

“Sommige collega’s leven de wet erg zwart-wit na”

Erik Bouman, politie Oost-Brabant

In hoeverre is CUMELA bekend buiten de sector? Hoe kijken overheden naar de sector? Hoe gaan grote aannemers om met cumelabedrijven? Waarin kan de sector zichzelf nog verbeteren? Daar zoeken we in deze serie een antwoord op. Erik Bouman van de politie Oost-Brabant kent de sector en de sector kent hem. “Het is belangrijk om het gesprek aan te gaan.”

We draaien net de A2 bij knooppunt Empel op als we ineens een trekker met aanhanger op de vluchtstrook zien rijden. “Ik ben bang dat je even mee moet”, zegt agent Erik Bouman. Hij houdt de trekker staande. De chauffeur stapt netjes uit en er wordt kort gepraat. De jongen geeft zijn rijbewijs af en volgt Bouman via de eerste afrit naar een stopplaats. “Zijn telefoon is leeg. De navigatie stuurde hem via de snelweg. Hij komt hier niet uit de buurt. Hij weet dat hij fout zit. Excuses.”

Bouman loopt een rondje langs de trekker. Bij de veewagen hoort hij gelach. De trekkerchauffeur krijgt een rood hoofd. De agent sommeert hem de deur open te doen. Die is er niet. Met wat geduw en getrek gaat er uiteindelijk een zijschot open. Het is donker. Een bier- en zweetlucht komt ons tegemoet. Een krat bier op de grond, een tafel met bierflesjes en aangebroken zakken chips worden langzaam zichtbaar. Negen jongens stommen één voor één de wagen uit. Bouman weet meteen naar welk festival ze afgelopen weekeinde zijn geweest.

De jongens vinden het maar wat grappig dat de politie ze staande houdt. De chauffeur probeert nog zijn handelwijze te verklaren, maar dat in deze veewagen dieren mogen worden vervoerd en dus ook mensen, want beide zijn levende wezens, gaat er bij de agent niet in. De chauffeur krijgt één proces verbaal voor het rijden met een trekker en aanhanger op de vluchtstrook en één voor het vervoeren van mensen in een veewagen. Hij zal een kaart moeten kopen om de juiste route zonder snelwegen terug naar huis te vinden. Zijn vrienden zullen met trein of taxi terug moeten. Als laatste wordt er nog even een foto gemaakt. Voor de grote verhalen achteraf.

Hij had wel zijn trekkerrijbewijs...

“Ja, maar het toont ook meteen een tekortkoming aan binnen het T-rijbewijs. Het is goed dat dit is ingevoerd, maar er valt nog winst in te behalen. In de opleiding leert de jeugd de verkeersregels en de verkeerstekens, maar het inschatten van risico’s is een onderbelicht onderwerp. De risicoperceptie van jongeren is vaak toch anders dan van volwassenen. Als hij een aanrijding had gehad, waren die jongens in de veewagen zo met hun hoofden tegen de wanden aan geknald. Daar was dan niet veel meer van over geweest.”

Maar ja, hij was de weg kwijt en zijn navigatie deed het niet...

“Dan nog, dan nog. Als je ineens op de snelweg belandt met een voertuig dat er niet hoort, ga je stil staan langs de weg en je belt 112. Daar is dat nummer voor. Dan komen wij en begeleiden je naar een veilige omgeving.”

Een netwerk voor landbouwverkeer, zoals in de provincie Zeeland, zou dan ideaal zijn...

“Jazeker, al heb ik er een hard hoofd in dat dat lukt in Brabant. We hebben hier te maken met een provincie met heel veel kleine gemeenten en met andere wegbeheerders. Niet iedereen ziet landbouwverkeer als prioriteit. Een gemeente die aan een loonwerker een vergunning afgeeft met breedteonthefving voor een bepaalde machine ‘voor alle wegen’ heeft haar huiswerk niet gedaan. Als ik die gemeenteambtenaren daarop aanspreek en zeg dat die loonwerker nu dus ook met zijn Vervaet-bietenrooier van 3,50 meter breed op een woonerf mag komen, zeggen ze: ‘Nee, natuurlijk niet’. Ze hebben er echter wel een vergunning voor afgegeven en ik moet daar naar handelen.

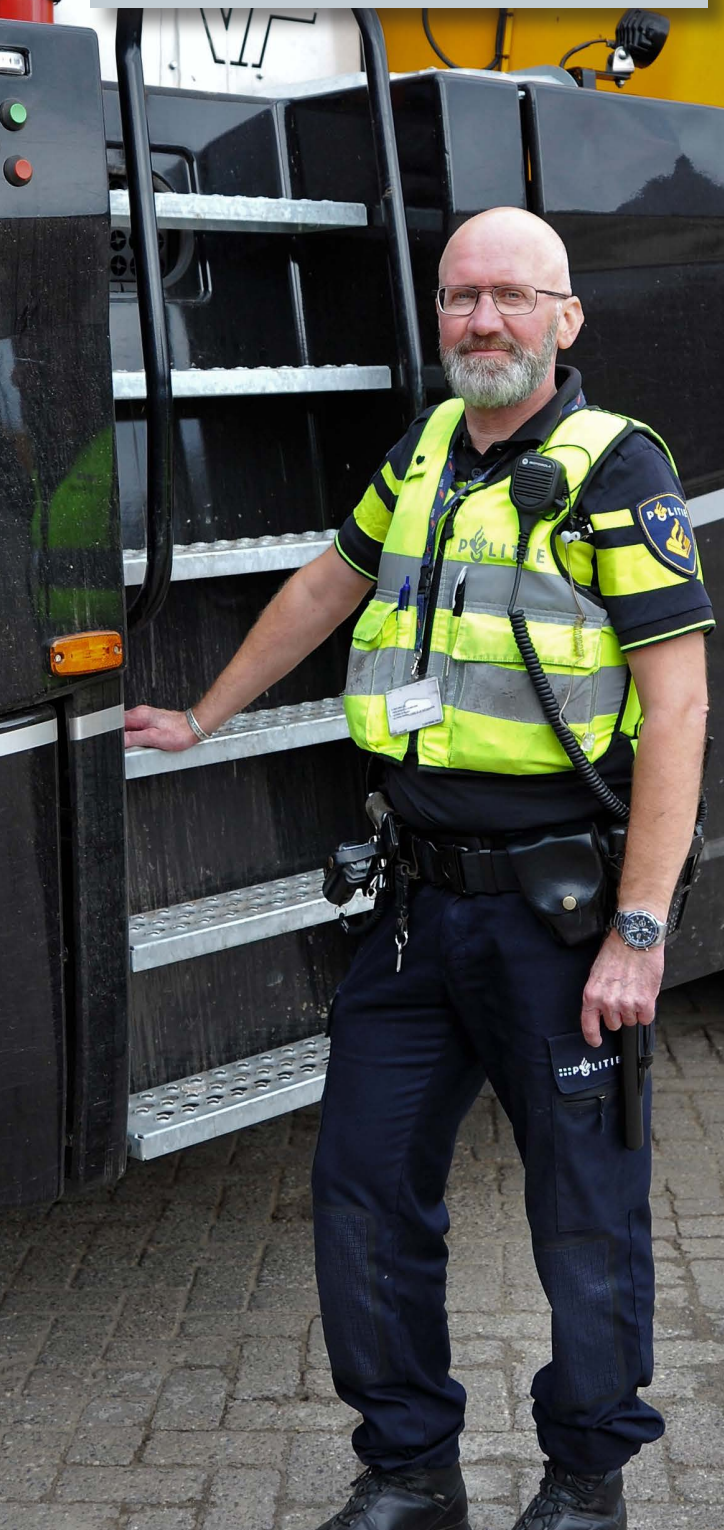
Zeker nu loonwerkers vaak verder moeten rijden en ze in buurten komen die ze niet kennen, is het fijn als er zo’n netwerk is. Daardoor weten ze dat ze op een bepaalde plek kunnen komen zonder verstrikt te raken in smalle of doodlopende wegen. Ten eerste komt dat de verkeersveiligheid ten goede en ten tweede is het voor de loonwerker economische winst. Je ergens vast rijden, kost tijd en tijd is geld.”

U kent het credo...

“Ja ik ken de loonwerksector goed. Ik heb goede contacten met CUMELA en met loonwerkers hier in de buurt. Ik vind dat belangrijk. De politie staat toch vooral bekend als boeman, die aan elke loonwerker die passeert een boete uitschrijft. Sommige collega’s leven de wet inderdaad erg zwart-wit na, terwijl er een groot grijs gebied is, de geest van de wet. Die loonwerker heeft ook zijn economische belangen. Daarom is het belangrijk het gesprek aan te gaan en een tussenweg te vinden. Ik snap dat een loonwerker met een machine met een afschrijvingstermijn van tien jaar niet na zes jaar nieuwe kleppen op zijn kipper gaat plaatsen.

Wie is Erik Bouman?

Erik Bouman is politieagent bij het team Oost-Brabant. Hij zit als motorrijder in het verkeerssteam. Landbouwverkeer heeft hij zelf tot zijn specialisatie gemaakt. Hij schreef ooit een stukje over landbouwverkeer in het personeelsblad, waar TLN bovenop sprong en vragen ging stellen, zodat hij genoodzaakt was zich meer in de materie te verdiepen. Op een politievakdag kwam hij in contact met CUMELA Nederland en zo is de bal gaan rollen. Nu wordt hij veelvuldig gevraagd als het om landbouwverkeer gaat. Zo geeft hij lessen op het lokale mbo-college, maar ook op de politieacademie.



Die investering verdient hij nooit meer terug, maar we kunnen wel samen afspraken maken. Laad die wagen wat minder vol. Die paar maïskorrels die eraf waaien, zijn misschien irritant voor de bestuurder die erachter rijdt, maar dat is meteen een reden voor hem om wat meer afstand te houden met zijn auto."

Probeer u dat ook uw collega's voor te houden?

"Er is bij collega's veel onwetendheid over landbouwverkeer, merk ik. Binnen het landelijk politiebeleid is er weinig aandacht voor dit onderwerp. Dat komt doordat dit maar in enkele provincies problemen oplevert en dus niet als prioriteit wordt gesteld. Brabant is zo'n provincie. Dat ligt vooral aan de infrastructuur: smalle wegen, grote bomen. Met steeds groter wordende machines die steeds verder weg moeten, levert dat knelpunten op. Ik probeer kennis te verspreiden. Zo schrijf ik geregeld voor ons landelijke politiebied, waarin ik de problematiek rondom het landbouwverkeer naar voren breng. Daarnaast word ik ook zo nu en dan door de politieacademie uitgenodigd om een les hierover te geven."

Is alleen de sector verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid omtrent landbouwverkeer?

"Nee, zeker niet. Ik merk dat loonwerkers erg positief staan tegenover verkeersveiligheid. Sommigen zien dit echt al als onderdeel van hun bedrijfsvoering. Van trekkerchauffeurs die met een bumper rijden, hoor ik terug dat ze meer ruimte krijgen van andere weggebruikers op de openbare weg. Dat is een goed teken, maar eigenlijk begint de verkeersveiligheid al bij de mechanisatiebedrijven en fabrikanten van landbouwmachines. Zij maken machines die niet geschikt zijn voor de openbare weg. Ik vind dat als een loonwerker een maaimachine koopt van drie meter breed daar standaard bebording en de verplichte verlichting op moeten zitten. Het is toch gek dat de loonwerker die apart moet aanschaffen? Die extra kosten zijn vaak niet in het investeringsbudget meegenomen. Een brancheorganisatie als Fedecom moet daar werk van maken, omdenken. Machines moeten niet alleen worden gezien als machines. Het zijn voertuigen."

Een andere terminologie. Bereik je daar iets mee?

"Jazeker. Het geeft de machine een bepaalde status, waardoor je anders gaat handelen. Dat zie je ook terug in de discussie rondom het kenteken. Wij als politie vinden dat dat tien jaar geleden al had moeten worden ingevoerd. Het haalt het voertuig uit de anonimiteit. Dan pas wordt het gezien als verkeersdeelnemer. Ongeremde aanhangers, gebroken bladveren, je moest eens weten wat wij onderweg allemaal tegenkomen. Met een kenteken zou er een herkeuring bij de RDW kunnen plaatsvinden, waardoor bij geconstateerde gebreken wordt gekeurd op een deugdelijk herstel, waardoor we dit soort onveilige situaties kunnen voorkomen."

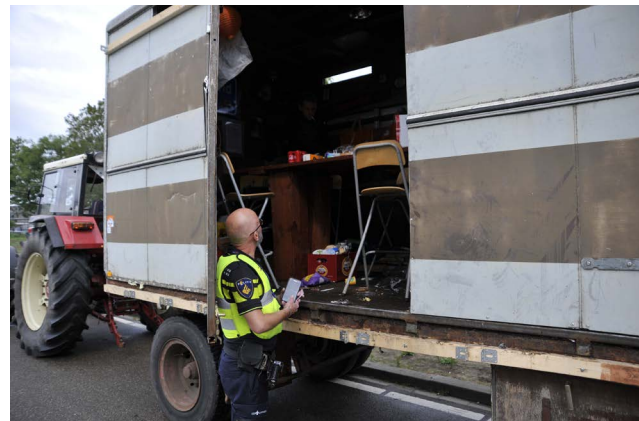
Wat zijn veel voorkomende gebreken die u tegenkomt bij loonwerkers?

"De bebording is vaak niet in orde. De afgeknotte driehoek is of niet aanwezig of hij hangt in de cabine in plaats van achter de machine. Ook markeringsborden ontbreken nog te vaak, terwijl ze van groot belang zijn. Het geeft duidelijkheid in het verkeer.



*Nadat de trek-
ker en kar naast
de snelweg zijn
gedirigeerd, gaat
alles op de foto.*

*Na het horen van
gelach wordt de
kar geopend en
treft Bouman
niet alleen de
passagiers aan,
maar ook de
restanten van een
gezellig weekeinde.*



Andere verkeersdeelnemers houden rekening met je en geven je meer ruimte, net zoals met die trekkerbumper. Daarnaast zou elke loonwerker op zijn bedrijf een spiegelafstelplaats moeten creëren. Hoe vaak spiegels wel niet verkeerd afgesteld staan, is ongelooflijk. Daar heeft ook de loonwerker zelf - zowel op de openbare weg als op het eigen terrein - profijt van."

Wat kan de sector zelf doen om boetes te voorkomen?

"Het draait vaak om economisch gewin versus verkeersveiligheid. Loonwerkers krijgen voornamelijk een boete omdat hun voertuig niet aan de wettelijk gestelde veiligheidseisen voldoet.

Ze klagen daarover, maar ik denk dan: waarom bel je van tevoren niet? Ik sta open voor het gesprek en kom graag langs om het machinepark te beoordelen en punten aan te wijzen die kunnen worden verbeterd op het gebied van verkeersveiligheid. Sommige loonbedrijven doen aan risicoacceptatie: tijd is geld en dus wil je door met het werk, maar ik zeg altijd: wij zorgen er dan wel voor dat dat economisch gewin wegvalt. Het geeft ook oneerlijke concurrentie. Een loonwerker die zijn kipper te hoog laadt, hoeft minder vaak te rijden en heeft dus minder kosten dan diegene die zich wel aan de regels houdt. Dat klopt niet."

TEKST & FOTO: Marjolein van Woerkom

advertentie

MEKOS MACHINEBOUW BRENGT U OP VOORSPRONG!



Unieke egaliseer machines welke voor u per stuk op maat gebouwd worden van klein tot onbeperkt groot: de **Mekos Kilver** en de **Mekos Transport Dozer** voorzien van een bodemplaat met hierop een hydraulisch schuifbord.



Mekos Schagerbrug BV

Tel. 0224-571555 www.mekos.net