwacht ik niet meteen, al hoop ik dat natuurlijk wel. Maar trekkerfabrikanten zijn verenigd in de Cema, een Europese koepelorganisatie van landbouwmachinefabrikanten. In gesprekken met trekkerfabrikanten proberen we de geesten rijp te maken om veranderingen door te voeren die de verkeersveiligheid vergroten. Draagvlak creëren voor een aantal technische veranderingen dus. Want over een aantal jaren wordt een nieuwe Europese verordening ingevoerd, waarin een aantal eisen voor trekkers zullen worden aangescherpt. De Cema is daarbij een belangrijke partij."

Hoe zijn uw ideeën bij de trekkerfabrikanten gevallen?

"Positief. Ze onderschrijven de noodzaak om de trekker verkeersveiliger te maken. Dat is ook in hun belang en ze denken daar zelf natuurlijk ook over na. Zo liet een van de fabrikanten weten dat de spiegels van de trekkers binnenkort worden uitgerust met heldere ledlichtjes zodat tegemoetkomend verkeer veel beter de breedte van de trekker kan inschatten dan met de kaarslampjes die de fabrikanten nu vaak nog als breedtelichtjes monteren. De bumper aan de voorzijde

en de onderrijdbeveiliging tussen de wielen zijn ook maar een paar voorbeelden van technische oplossingen. Je kunt ook denken aan spatborden die behalve de achterkant van de voorband ook de voorkant van de band afschermt en zo voorkomt dat iemand die er tegenaan rijdt meteen naar beneden wordt getrokken. Er is niemand die mij kan uitleggen waarom dat nu niet gebeurt. En waarom maken fabrikanten de spatborden smaller dan de breedte van de band?"

Hoe kijkt uw achterban hier tegenaan?

"Aanvankelijk moesten loonwerkers niets hebben van strengere regels en meer veiligheidsvoorzieningen op trekkers. Maar die stemming is de afgelopen tien jaar wel omgeslagen. Ze ervaren dat het recht om met landbouwvoertuigen op de weg te rijden ook verplichtingen schept. En ze merken ook dat burgers zich beginnen te roeren. Na een ongeval dit voorjaar waarbij een meisje

'LTO-bestuurders hebben stront in hun oren'

onder een trekker kwam, kreeg een lokale loonwerker die niets met het ongeval te maken had, een aantal boze telefoontjes van burgers te verwerken. Loonwerkers beseffen dat er iets moeten veranderen."

Wat zijn de reacties van loonwerkers op de bumper en de onderrijdbeveiliging?

"Natuurlijk zijn er loonwerkers die meteen wijzen op natte jaren waarin de trekkers bij de oogst tot aan de assen wegzakken. Een onderrijdbeveiliging houdt het dan niet vol, dat snap ik ook wel – hoewel je je kunt afvragen of je goed bezig bent als de trekkers tot aan de assen wegzakken. Maar voor die extreme situaties kun je aan opklapbare systemen denken.

Om loonwerkers te overtuigen, wijs ik ze wel eens op de beplating op maaidorsers. Ondanks veel protesten van boeren en loonwerkers – het zou onhandig zijn bij het dagelijkse onderhoud – kwam die er om de draaiende delen en vele V-snaren af te schermen. Fabrikanten van maaidorsers hebben die uitdaging opgepakt en de beplating is nu onderdeel van het design geworden. Je kunt je nu toch geen maaidorsers meer zonder beplating voorstellen?"

Wordt u in uw pleidooi voor strengere veiligheidsvoorzieningen op trekkers gesteund door andere belanghebbenden?

"Op Agrotechniek Holland sprak ik met een aantal LTO-bestuurders en hoorde hun verhalen aan over het matige maatschappelijke draagvlak voor de intensieve veehouderij. Toen ik ze vroeg hoe het zat met het maatschappelijke draagvlak voor het landbouwverkeer, zeiden ze: 'geen probleem'. Als ik dat hoor, denk ik dat ze stront in hun oren hebben. Ik heb het idee dat LTO niet ziet dat het een keuze is tussen óf strengere veiligheidsvoorzieningen en regels voor landbouwverkeer óf helemaal geen landbouwverkeer meer. Kortom, ik vind dat LTO er harder aan moet trekken.

Ook boeren die je vraagt hoe het gaat met betrekking tot de verkeersveiligheid, zeggen dat het goed gaat. Maar als je doorvraagt, dan moeten ze erkennen dat het landbouwverkeer in het verdomhoekje zit. Een paar jaar geleden wilde de provincie Flevoland bijvoorbeeld de weg tussen Swifterbant en Dronten afsluiten voor landbouwverkeer. Dat is op het laatste moment gelukkig teruggedraaid. Of neem het gedoe met de brug over de IJssel bij Westervoort die na een renovatie te smal was voor het landbouwverkeer. Of neem de maatregel van veel provincies om rondwegen af te sluiten voor landbouwverkeer, zodat het landbouwverkeer zich samen met fietsers en brommers door de bebouwde kom moet wringen. Het is eigenlijk te gek om over te praten." **LM**



▲ Op initiatief van Cumela waren een aantal trekkers op de ATH uitgerust met een bumper.