

# De tractor in het goederenvervoer



## Concurrentievervalsing of gat in de markt?

**Transport en Logistiek Nederland en de Rijksverkeersinspectie stellen een meldpunt in waar structureel marktbederf door de inzet van tractoren kan worden gemeld. Met het meldpunt wordt ingespeeld op de onvrede die er onder een steeds groter aantal leden van de organisatie leeft over de oneigenlijke inzet van allerhande voertuigen voor transportdoeleinden.**

**D**e afgelopen jaren klagen steeds meer leden van Transport en Logistiek Nederland over verstoring van hun concurrentiepositie door de inzet van landbouwtractoren, shovels, omgebouwde vrachtauto's en dergelijke door anderen in het goederenvervoer. De organisatie stelt in een reactie hierop samen met de Rijksverkeersinspectie een meldpunt in waar structureel marktbederf door de inzet van tractoren kan worden gemeld.

### Legaal

De problematiek rond het oneigenlijk gebruik van tractoren laat zich niet oplossen met een algemeen verzoek om tractoren maar van de openbare weg te weren. Dan zou de transportsector de gehele landbouwwereld over zich heen krijgen. En terecht, want het merendeel van tractoren wordt ingezet waarvoor ze zijn bedoeld, namelijk het ondersteunen van het werk op het land. Een deel van de tractoren wordt volkomen legaal ingezet voor het beroepsvervoer, dus op basis van een Wgw-vergunning. Veel TLN-leden blijken voor bepaalde transportactiviteiten in overleg met hun verlander gebruik te maken van tractoren of andere motorvoertuigen met beperkte snelheid. Gedacht kan worden aan het vervoer van melk, sierteeltproducten, groente of andere landbouwproducten.

Ook kunnen tractoren worden ingezet als vervoermiddel in het eigen vervoer op basis van een inschrijving eigen vervoer.

### Rendement

Het aantal tractoren dat in Nederland rondrijdt wordt geschat op ongeveer 30 duizend. De meeste worden gebruikt in het normale landbouwbedrijf. Naar verwachting zal dit aantal dalen, omdat het slecht gaat in de landbouw. Het is niet ondenkbaar dat juist daardoor de landbouwer ook zelf zoekt naar alternatieve wegen om meer rendement uit zijn tractor te halen. Bijvoorbeeld door niet alleen de eigen producten van het land te halen, maar ook die van naburige bedrijven, al dan niet met een NIWO-vergunning of in de vorm van eigen vervoer. Menig vervoerder ziet met lede ogen aan hoe de bezitter van een tractor ook het vervoer over langere afstanden naar een centrale opslag verzorgt. Anderen storen zich aan het inschakelen van tractorbezitters door veelal lokale overheden voor het transport in het kader van de dijkverzwaring. Elders worden bergen grond verplaatst op verzoek van gemeente of provincie voor grote bouwwerken of de aanleg van wegen. Inzet van tractoren is niet alleen veel goedkoper, maar valt bovendien buiten de reguliere controle en handhaving door opsporingsautoriteiten.



### De een z'n brood...

De chauffeur van een tractor hoeft zich aan weinig voorschriften te storen. Zo hoeft hij nog geen 18 jaar oud te zijn en heeft hij geen vrachtautorijbewijs en chauffeursdiploma nodig. Ook het rijtijdenbesluit is op hem niet van toepassing. Hij mag weliswaar niet harder rijden dan 25 km per uur, maar een snelheidsbegrenzer is niet vereist. Aangezien menige tractor veel harder kan dan 25 km per uur, is de chauffeur soms in staat sneller op de plaats van bestemming – dat is vaak verder weg dan 50 km – te zijn dan zijn collega met een vrachtauto. Op kruispunten kijkt de bestuurder van een tractor natuurlijk goed uit of er geen verkeer aankomt; daarna kan hij rustig doorrijden. Je hoort hem meestal goed aankomen, want hij produceert veel meer lawaai dan een vrachtauto. Bij een verkeerslicht dat op rood staat zou hij kunnen doorrijden. Er kan immers geen foto worden gemaakt van het kenteken, want dat heeft hij niet. Om dezelfde reden zal ook de controleur van

het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting hem niet fotograferen voor een controle. Motorrijtuigenbelasting hoeft hij sowieso niet te betalen. Ook is geen controle op overbelading mogelijk, want zonder kenteken is ook niet duidelijk wat het toegestaan laadvermogen is. Zuinig hoeft de tractor niet te rijden, want de brandstof is goedkoop. Hij rijdt natuurlijk op rode dieselolie, want hij weet dat de douane geen capaciteit heeft om hem daarop te controleren. De douane heeft het immers al druk genoeg met de alcoholaccijns, tabaksaccijns en het onderschepen van verdovende middelen.

### Tijdrovend

Over de lading hoeft de tractorbestuurder zich ook geen zorgen te maken, want de minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de Tweede Kamer in 1994 naar aanleiding van het schrappen van artikel 18 van het Wegenverkeersreglement immers zelf gezegd, dat ze aan een lading planken niet kan zien of deze bestemd is voor de omheining van een stuk landbouwgrond dan wel voor het maken van een afscheiding tussen het eigen huis en dat van de burens. Dat is voor de politie niet te handhaven. Nog steeds blijkt dat ook de politie onvoldoende mankracht heeft om de naleving van de snelheidslimieten door tractoren effectief te controleren. Hoe zit het dan bij de Rijksver-

keersinspectie? De RVI concentreert zich vooral op de naleving van de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw); met andere woorden of geen vervoer zonder vergunning plaatsvindt en er niet wordt overbeladen. Bij de controle van het vervoer per tractor kost dat meer dan het op-levt. De RVI zal op de tractor geen enkel document aantreffen. Een vrachtbrief is voor dit vervoer niet nodig. In een enkel geval treft men een vergunningbewijs aan. De RVI moet zich beperken tot het noteren van een aantal gegevens en de tractor dan verder laten rijden. Daarna volgen tijdrovende bedrijfsonderzoeken op de locatie van vertrek en de locatie van bestemming van de goederen.

### Eisen

Het standpunt van Transport en Logistiek Nederland over de tractor-problematiek is duidelijk: een ontwikkeling van de markt, die leidt tot een aanzienlijke toename van het aantal tractoren op het Nederlandse secundaire wegennet, is maatschappelijk niet verantwoord. Dat leidt tot minder doorstroming van het verkeer, verhoging van de verkeersonveiligheid, extra slijtage van infrastructuur en een grotere milieubelasting door minder schone motoren. Daarom moet er bij de wetgever op worden aangedrongen dat tractoren net als in Duitsland worden voorzien van een identificatiemiddel. Ook moet er een minimumleeftijd van 18 jaar gaan gelden voor bestuurders van tractoren bij gebruik op de openbare weg. Bovendien moet de snelheid van tractoren worden begrensd. Als snelheden worden geconstateerd van meer dan 25 km per uur moet de tractor als vrachtauto worden aangemerkt, met als consequentie rijbewijs, kenteken- en vergunningplicht, betaling van MRB en dergelijke. Ook moet er een APK-verplichting komen voor door tractoren voortbewogen aanhangwagens.

### Gelijk

Onder meer de deelmarkten Agrarisch vervoer en Afvalstoffen- en kipautovervoer hebben de ernst van het probleem aangegeven. Ook binnen de deelmarkt VCSV is het actueel. Deze deelmarkt heeft contact gezocht met de veilingen om te bewerkstelligen dat alleen nog maar vrachtauto's op het veilingterrein zullen worden toegelaten. De problemen zijn diverse keren besproken met hoge ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit met als uitgangspunt het standpunt van het hoofd-

bestuur van TLN: tractoren in wetgeving en handhaving zoveel mogelijk hetzelfde behandelen als vrachtauto's zodra deze zich op de openbare weg bevinden, om elk concurrentievoordeel te elimineren. Helaas was daar de reactie even afwijzend als bij de handhavingsautoriteiten. De tractor heeft een te lage prioriteit bij de wetgever om daar de wetgeving voor aan te passen.

### Anoniem

De Rijksverkeersinspectie is met TLN van mening dat lacunes in de wetgeving en de handhaving daarvan moeten worden gedicht. Marktbederf moet worden tegengegaan. Daarom hebben beide organisaties de handen ineen geslagen en besloten de inrichting van een centraal meldpunt nader uit te werken, dat zich zal concentreren op het structureel illegaal vervoer van goederen met landbouwtractoren of vergelijkbare voertuigen met beperkte snelheid. Leden van Transport en Logistiek Nederland kunnen er straks onder opgave van een aantal basisgegevens melden waar zij illegaal beroepsvervoer met tractoren constateren. Vooralsnog gaat het daarbij niet om incidentele transporten, maar

om vaste patronen van transportstromen, met meer voertuigen en op meer dagen. TLN zal dit coördineren, waarna de melding zal worden doorgespeeld aan de RVI. Die dienst garandeert dat de melding anoniem wordt behandeld. Afhankelijk van de aard van de transportstroom zal de

## 'De chauffeur van een tractor hoeft zich aan weinig voorschriften te storen'

RVI met groot materieel en mankracht uitrukken, zonodig samen met andere instanties.

### Effectief

Transport en Logistiek Nederland verwacht dat het meldpunt even effectief zal gaan werken als de faxservice voor gestolen vrachtauto's en dat daardoor een win-win-situatie kan worden gecreëerd. Met de preventieve werking die er van uitgaat worden de belangen van de leden gediend. TLN krijgt door de meldingen bovendien beter inzicht in de omvang van de problematiek en de schade die dit voor de leden met zich meebrengt. De RVI heeft door het meldpunt een betere garantie dat het gaat om een serieuze melding, waardoor er minder dan nu het geval is, sprake zal zijn van loos alarm. TLN kan als dat nodig is met de verkregen informatie in de hand de aandacht vragen van de Tweede Kamer met het verzoek om bij de regering alsnog aan te dringen op aanpassing van de regels. ■