

# Veilig landbouww

De (on)veiligheid van landbouwverkeer blijft een lastige kwestie. Provincies, gemeentes en rijksoverheid proberen van alles om de vele verschillende weggebruikers veilig langs elkaar te loodsen. Flevoland lanceert in navolging van Limburg een speciale website.

DOOR GUIDO KOBESSEN

**D**e ontwikkeling van het aantal ernstige verkeersgewonden ten gevolge van ongevallen met landbouwvoertuigen houdt gelijke tred met het verloop van de andere ernstige verkeersgewonden in Nederland. Sinds 2007 is er een forse daling tot 23 in 2014, waarna het de laatste twee jaar is gestegen. Ook het aantal landbouwongevallen met lichtgewonden is sterk gedaald. Opmerkelijk dus dat het aantal verkeersdoden nauwelijks afneemt.

Volgens cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gebeuren er jaarlijks gemiddeld 14,3 dodelijke ongevallen waarbij tractoren of andere landbouwvoertuigen zijn betrokken. Dit aantal varieert van 26 in 1995 tot 6 in 2013.

Op een totaal van 629 verkeersdoden in 2016 lijkt de rol van landbouwvoertuigen daarin bescheiden, maar volgens voormalig universitair hoofddocent technische infrastructuur Rinus Jaarsma van Wageningen UR is de relatieve toename van 1% in 1985 naar 3% in 2016 toch zorgelijk. "Onevenredig veel voor een voertuig dat helemaal niet bedoeld is voor de openbare weg", vindt Jaarsma. Maar, mits de kentekenplicht wordt ingevoerd, denkt hij dat overheid en sector op de goede weg zijn om het aantal verkeersdoden door landbouwverkeer te laten dalen.

## Kwart binnen de bebouwde kom

Van alle landbouwongevallen gebeurt gemiddeld 26% binnen de bebouwde kom en 72% daarbuiten. De belangrijkste ongevalsoorzaken zijn geen voorrang verlenen (19%), geen vrije doorgang verlenen (16%), onvoldoende rechts rijden, onvoldoende afstand houden en fout inhalen (ieder 9%).

De meest voorkomende botspartner is de auto (43%), gevolgd door fiets (16%), bromfiets (15%) en motor (8%). Voor landbouwongevallen met dodelijke afloop liggen deze percentages anders op respectievelijk 31%, 21%, 12% en 15%. Dit betekent dat vooral ongevallen waarbij fietsers en vooral motors betrokken zijn relatief vaak fataal aflopen. In ongeveer 60% van de ongevallen wordt de bestuurder van het landbouwvoertuig aangewezen als schuldige, jeugdige en oudere bestuurders bovengemiddeld vaak.

## Onveiliger dan in andere landen

Gebruik op het land sluit een aantal technische aanpassingen uit om het voertuig zelf veiliger te maken voor andere weggebruikers, zoals kreukelzones bij personenauto's. Toch begint een betere verkeersveiligheid rond landbouwvoertuigen wel degelijk met veilig en goed herkenbaar materieel, vindt brancheorganisatie Cumela. "In vergelijking met onze buurlanden ligt de voertuigveiligheid namelijk op een lager niveau", stelt beleidsadviseur Hero Dijkema van Cumela.

De brancheorganisatie pleit voor extra veiligheidsvoorzieningen zoals onderrijbeveiliging – die moet voorkomen dat voertuigen onder de trekker terecht kunnen komen –, zijmarkeringslichten en contourmarkering op aanhangwagens. Ook moeten er duidelijke rem-eisen komen.

Daarnaast wordt op andere manieren geprobeerd om het aantal ongelukken met landbouwverkeer te verminderen. Bijvoorbeeld door de invoering van een T-rijbewijs op 1 juli 2015. Tijdens de rijlessen moeten bestuurders zich beter bewust worden van de gevaren die van hun voertuig uit gaan. Nog voor de zomer wordt deze maatregel door de Tweede Kamer geëvalueerd.



FOTO: NOVUMSEM VAN DER WAL

Ook de invoering van een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen is nog een heet hangijzer. Eind vorig jaar werd een wetsvoorstel afgewezen, omdat tegenstanders niet overtuigd waren van het nut ervan, maar inmiddels is duidelijk dat het laatste woord hierover nog niet gezegd is. De Kamer mag zich over een aangepast wetsvoorstel uitlaten.

Onlangs deed Jaarsma, autoriteit op het gebied van landbouwverkeer, nog een dringend beroep op Den Haag om het plan voor kentekenplicht en de daarmee samenhangende verhoging van de maximum snelheid van 25 naar 40 kilometer per uur in de kabinetsformatie mee te nemen.

Het bereiken van een betere verkeersveiligheid wordt ook in het geven van voorlichting gezocht. Cumela heeft met de website [www.landbouwverkeer.nl](http://www.landbouwverkeer.nl) een vrij toegankelijk e-learning programma gelanceerd over veiliger omgaan met landbouwverkeer. Ook zijn er lokale initiatieven, zoals voorlich-

ting door agrariërs bij scholen over de zogenoemde dode hoek. In Flevoland worden in oogsttijd verkeersborden uitgereikt die waarschuwen voor slipgevaar.

## Discussie over plek landbouwverkeer

In verband met de verkeersveiligheid is er een voortdurende discussie over de plek van het landbouwvoertuig op de openbare weg. Midden tussen de kwetsbare fietsers is bijna vragen om problemen, maar op de primaire weg is in verband met het grote snelheidsverschil met de overige weggebruikers ook niet wenselijk. Daarom wordt in sommige regio's hard gewerkt aan een landbouwrouten netwerk.

De discussie wordt overal in den lande gevoerd. In Friesland is recent de afweging gemaakt om bij aanwezigheid van een parallelweg zonder fietspad het landbouwverkeer toch toe te laten op de hoofdrijbaan bij een intensiteit tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. In Zee-

**Er wordt gewerkt aan netwerk voor landbouwroutes**



# Verkeer blijft lastig



Een ongeval tussen een trekker en auto in 2016 in IJsselstein. De trekker kwam in botsing met de auto en raakte daarbij een wiel kwijt. Bij dit ongeval raakte wonder boven wonder niemand gewond.

## Knelpunten melden op website

Boeren en weggebruikers in Flevoland kunnen vanaf deze week op een website melden waar de knelpunten liggen wat betreft landbouwverkeer. De provincie wil zo ongelukken voorkomen. In Limburg was al zo'n site.

Als landbouwprovincie bij uitstek heeft Flevoland veel te maken met landbouwverkeer op de openbare weg. Soms gaat het gruwelijk mis, zoals vorig jaar juli, toen er een dodelijk ongeval in Lelystad plaatsvond waarbij een 73-jarige fietser om het leven kwam en zijn vrouw zwaargewond raakte. Volgens provinciaal beleidsmedewerker Karin Kammler stijgt het aantal ongelukken op de Flevolandse wegen. "Als daar een landbouwvoertuig bij betrokken is, zijn de gevolgen vaak ernstig", zegt ze. Met name in de oogsttijd leidt de aanwezigheid van veel landbouwverkeer tot gevaarlijke situaties."

Exacte cijfers van het aantal ongevallen met landbouwverkeer binnen de provincie zijn niet bekend. De politie houdt wel ongevallencijfers bij, maar niet altijd wordt vermeld wanneer daar een landbouwvoertuig bij betrokken is. Voor de provincie is het dus moeilijk om op basis van die cijfers de verkeersveiligheid te verbeteren. Bovendien wil men liever op tijd risicovolle plekken in kaart brengen en niet afwachten tot het spreekwoordelijke kalf verdronken is. "Van een reactief beleid waarbij onveilige situaties worden bestreden op locaties waar veel ongevallen plaatsvinden naar een proactief beleid waarbij knelpunten worden bepaald op basis van gevaarlijke omstandigheden of gedrag", verduidelijkt Kammler.

### Aangeven waar het knelt

Sinds deze week gooit de provincie daarom in samenwerking met LTO Noord en Cumela een nieuw wapen in de strijd om het landbouwverkeer veiliger te maken. Op [www.flevoland.nl/landbouwverkeer](http://www.flevoland.nl/landbouwverkeer) kunnen weggebruikers én agrariërs op een kaart aangeven waar de situatie volgens hen knelt. Voorbeelden van knelpunten en gevaarlijke situaties zijn: modder op de weg, de steeds groter wordende landbouwvoertuigen, afgevalen lading, kapotte bermen, locaties waar landbouwvoertuigen en fietsers elkaar kruisen en gevaarlijk inhalen van landbouwvoertuigen door overige weggebruikers. De meldingen worden niet apart afgehandeld, maar zijn bedoeld om een beeld te geven van de knelpunten waar zowel de bestuurders van landbouwvoertuigen als de overige weggebruikers tegenaan lopen in het verkeer. "We proberen hiermee ongevallen te voorkomen", zegt Kammler.

### In Limburg 185 meldingen

Het idee is door ontwikkelaar Royal HaskoningDHV al eerder uitgevoerd in Limburg. "Daar hebben we in een aantal weken tijd 185 meldingen binnen gekregen", zegt Debbie Ammerlaan, adviseur regionale en stedelijke immobiliteit bij het ingenieursbureau. Die informatie is uiteindelijk gebruikt bij het opstellen van een kwaliteitsnet landbouwverkeer, een soort hoofdnetwerk voor trekkers. Of daarmee ook de knelpunten zijn aangepakt, weet ze niet. 'In Limburg zijn de diverse regio's daar zelf mee aan de slag gegaan.'

## Inventarisatie knelpunten verkeersveiligheid landbouwverkeer Flevoland

Via de website [www.flevoland.nl/landbouwverkeer](http://www.flevoland.nl/landbouwverkeer) kunnen verkeersdeelnemers opmerkingen doorgeven over de verkeersveiligheid met landbouwverkeer in Flevoland.

land mag landbouwverkeer sinds 1 juni op de Zee-landbrug. Drie keer per week mogen boeren en loonwerkers in een konvooi over de brug. Tot voor kort moesten zij een enorm eind omrijden. De vertraging voor het overige verkeer blijft volgens de provincie beperkt tot vijf minuten.

Ook in Zeeland zijn diverse rondwegen opgesteld voor landbouwverkeer om dit verkeer uit de dorpskernen te weren. In het Achterhoekse Zeddam blijft de belangrijkste dorpsweg juist wel toegankelijk voor landbouwverkeer, ondanks bezwaren van aanwonenden. Alleen tussen 8.00 en 10.00 uur mag er geen landbouwverkeer over de weg, want dan fietsen er veel scholieren.

Een andere maatregel om het verkeer veiliger te maken is kavelruil. Wordt het aantal te rijden kilometers van landbouwvoertuigen minder, neemt automatisch ook de kans op ongelukken af. Volgens het Kadaster kan dit veel voordeel hebben,

zoals in het herverkavelingsproject Saasveld-Gammelke in Twente. Daar neemt het aantal landbouwroutes met ongeveer 40% af.

### Verdergaan op ingeslagen wegen

In een publicatie in vakorgaan Verkeerskunde concluderen Jaarsma en Hugo Hoofwijk dat nog veel werk verzet moet worden, maar dat voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid met landbouwvoertuigen doorgaan kan worden op ingeslagen wegen: verdere uitrol van landbouwrouthenetwerken,

bestuurders van landbouwvoertuigen bewuster maken van de risico's van voertuigen, veiliger maken van voertuigen zelf, invoering van de kentekenplicht en het uitrollen van lesprogramma's in het basisonderwijs over omgang met landbouwvoertuigen. Wordt hieraan voldaan, dan zal het aantal ernstige ongelukken met landbouwvoertuigen afnemen, verwachten zij.

**Door kavelruil neemt kans op ongelukken af**