

Landbouwvoertuigen

Aan welke voorschriften moeten ze voldoen

Dr. ir. C.F. Jaarsma *

1



Foto: Verkeersknooppunt

* Onafhankelijk adviseur vervoersplanologie en UHD technische infrastructuur Wageningen University & Research (em.).

1. Inleiding

Landbouwvoertuigen zijn ontwikkeld voor gebruik op het land. Ze missen daardoor veiligheidsvoorzieningen zoals zijafscherming bij vrachtauto's en kreukelzones bij personenauto's. Ze zijn groot en zwaar ten opzichte van andere motorvoertuigen, maar rijden langzamer. Maar ten opzichte van zwakke verkeersdeelnemers (fietsers, joggers, wandelaars) rijden ze juist snel... Op de openbare weg zijn er dan ook spanningsvelden met andere verkeersdeelnemers, die doorwerken in de verkeersveiligheid. Wegbeheerders worstelen daardoor met de vraag wat de beste plek is voor landbouwvoertuigen op hun wegennetwerk. Een belangrijke rol daarbij speelt de slepende discussie over de kentekening van landbouwvoertuigen in combinatie met een verhoging van de toegestane maximumsnelheid van de huidige 25 km/u naar 40 km/u. Alle redenen dus om landbouwvoertuigen en de daarop betrekking hebbende bijzondere voorschriften voor het deelnemen met dergelijke voertuigen aan het verkeer op de openbare weg nader onder de loep te nemen.

op de openbare weg: en waar mogen ze (niet) rijden?



Figuur 1. Drie voorbeelden van een landbouwvoertuig op de openbare weg. Van links naar rechts: A. Traditioneel agrarisch gebruik door boer of loonwerker (trekker met silagewagen op plattelandsweg); B. Grondverzet door loonwerker, grens bebouwde kom (trekker met kipper); C. Bladruimen door loonwerker binnen de bebouwde kom (trekker met bladveger/-zuiger). Foto's auteur.

2. Eerste begripsomschrijving

'Landbouwvoertuig' is een verzamelterm. Hieronder vallen zowel land- en bosbouwtrekkers (tractoren) als zelfrijdend werkmaterieel dat wordt gebruikt voor de landbouw, het groenonderhoud, de bouw en de grond-, weg- en waterbouw, alsmede de door deze motorvoertuigen voortbewogen aanhangwagens. Vooralsnog volstaat voor ons betoog de verzamelterm¹⁾; in § 5.2 volgt een verdere uitsplitsing.

Onder 'landbouwverkeer' verstaan wij de verplaatsingen van landbouwvoertuigen op de openbare weg. Landbouwverkeer wordt van oudsher gelieerd aan landbouw en platteland, maar komt ook voor in een stedelijke omgeving en ten behoeve van niet-agrarische opdrachtgevers²⁾ (figuur 1A-C bovenaan deze pagina).

3. Opzet

Als achtergrondinformatie bij dit artikel plaats ik in § 4 landbouwvoertuigen en -verkeer achtereenvolgens in het perspectief van (1) het economisch belang van de landbouw in ons land, (2) de rol van schaalvergroting daarbij, alsmede (3) veranderend ruimtegebruik in het landelijk gebied.

Om de kernvraag van dit artikel – waar mogen landbouwvoertuigen wel of niet rijden en aan welke voorschriften moeten ze voldoen? – systematisch te beantwoorden, gebruik ik een driedeling die gebruikelijk is voor het analyseren van verkeersongevallen, met onderscheid tussen (1) voertuigen, (2) bestuurders en (3) infrastructuur. Deze driedeling biedt namelijk ook een goede kapstok voor de bespreking van de wet- en regelgeving inzake landbouwvoertuigen (§ 5), hun bestuurders (§ 6) en landbouwverkeer op de openbare weg (§ 7). Daarbij komt ook

de recente gang van zaken aan de orde rond het wetsontwerp dat een gecombineerde invoering beoogt van kentekening en verhoging van de toegestane maximum snelheid.

Landbouwverkeer is vanuit economisch perspectief onmisbaar, maar het levert wel problemen op. Het naar mijn mening belangrijkste probleem is dat van de verkeersonveiligheid. Enkele beschikbare gegevens over dit onderwerp worden besproken in § 8. Het artikel wordt afgesloten met enkele kanttekeningen.

4. Enige achtergrondinformatie

4.1. Economisch belang

De landbouw vertegenwoordigt een groot economisch belang³⁾. Landbouw staat van oudsher bekend als 'transportintensief', omdat ruwweg de helft van alle werkzaamheden bestaat uit één of andere vorm van transport⁴⁾. In de moderne grondgebonden landbouw kunnen de opbrengsten per hectare in de akkerbouw oplopen tot 9 ton/ha voor graan, 40 ton/ha voor fabrieksaardappelen en 65 ton/ha voor suikerbieten⁵⁾. Voor het transport van de geogste producten tussen de akker en de boerderij of naar de regionale innamecentra worden vaak landbouwvoertuigen (combinaties tractor-wagen) ingezet. Voorafgaand aan de oogst zijn dan al talloze werkzaamheden op de akkers uitgevoerd, zoals ploegen, cultivateren, zaaien en wieden. Dat gebeurt met landbouwvoertuigen, die om de akker te bereiken veelal eerst een openbare weg moeten gebruiken. Hetzelfde geldt voor de combinatie tractor-laadwagens, die in de melkveehouderij het geogste gras naar de stal⁶⁾ of naar de grasdrogerij brengt⁷⁾. In het najaar vindt – geconcentreerd in enkele weken – de maïsoogst plaats; ook dit geeft met opbrengsten van circa 16 ton/ha⁸⁾ die van de veldkavel naar de boerderij worden gebracht een intensieve belasting voor het wegennet. Kortom: voor het faciliteren van "een groot economisch belang" is – zeker in oogsttijden – een

1. De benaming 'landbouwvoertuig' sugereert een relatie met landbouwkundig gebruik, door agrariërs en door loonwerkers. Uit de omschrijving blijkt dat ook los van een agrarische bedrijfsvoering sprake kan zijn van de inzet van 'landbouwvoertuigen', bijvoorbeeld door hoveniers en aannemers. Loonwerkers voeren werkzaamheden uit voor de landbouwsector, maar doen ook niet-agrarisch werk. Figuur 1B en 1C zijn voorbeelden van dit laatste. Volgens de branche-organisatie CUMELA Nederland wordt 90% van de bieten door loonwerkers geogst en voeren zij 70% van het grondwerk uit. Dat laatste is veelal niet-agrarisch.
2. Sinds 1995 is het toegestaan tractoren op de openbare weg ook voor andere doeleinden dan landbouw te gebruiken.
3. Nederland is de tweede exporteur in de wereld van agrarische goederen. De sector biedt aan ruim 500.000 mensen werk. Bron: 'Landbouwatlas van Nederland' (W.A. Rienks, *Landbouwatlas van Nederland. De Nederlandse agrosector op de kaart*. Hengevelde: ROM3D 2009).
4. Zie A.J. Flach, *Ritproductie van landbouwverkeer in grasgebieden*, Proefschrift Landbouwhogeschool 398, Wageningen, 1966. Link: edepot.wur.nl/187951
5. Bron: 'Landbouwatlas van Nederland', p. 95-99.
6. Zes oogsten per jaar.
7. Voor grasdrogerijen worden vrachtauto's ingezet indien de te overbruggen afstand groter is dan circa 15 km.
8. Met ingang van 1985 is dit op basis van droge stof. In de jaren daarvoor was de opbrengst circa 4 maal zo hoog als in 1985. Zie J.C.G. Wijsman, *Landbouwcijfers 2012*, LEI-rapport 2012/56, Den Haag/Wageningen: LEI/CBS 2012, p. 116. Link: edepot.wur.nl/222190

intensief gebruik van het wegennet door de landbouw nodig. In § 5 zullen we zien dat de vigerende wet- en regelgeving inzake landbouwvoertuigen tekort schiet, waardoor – mede in samenhang daarmee – over dit weggebruik nog volop wordt gediscussieerd.

4.2. Schaalvergroting

Zoals bekend is in de landbouw sprake van een proces van schaalvergroting. Bij nadere beschouwing bestaat de schaalvergroting vooral uit een forse vermindering van het aantal bedrijven⁹⁾, terwijl de voor landbouw gebruikte oppervlakte veel minder afneemt¹⁰⁾. Die combinatie betekent dat de gemiddelde bedrijfsgrootte sterk toeneemt¹¹⁾. Een toenemende bedrijfsgrootte betekent meer landbouwverkeer op de openbare weg. Immers, hoe groter het bedrijf, hoe groter het aantal kavels en daarmee ook het aantal kavels op grote(re) afstand van de boerderij¹²⁾. Een vergelijkbaar proces van schaalvergroting in de verwerkende industrie leidt veelal tot concentratie van innamepunten voor de oogst, waardoor landbouwvoertuigen verder moeten rijden.

Schaalvergroting treedt ook op in de landbouwmechanisatie. Om de nieuwe, vaak heel specialistische, (oogst)machines rendabel te maken, is een grote oppervlakte nodig¹³⁾. Daarom worden deze werkzaamheden vaak uitbesteed aan loonwerkers, waar een werkrayon tot 30 km rondom de bedrijfsgebouwen geen uitzondering is. Om hun vaste klanten te bereiken, moeten loonwerkers grote afstanden met landbouwvoertuigen afleggen over de openbare weg.

Zoals we in § 5.3 zullen zien, zijn er helaas geen statistieken over het gebruik van de openbare weg door landbouwvoertuigen. Maar dat dit gebruik de afgelopen decennia is toegenomen door schaalvergroting en specialisatie in de landbouw, lijkt nagenoeg zeker¹⁴⁾.

4.3. Veranderend gebruik

Ooit was het platteland het domein van de boer, maar vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw begon dit te "kantelen". Steeds meer stedelingen vonden op het platteland ruimte om te wonen, soms in door schaalvergroting vrijkomende agrarische gebouwen, of om er te recreëren¹⁵⁾. Dat recreëren gebeurt heden ten dage vaak met de fiets. Al fietssend langs plattelandswegen zal na verloop van tijd een ontmoeting met een landbouwvoertuig nagenoeg onvermijdbaar zijn, maar zo'n ontmoeting draagt doorgaans niet bij aan het recreatieve genoegen. Bovendien zijn deze ontmoetingen niet van gevaar ontbloot, zeker wanneer het gaat om fietsers uit een stedelijke woonomgeving die niet van jongs af aan zijn opgegroeid met het fenomeen landbouwtractor. Een andere kwetsbare groep vormen fietsende scholieren. Zij moeten in landelijke gebieden vaak lange afstanden afleggen om op (de middelbare) school te komen, waarbij lang niet altijd een fietspad beschikbaar is.

Verkeersongevallen met landbouwvoertuigen beperken zich overigens niet tot plattelandswegen, en evenmin tot al of niet recreatieve fietsers in het landelijk gebied. Daarom ga ik in § 8 nog specifiek in op verkeersongevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen.

5. Wet- en regelgeving landbouwvoertuigen

5.1. Inleiding

Hiervoor volstond de verzamelterm 'landbouwvoertuigen'. Deze wordt in § 5.2 verder uitgewerkt, mede ten behoeve van § 6 en § 7. Daarna ga ik in op een aantal specifieke vragen. Hoeveel van deze voertuigen rijden er rond in ons land en hoeveel kilometers leggen zij af (in § 5.3)? Aan welke eisen moeten zij voldoen en welke ontheffingen zijn mogelijk (in § 5.4)? Welke veranderingen zijn te voorzien in toekomstige wet- en regelgeving (in § 5.5)? De belangrijkste informatiebron hierbij is de 'tekstmodule landbouwverkeer' van 30 april 2017 van CROW¹⁶⁾.

5.2. Landbouwvoertuigen: een grote diversiteit

Landbouwvoertuig is de verzamelterm voor: landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT's), bepaalde motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS'en) en de door deze motorvoertuigen voortbewogen aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines (LBTa's)¹⁷⁾. LBT's bestaan uit twee voertuigcategorieën, namelijk op wielen (categorie T) en op rupsen (categorie C). LBTa's bestaan eveneens uit twee categorieën, namelijk de aanhangwagens (categorie R) en de verwisselbare getrokken uitrustingsstukken (categorie S). De begripsbepalingen en definities van de categorieën T, C, R en S en die van de MMBS'en zijn vastgelegd in de Regeling voertuigen¹⁸⁾ en Verordening (EU) 167/2013¹⁹⁾; kader 1 (pagina hiernaast) geeft hier gedetailleerde informatie over.

Bij de LBTa's van voertuigcategorie R is de transportfunctie de belangrijkste functie. Voorbeelden hiervan – in combinatie met een LBT – zijn opgenomen in figuur 1 (vorige pagina): de silagewagen en de kipper. Bij verwisselbare *getrokken* uitrustingsstukken kan gedacht worden aan een (groot)pakpers, bij verwisselbaar *gedragen* uitrustingsstukken aan in de hefinrichting gedragen machines zoals een ploeg, rotorkoepel of zaaimachine. Ook een voorlader is een verwisselbaar uitrustingsstuk. Maaidorsers, hakseelaars en bietenrooiers zijn voorbeelden van MMBS'en die zijn ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden buiten de wegen.

5.3. Hoeveel landbouwvoertuigen zijn er en hoeveel kilometers rijden zij?

Omdat landbouwvoertuigen niet worden geregistreerd, bestaat geen eenduidig beeld over het totale aantal en evenmin over het totale aantal naar type. De aantallen kunnen slechts worden geschat. Dat is tussen 1996 en 2014 verschillende keren gebeurd (tabel 1, pagina hiernaast), maar omdat de schattingen zover uit elkaar liggen, kunnen trends niet worden vastgesteld. Wel staat vast dat het aantal LBT's *per bedrijf* is toe-

9. In 2006 waren er nog 22.000 melkveehouderijen en naar verwachting zullen er in 2020 nog 10.000 over zijn. Bron: 'Opschaling melkveehouderij', W.A. Rienks, P. Galama, C.M.L. Hermans en C.F. Jaarsma, *Opschaling van melkveehouderij heeft ruimtelijke effecten: kan extra belasting van plattelandswegen worden ondervangen?*, Spil 2009 no. 2/3, p. 31-35.
10. De oppervlakte cultuurgrond liep terug van 2.005.608 ha in 1990 tot 1.858.393 ha in 2011. Bron: 'Landbouwcijfers 2012', p. 30.
11. De gemiddelde grootte van akkerbouwbedrijven stijgt van 10 ha in 1980 tot 23 ha in 2011. Bron: 'Landbouwcijfers 2012', p. 64.
12. Voor schaalvergroting in de melkveehouderij is dit schematisch gekwantificeerd in 'Opschaling melkveehouderij'. Deze studie laat ook zien dat kavelconcentratie rondom één centrale boerderij het gebruik van de openbare weg door tractoren sterk kan beperken, maar niet weg kan nemen.
13. Zelfrijdende oogstmachines kosten doorgaans meer dan € 250.000, een bedrag dat niet of nauwelijks rendabel is te maken op één bedrijf. Bron: lezing van J. Maris op het door CUMELA Nederland georganiseerde symposium 'Weg met landbouwverkeer', 6 november 2013, Harderwijk.
14. De groei van het aantal verplaatsingen kan enigszins worden afgeremd door de inzet van grotere eenheden. Dat is in het verleden wel gebeurd, maar de wettelijke grenzen voor afmetingen en massa zijn onderhand wel bereikt. In 1985 woog een gemiddelde zware tractor van 80 kW ongeveer 4.700 kg. In 2010 is de gemiddelde zware tractor 140 kW en weegt ongeveer 6.800 kg. De breedte is toegenomen door bredere banden om het toegenomen vermogen op de ondergrond te kunnen overbrengen, waardoor de breedte van de zwaardere tractoren in de richting van 2,90 m is gegaan. Bron: H. Dijkema, CUMELA Nederland.
15. In de planologie spreekt men in dit verband van een overgang van een (agrarisch) productielandschap naar een consumptielandschap (voor de recreant), waarbij de verwevenheid stad-land wordt aangeduid met 'metropolitaan landschap'. Vergelijk M. Hidding, *Planering voor stad en land*, Bussum: Uitgeverij Coutinho, 2006, p. 38 en 242.
16. De 'tekstmodule landbouwverkeer' is opgenomen in de kennismodules 'wegontwerp binnen de bebouwde kom' en 'wegontwerp buiten de bebouwde kom' van CROW. CROW is het landelijk kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer, en openbare ruimte, gevestigd in Ede. Ik zal hierna naar deze tekstmodule verwijzen onder 'CROW 2017', meestal gevolgd door een specifieke pagina.
17. CROW 2017: p. 2 en 7.
18. <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/2017-10-01>. De Regeling voertuigen is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994.
19. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0167&from=NL>

Kader 1. Formele definities landbouwvoertuigen.

Landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT's): voertuig van de voertuigcategorie T of C, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of gehandicaptenvoertuig, dat voornamelijk voor tractiedoeleinden is bestemd en in het bijzonder is ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde verwisselbare uitrustingsstukken of landbouw- of bosbouwaanhangwagens.

De Verordening (EU) 167/2013 onderscheidt twee snelheidscategorieën landbouwvoertuigen die worden aangegeven met de letters a of b. Aan de voertuigen van de categorie T, R of C worden de letters a of b toegevoegd. De letter a staat voor voertuigen ontworpen voor een snelheid van ten hoogste 40 km/h. De letter b staat voor voertuigen ontworpen voor een snelheid van meer dan 40 km/h. De ontwerpsnelheid wordt vaak aangeduid als constructiesnelheid.

Aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken (LBTA): de Regeling voertuigen onderscheidt twee categorieën aanhangwagens die worden voortbewogen door LBT's of MMBS'en:

(1) landbouw- of bosbouwaanhangwagen: voertuig van de voertuigcategorie R, zijnde een in de landbouw of bosbouw gebruikte aanhangwagen die voornamelijk is bestemd om door een landbouw- of bosbouwtrekker te worden getrokken en voornamelijk is bedoeld voor het vervoeren van ladingen of het bewerken van materialen, waarbij de verhouding tussen de totale technisch toelaatbare massa in beladen toestand en de massa in onbeladen toe-

stand van dit voertuig gelijk is aan of groter is dan 3,0 (massa in rijklaare toestand voor motorrijtuigen met beperkte snelheid/massa van het onbeladen voertuig, klaar voor normaal gebruik, met inbegrip van de massa van de bestuurder (75 kg), de standaarduitrusting volgens de specificaties van de fabrikant, koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof en gereedschap; optionele accessoires niet inbegrepen).

(2) verwisselbare getrokken uitrustingsstuk:

voertuig van de voertuigcategorie S, zijnde een in de landbouw of bosbouw gebruikte aanhangwagen die is ontworpen om getrokken te worden door een landbouw- of bosbouwtrekker en die de landbouw- of bosbouwtrekker een andere of extra functie geeft, van een vast gemonteerd werktuig is voorzien of is ontworpen om materiaal te bewerken, en die een laadplatform kan omvatten dat is ontworpen en gebouwd om de voor deze doeleinden benodigde gereedschappen en hulpstukken te dragen en om het tijdens het werk geproduceerde of benodigde materiaal tijdelijk op te slaan, en waarbij de verhouding tussen de totale technisch toegestane maximummassa in beladen toestand en de massa in onbeladen toestand van dit voertuig kleiner is dan 3,0.

Motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS): motorvoertuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/u, niet zijnde een landbouw- of bosbouwtrekker of een bromfiets, niet ingericht voor het vervoer

van personen en ingericht voor het bij op korte afstand van elkaar gelegen plaatsen afleveren of ophalen van goederen. Onder motorrijtuig met beperkte snelheid wordt mede verstaan:

- motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/u, niet zijnde een landbouw- of bosbouwtrekker of een bromfiets, niet ingericht voor het vervoer van personen en wel ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden buiten wegen, aan wegen of aan werken op, in, langs en boven wegen;
- motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/u, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend, niet zijnde een landbouw- of bosbouwtrekker of een bromfiets, dat een combinatie vormt met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen.

Verwisselbaar gedragen uitrustingsstuk: inrichting die is ontworpen om door een voertuig te worden gedragen en waarmee aan het voertuig een extra functie wordt gegeven.

Aan LBT's en MMBS'en kunnen verwisselbare uitrustingsstukken worden gekoppeld, waardoor het voertuig een specifieke functie krijgt voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden. Bij LBT's worden verwisselbare gedragen uitrustingsstukken aan de driepunshefinrichting aan de achter- of de voorzijde gekoppeld.

Bron: CROW 2017: p. 7-8.

	1996 (SVOV)	2010 (Onderzoeksraad voor veiligheid)	2014 (RDW)
Landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT's)	173.000	200.000	270.000
Motorvoertuigen met beperkte snelheid (MMBS)	202.000	20.000	130.000
Aanhangwagens en machines achter LBT of MMBS (LBTA)	409.000	50.000	300.000
Totaal	784.000	270.000	700.000

Tabel 1. Schattingen van het aantal landbouwvoertuigen (CROW 2017: tabel 1.1, p. 3).

genomen door de daling van het aantal bedrijven en de toename van het bedrijfsoppervlak.

Het CBS registreert de verkeersprestatie van landbouwvoertuigen al sinds 1996 niet meer. Zodoende is onbekend hoeveel kilometers landbouwvoertuigen op de openbare weg afleggen²⁰.

5.4. Aan welke eisen moeten landbouwvoertuigen voldoen?

Om überhaupt op de openbare weg te mogen rijden, moet het landbouwvoertuig voldoen aan

toelatingseisen. Daarvoor geldt vanaf 1 januari 2016 een nieuw Europees typegoedkeuringssysteem (de al eerder genoemde Verordening EU 167/2013). Hiermee is onder meer de typegoedkeuring voor tractoren in de EU geharmoniseerd. Dat betekent dat een goedkeuring voor een specifiek type tractor in het ene EU-land ook geldig is in alle andere EU-landen.

Landbouwvoertuigen die op de weg rijden, moeten voldoen aan de wettelijke eisen in de Regeling voertuigen. Het betreft dan de zogenoemde permanente eisen, waaraan losse, onbeladen

20. Bij de analyse van de verkeersongevallen met landbouwvoertuigen ontbreekt daardoor een belangrijke expositiemaat, die voor de meeste andere voertuigcategorieën wel bekend is.

		LBT's	MMBS'en	Aanhangwagen	Landbouwvoertuig met aanhangwagen
Lengte	(m) ¹⁾	12,00	12,00	12,00	18,75
Breedte	(m) ¹⁾	3,00	3,00	3,00	3,00
Hoogte	(m) ¹⁾	4,00	4,00	4,00	4,00
Aantal assen		2 of meer	2 of meer	1, 2, 3 of 4	
Draaicirkel	(m)	13,30			
Asdruk maximaal	(kg) ¹⁾	11.500	12.000	11.500 (mits aangedreven anders 10.000)	
Asdruk pendelas				13.000	
Massa leeg	(kg)				
Massa maximaal	(kg) ¹⁾	18.000 (2-asser) 24.000 (3-asser)	50.000		50.000
Ladingbreedte	(m) ¹⁾			3,00	
Maximum gebruikssnelheid	(km/u)	25	25	25	25
Remvertraging	(m/s ²)	- 4,5 m/s ² met mcs > 40 km/u - 3,1 m/s ² met mcs > 30 km/u en ≤ 40 km/u - 2,4 m/s ² met mcs ≤ 30 km/u	- 3,1 m/s ² met mcs > 30 km/u - 2,4 m/s ² met mcs ≤ 30 km/u		gelijk aan minimale remvertraging trekkende voertuig (dit geldt alleen als combinatie)
Aandrijving		diesel, benzine	diesel, benzine, lpg, elektrisch	-	-
Kenteken		nee	nee	nee	nee

¹⁾ wettelijk maximum
mcs = maximale constructiesnelheid

Tabel 2. Permanente eisen landbouwvoertuigen (Bron: CROW 2017: tabel 2.1, p. 10)

voertuigen moeten voldoen. De belangrijkste aan weggebruik gerelateerde eisen staan in tabel 2²¹⁾.

Het wettelijk maximum voor de breedte, 3,00 m, kan worden 'opgerekt': met ontheffing van de wegbeheerder mogen landbouwvoertuigen maximaal 3,50 m breed zijn²²⁾. De grotere breedte kan bijvoorbeeld worden veroorzaakt door bredere banden ('dubbel lucht' voor extra draagkracht in veenweidegebieden) of door aangekoppelde verwisselbare gedragen uitrustingsstuk-

ken, die breder zijn dan 3,00 m. Voor een lading die breder is dan 3,00 m kan geen ontheffing worden gegeven. Landbouwvoertuigen met een ontheffing dienen een geel zwaai-, flits- of knipperlicht te voeren.

De ontheffing geldt per wegbeheerder. Voor landbouwvoertuigen die in een groot rayon worden ingezet, zoals bij loonwerkers vaak het geval is, betekent dit dat meerdere 'loketten' moeten worden bezocht. De vergunning wordt

Kader 2. Formele gebruikseisen lading en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken.

- bij het vervoer van lading met een landbouw- of bosbouwtrekker, een motorrijtuig met beperkte snelheid of een samenstelling van een landbouw- of bosbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid met een of meer aanhangwagens:
 - o mag de lading niet meer dan 1,00 meter achter het voertuig uitsteken;
 - o mag de lading niet meer dan 5,00 meter achter het hart van de achterste as van het voertuig uitsteken;
 - o mag de lading niet voor het voertuig uitsteken;
 - o mag de lading niet breder zijn dan 3,00 meter.
- bij het vervoer van in de lengte ondeelbare lading, met uitzondering van afneembare bovenbouwen of gestandaardiseerde laadstructuren, mag de lengte van de vervoerde lading meer bedragen, waarbij:
 - o de lading niet meer dan 5,00 meter achter het hart van de achterste as van het voertuig mag uitsteken;
 - o de lading niet meer dan 3,50 meter voor het hart van het stuurwiel van het voertuig mag uitsteken;
 - o de lading die voor of achter het voertuig meer dan 1,00 meter uitsteekt, moet voorzien zijn van een lengtemarkeringsbord.
- verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die voor of achter het voertuig meer dan 1,00 meter uitsteken, moeten voorzien zijn van een lengtemarkeringsbord.
- lading en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die in de breedte meer dan 0,10 meter buiten de zijkant van het voertuig uitsteken, moeten voorzien zijn van breedtemarkeringsborden.

Bron: CROW 2017: p. 11.

21. De tabel focust op elementen die van belang zijn voor wegontwerpers.
22. Dit is een harde grens. Anekdotisch is de Groningse akkerbouwer die een 4 m brede tractor heeft aangeschaft. Zodra hij daarmee op de openbare weg rijdt, riskeert hij een bekeuring. Dat laatste zou inmiddels al enkele malen gebeurd zijn.
23. Regeling optische en geluidssignalen 2009. <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025357/2017-02-18#Artikel6>
24. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (ORV) concludeert dat ondanks deze verlichtingseisen de zichtbaarheid en herkenbaarheid van landbouwvoertuigen in het donker een probleem kunnen zijn (ORV, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen. Themaonderzoek*, Den Haag: ORV, 2010: p. 75).

afgegeven voor een periode van 3 jaar, en staat op naam van het bedrijf, niet van het voertuig. De vergunning kan beperkingen inhouden qua wegen en/of tijdvakken. Veel wegbeheerders hebben de vergunningverlening gemandateerd aan de RDW.

Naast de permanente eisen zijn er de zogenaamde gebruikseisen, waaraan samenstellingen van voertuigen moeten voldoen. Dan kan het gaan om bijvoorbeeld gekoppelde verwisselbare uitrustingsstukken of lading. De belangrijkste hiervan staan in kader 2 (pagina hiernaast).

Vorenstaande opsommingen kunnen nog worden aangevuld met eisen over zicht en zichtbaarheid, eveneens uit de Regeling voertuigen. Landbouwvoertuigen moeten net als andere voertuigen zijn voorzien van dimlichten (voor- en achterlichten), stadslampen (op spatborden), richtingaanwijzers, achterlichten, remlichten en een linker buitenspiegel. Daarnaast moeten ze aan de achterzijde twee of vier niet-driehoekige rode retroreflectoren hebben. Ze moeten een geel zwaai- of knipperlicht voeren als ze met inbegrip van lading breder dan 2,60 m zijn of werkzaamheden op of langs de openbare weg uitvoeren²³. Kenmerkend voor een tractor is de rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek op de achterkant²⁴.

Controle op de vorenstaande eisen is één van de taken van de politie. Omdat voor landbouwvoertuigen in Nederland – als enig land in de EU – geen kentekenplicht geldt, is in de praktijk door de politie niet of nauwelijks te controleren of deze voertuigen op het moment van staandhouding nog voldoen aan de technische eisen geldende op het moment dat zij voor het eerst op de weg kwamen. Mede hierdoor heeft de politie jarenlang geen prioriteit gegeven aan de controle op de technische staat van landbouwvoertuigen. Maar er gaat een en ander veranderen.

5.5. Toekomstige wet- en regelgeving voertuigen

Per 20 mei 2018 treedt de Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie²⁵ betreffende de technische controles van motorvoertuigen en aanhangwagens langs de weg in werking. Dit betekent dat er een controleplicht gaat gelden voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u. Dit betreft controles van voertuigen die zich op dat moment op de openbare weg bevinden en het gebeurt met staandhouding.

Op dezelfde datum, 20 mei 2018, treedt de Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie²⁶ in werking betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. Dit betekent dat er een APK-plicht gaat gelden voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u.

De implementatie van deze beide richtlijnen in de Nederlandse wet- en regelgeving was beoogd met het wetsvoorstel 34 397²⁷. Dit wetsvoorstel maakte de invoering mogelijk van een hogere maximum snelheid (40 km/u²⁸) in plaats van 25 km/u in combinatie met een kentekenplicht. Het voorstel werd breed gedragen, zowel door maatschappelijke en wetenschappelijke organisaties op het gebied van de verkeersveiligheid als door de sector zelf. Desondanks is het op 13 december 2016 na hoofdelijke stemming verworpen door de Tweede Kamer. Voor insiders is volstrekt onduidelijk hoe zonder kentekening aan de Europese verplichtingen kan worden voldaan. Wel is duidelijk dat dit nooit tijdig kan plaatsvinden. Boetes en/of verplicht opgelegde wet- en regelgeving vanuit Brussel dreigen. Mede door die overweging heeft de (voormalig) Minister van Infrastructuur en Milieu in een kamerbrief²⁹ aangekondigd het eerder afgewezen wetsvoorstel opnieuw te zullen indienen. Dat is echter niet gebeurd en haar opvolger heeft in december in een debat met de Tweede Kamer beloofd snel met een nieuw wetsvoorstel te komen.³⁰

Een kentekenplicht maakt een effectieve handhaving mogelijk, bijvoorbeeld door het gebruik van snelheids- of roodlichtcamera's. Kentekening maakt het ook mogelijk om de voertuigtechnische eisen die toegekend zijn beter en eenvoudiger te controleren. Naast handhaving zijn via het kenteken eisen te stellen aan het gebruik van het voertuig. De procedure voor de ontheffing om met brede tractoren over de weg te mogen rijden, wordt hierdoor eenvoudiger³¹. Hetzelfde geldt voor de controle op de ontheffing.

6. Wet- en regelgeving bestuurders

Bestuurders van LBT's en MMBS'en³² op de openbare weg moeten minimaal 16 jaar oud zijn en (sinds 1 juli 2015) een T-rijbewijs hebben. Vóór de invoering van het T-rijbewijs was alleen voor 16- en 17-jarigen een 'certificaat van vakbekwaamheid' nodig wanneer zij als werknemer arbeid verrichtten met een LBT op de openbare weg³³. Voor 18-jarigen en ouder was geen rijbewijs vereist. De invoering van het T-rijbewijs ging gepaard met een reeks van overgangsbepalingen (kader 3, rechts bovenaan deze pagina).

Het doel van de invoering van het T-rijbewijs is dat de bestuurder gekwalificeerd is om een landbouwvoertuig te besturen op de openbare weg. In de rijopleiding voor het T-rijbewijs wordt veel aandacht besteed aan verkeersinzicht (risicoperceptie) en voertuigcontrole. Daarnaast stelt men dezelfde medische eisen als bij een B-rijbewijs. Het doel hiervan is de bevordering van de verkeersveiligheid, doordat goed opgeleide bestuurders van landbouwvoertuigen minder ongelukken veroorzaken en ongelukken voorkomen. Vooral bij jongere bestuurders is hier nog een wereld te winnen, voor wat betreft de schuldvraag geldt dat overigens ook voor oudere

Kader 3. Overgangsbepalingen rond invoering T-rijbewijs

- Bestuurders die op 1 juli 2015 in het bezit zijn van een trekkercertificaat, moesten deze uiterlijk 1 juli 2016 hebben ingewisseld voor het T-rijbewijs.
- Bestuurders met een B-rijbewijs afgegeven vóór 1 juli 2015 krijgen de eerstvolgende keer dat zij het rijbewijs vernieuwen of verlengen het T-rijbewijs automatisch bijgeschreven.
- Bestuurders met een C-rijbewijs hebben automatisch een T-rijbewijs.
- (Toekomstige) bestuurders die vanaf 1 juli 2015 zestien jaar worden, moeten een rijopleiding voor het T-rijbewijs volgen.

25. https://www.eerstekamer.nl/eu/documenteu/pb_eu_1127_richtlijn_2014_47_eu/f=/vjjcef7sdl0j.pdf

26. https://www.eerstekamer.nl/eu/documenteu/pb_eu_1127_richtlijn_2014_45_eu/f=/vjjcd8pdtbx2.pdf

27. 'Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens, alsmede het niet meer toelaten van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid'.

28. 40 km/u wordt toegestaan op alle wegen buiten de bebouwde kom; binnen de bebouwde kom alleen op die wegen waar geen vermenging met het (snor)fietsverkeer kan plaatsvinden. Elders geldt 25 km/u. De maximaal toegestane snelheid kan nooit hoger zijn dan de maximale constructiesnelheid van het landbouwvoertuig.

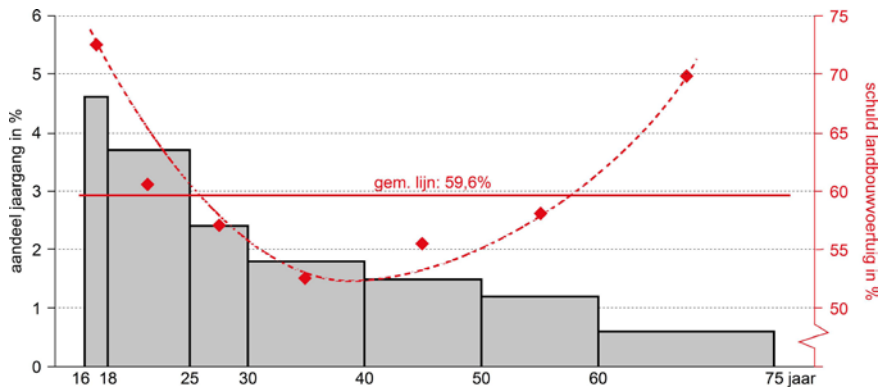
29. Kamerbrief d.d. 1 juni 2017 van de minister van I&M inzake de APK-plicht voor snelle tractoren.

30. De insteek van het nieuwe wetsvoorstel zal zijn om met zo min mogelijk administratieve lasten en zo min mogelijk rompslomp aan de Europese eisen te voldoen.

31. Voorzien is in één loket, en op kenteken in plaats van op eigenaar verleende ontheffing.

32. Een uitzondering geldt voor bestuurders van bepaalde kleine MMBS'en, die (inclusief uitrustingsstuk) niet breder zijn dan 1,30 m. Het 'wegtreintje' is een voorbeeld van zo'n kleine MMBS.

33. In de volksmond werd dit trekkercertificaat veelal aangeduid als 'trekkerrijbewijs'. Het document werd echter verstrekt in het kader van de ARBO-wetgeving. Daardoor was het niet nodig voor ritten naar school, de disco, etc., zoals bij een rijbewijs wel het geval zou zijn geweest. Het examen was vooral gericht op voertuigbeheersing bij gebruik binnen het landbouwbedrijf. Vreemd genoeg was voor het besturen van een MMBS geen certificaat vereist.



Figuur 2. Procentueel aandeel in het totale aantal slachtofferongevallen per jaargang bestuurder landbouwvoertuig (16-75 jaar, links) en percentage schuld bestuurder landbouwvoertuig naar leeftijdsklasse (in rood, rechts); waarnemingsperiode 1987-2015. Bron: 'Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015'.

bestuurders (zie figuur 2)^{34) 35) 36)}. Door het T-rijbewijs is een betere handhaving op landbouwverkeer mogelijk, zij het dat hiervoor staandehouding door de politie noodzakelijk is. Gezien de figuur lijkt daarbij een zekere 'etnische profilering' op jeugdige én op oudere bestuurders te verantwoorden.

De bestuurder speelt een belangrijke rol in het omgaan met voertuigeisen en voorgeschreven snelheid. Hij³⁷⁾ beslist over zaken als voldoende zicht, gevoerde verlichting en afmetingen van voertuig en lading. Niet het minst geldt dat ook voor de gekozen rijnsnelheid. Uit diverse onderzoeken is bekend dat de maximaal toegestane snelheid van 25 km/u massaal wordt overschreden, waarbij snelheden van rond 40 km/u niet ongewoon zijn. In de Tweede Kamer is een motie³⁸⁾ aangenomen om de maximaal toegestane snelheid te verhogen tot 40

- 34. Omdat onbekend is hoeveel kilometers landbouwvoertuigen afleggen op de openbare weg, is het niet mogelijk de weergegeven absolute aandelen betrokkenheid te relativeren door mogelijke verschillen in expositie (verkeersdeelname) tussen de jaargangen.
- 35. C.F. Jaarsma, *Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015. Een analyse, met de nadruk op ontwikkelingen in de laatste zeven jaar*. Nota vakgroep Ruimtelijke Planvorming 117, Wageningen: Wageningen University & Research, 2016, <http://dx.doi.org/10.18174/389703>.
- 36. Het gaat om een vermoedelijke schuld, zoals vastgelegd bij de registratie door de politie. Een rechtbank kan tot een ander oordeel komen. 'Het Limburgs Dagblad' rapporteert op 25 januari en 8 februari 2017 over de rechtszaak inzake een dodelijk ongeval tussen een groep wielrenners en een landbouwvoertuig bij Koningsbosch op 5 augustus 2015. Daarbij is de bestuurder van het landbouwvoertuig door de Rechtbank Oost-Brabant in Den Bosch vrijgesproken van schuld.
- 37. Slechts 1% van de bij ongevallen betrokken landbouwvoertuigen wordt bestuurd door een vrouw. Bron: 'Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015'.
- 38. Motie 34 397-23 Tweede Kamer der Staten-Generaal. Vergaderjaar 2016-2017. Den Haag.
- 39. Naast de 'gewone' controle op overschrijding van de maximum snelheid moet ook worden gecontroleerd op overschrijding van de 'maximale constructiesnelheid' van (onderdelen van) de totale tractor-trein.
- 40. Voor onder meer bussen (bord F13) en vrachtauto's (bord F21) bestaan vergelijkbare borden, maar voor deze voertuigen geldt geen verplichting om van de betreffende baan gebruik te maken.

km/u. Om dit te kunnen handhaven is een kenteken nodig, zo hebben onder meer politie en wegbeheerders aangegeven³⁹⁾.

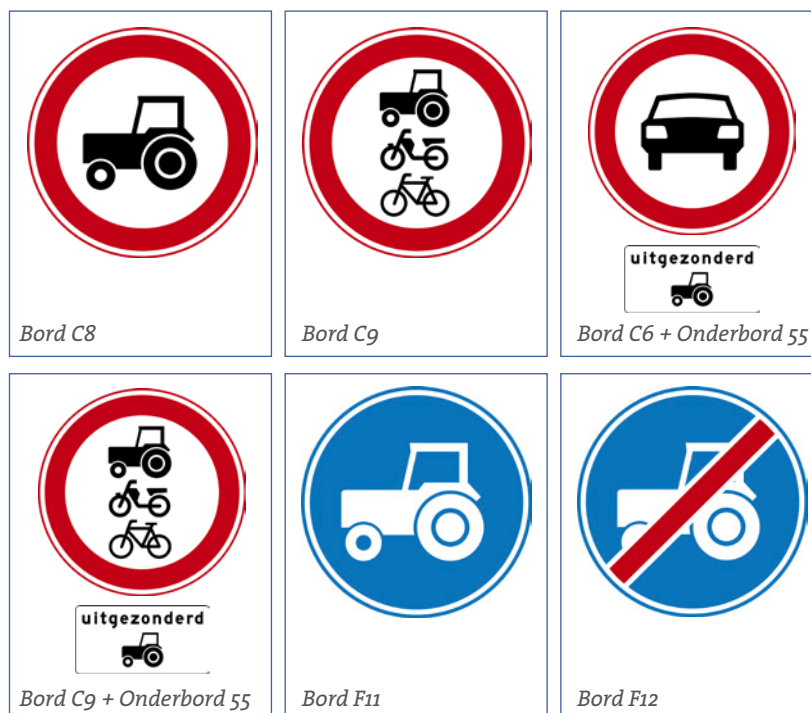
7. Infrastructuur en landbouwvoertuigen

7.1. Inleiding

Deze paragraaf gaat in op landbouwvoertuigen in relatie tot de openbare weg. Achtereenvolgens ga ik in op de vraag welke regels daarvoor gelden (§ 7.2), in hoeverre landbouwvoertuigen gescheiden kunnen worden van het overige verkeer (§ 7.3) en op gevolgen van landbouwverkeer voor andere weggebruikers (§ 7.4). Ik sluit af met te verwachten veranderingen in de nabije toekomst (§ 7.5).

7.2. Regels voor de toelating op de weg van landbouwvoertuigen

Volgens de Wegenverkeerswet mogen landbouwvoertuigen rijden op alle wegen met uitzondering van autosnelwegen, autowegen en wegen met een geslotenverklaring voor langzaam verkeer in het algemeen (verkeersbord C9) of voor landbouwvoertuigen en MMBS'en in het bijzonder (bord C8). Landbouwverkeer kan door middel van verbodsborden met onderbord toch worden toegelaten op wegen waar gemotoriseerd verkeer verboden is (bord C6 + onderbord 55) en op wegen waar het verbod voor voertuigen met beperkte snelheid bedoeld is voor ruiters, vee en wagens (bord C9 + onderbord 55). Sinds 1 januari 2017 zijn nieuwe verkeersborden ingevoerd; één daarvan (bord F11) heeft de betekenis dat landbouwverkeer *verplicht* is om van de aangegeven baan gebruik te maken⁴⁰⁾, totdat het voertuig bord F12 passeert. Deze borden zijn weergegeven in figuur 3.



Figuur 3. Regulering toelating landbouwvoertuigen op de openbare weg met verkeersborden, primair gericht op de bestuurder van het landbouwvoertuig. Landbouwvoertuigen niet toegestaan (boven, links en midden); wel toegestaan (rechtsboven en linksonder); begin/einde verplichte landbouwbaan (onder, midden en rechts).

7.3. Inrichting van de weg; separatie van landbouwvoertuigen

Het wegennet in ons land wordt gecategoriseerd volgens de principes van Duurzaam Veilig⁴¹. Volgens de principes van DV moeten grote verschillen in massa en rijnsnelheid tussen verkeersdeelnemers op hetzelfde wegvak worden vermeden. Landbouwverkeer kan voorkomen op de wegcategorieën gebiedsontsluitingsweg (GOW) en erftoegangsweg (ETW). Op beide categorieën 'wringt' dit met de principes: op de GOW (met veelal 80 km/u) is sprake van een groot snelheidsverschil⁴², terwijl op de ETW (in principe 60 km/u) de menging met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers problematisch is door de grote verschillen in massa. Ook snelheidsverschillen worden op deze doorgaans smalle wegen als problematisch ervaren, zeker wanneer landbouwvoertuigen de wettelijke maximum snelheid overschrijden.

In situaties waarbij landbouwvoertuigen in beginsel zowel een GOW als een ETW kunnen volgen, moet(en) de wegbeheerder(s) een lastige beslissing nemen over de plaats van het landbouwvoertuig, ook wanneer langs de GOW een parallelweg⁴³ aanwezig is. Vragen als 'hoe druk is de GOW', 'hoeveel fietsen gebruiken de parallelweg' en 'hoeveel bestemmingen voor landbouwverkeer liggen er' komen daarbij aan de orde⁴⁴. Zo'n afweging moet bij voorkeur op regionale schaal plaatsvinden, door de gezamenlijke wegbeheerders en met inbreng van betrokkenen uit de regio. Dat leidt tot een 'kwaliteitsnet landbouwroutes'. Zeeland trapte af in 2011⁴⁵, in 2013 gevolgd door Friesland.

Het is soms ook mogelijk om het landbouwverkeer een geheel eigen baan te geven. Een voorbeeld hiervan is te vinden op Tholen, waar een 'landbouwroute' van 4,5 km lengte het landbouwverkeer om de kern Tholen heen leidt. De weg mag uitsluitend gebruikt worden door landbouwverkeer⁴⁶. In Friesland zijn 'landbouwpaden' aangelegd, die in combinatie met een fietspad een alternatief kunnen vormen voor een parallelweg⁴⁷. Een bijzondere vorm van een – zij het korte – eigen baan is de passeerplaats voor landbouwverkeer⁴⁸. Deze kunnen worden aangelegd langs een GOW, en zijn bedoeld voor het laten passeren van een opgebouwde 'wachtrij' achter het landbouwvoertuig. Het effect is een reductie van de 'verliestijd' voor het overige verkeer. Ook wordt beoogd dat bij aanwezigheid



van passeerplaatsen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenste inhaalmanoeuvres achterwege blijven (figuur 4).

7.4. Andere gevolgen van landbouwverkeer op de openbare weg

Landbouwverkeer kan ook letterlijk sporen achterlaten op de openbare weg, namelijk in de vorm van modderresten die vanaf het land via de banden op de wegverharding belanden. Dat is toegestaan zolang de werkzaamheden duren, mits de andere weggebruikers daarvoor worden gewaarschuwd (figuur 5: bord J20, mottoborden). Direct na afloop moet de vervuiler de weg schoon maken (art. 5 WVV)! Opvallend is dat ons land geen bord kent dat waarschuwt voor het voorkomen of oversteken van landbouwvoertuigen, zoals bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk in gebruik is (figuur 5, onderaan deze pagina).

Niet vallend onder onze definitie van landbouwverkeer, maar wel agrarisch van aard: overstekend vee en daardoor optredende vervuiling van het wegdek. Bord J28 waarschuwt hiervoor; het 'schapenbord' langs een fietspad (eveneens figuur 5) is niet officieel, maar geeft wel helder aan waar het gevaar schuilt⁴⁹.

7.5. Veranderend landbouwverkeer

De pictogrammen op de verkeersborden illustreren tevens de ontwikkelingen in de landbouw.



Figuur 5. Waarschuwborden voor landbouwverkeer, gericht op andere weggebruikers. Van links naar rechts: bord J20; mottoborden LTO met J20; VK-bord 'let op: landbouwverkeer', bord J28 en 'schapenbord' Emnes: 'Beweidings met schapen, kans op gladheid'.

Figuur 4. Mottobord voor aankondiging landbouwpasseerplaats (Domineesweg, Urk). Foto auteur, 18 juni 2016.

41. Zie de factsheet 'Duurzaam Veilig wegverkeer' van 25 oktober 2017 van de SWOV voor meer achtergrondinformatie: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>
42. Hoewel inhalen op een GOW ongewenst is, wordt voor het inhalen van landbouwvoertuigen soms een uitzondering gemaakt (Bord FI in combinatie met OB 101).
43. Een parallelweg wordt geclassificeerd als ETW.
44. In Friesland is er voor gekozen om op een GOW met een jaargemiddelde verkeersintensiteit < 5.000 mvt/dag landbouwverkeer toe te staan op de hoofdrijbaan. Bron: Provincie Fryslân, Product B. Plaats op de weg van landbouwverkeer. Module voor de Provinciale Richtlijn Wegontwerp, Leeuwarden: 2009.
45. Bron: <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit/5935/kwaliteitsnet-landbouwroutes-uit-de-startblokken/>
46. Bron: <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit/8431/eerste-landbouwroute-in-gebruik-genomen/>
47. Bron: Provincie Fryslân, Bijlage bij Product B. Plaats op de weg van landbouwverkeer, Leeuwarden: 2009.
48. Voor meer informatie zie V&V bericht 'Hoe richt je een landbouwpasseerplaats in?' Informatiebulletin 181, CROW-KpVV, Ede.
49. In zekere zin kan men stellen dat hier sprake is van medegebruik door de fietser van een polderdijk die begraaasd wordt door schapen. In ons land gaat het meestal om door koeien of schapen begraaasde dijkwegen. In de Verenigde Staten van Amerika komen zeer uitgestrekte 'open ranges' voor, waar koeien de openbare weg kunnen kruisen.



Figuur 6. Vervallen verbodsbord voor landbouwverkeer in Nederland (pictogram paard en wagen; foto: archief ANWB). Verzamelborden met onder meer dit pictogram zijn nog in gebruik in Hongarije (midden) en Portugal (rechts). Foto's midden en rechts: auteur.

Op de verbodsborden figureert nu alleen een tractor, waarbij voor bord C9 de getrokken paard en wagen en begeleid vee in de toelichting zijn inbegrepen. Decennia lang hadden deze categorieën een verbodsbord met een eigen pictogram (zie figuur 6, links, voor de paard en wagen). In het buitenland kan dit nog steeds het geval zijn (figuur 6, midden en rechts).

Anderzijds mist ons land een specifiek waarschuwingsbord voor overstekend landbouwverkeer anders dan vee (bord J28), zoals dat bijvoorbeeld wel voorkomt in het Verenigd Koninkrijk (figuur 5, 4e van links).

Voor de nabije toekomst is nog van belang dat in het op 13 december 2016 afgewezen wetsvoorstel 34 397 voor de gecombineerde invoering van een kenteken (nodig vanuit een Europese richtlijn) en een hogere maximum snelheid (een vurige wens vanuit de sector) voor landbouwvoertuigen op enigerlei wijze een vervolg moet krijgen. Wanneer dan overgegaan kan worden naar een maximum toelaatbare snelheid voor landbouwvoertuigen van 40 km/u, dan zal dat *niet* gelden voor voertuig(combinaties) met een lagere constructiesnelheid. Dat betekent o.m. dat de borden C8 en C9 – al of niet in combinatie met een nieuw onderbord – een andere betekenis moeten krijgen, omdat het verbod betrekking kan hebben op

één van beide categorieën tractoren. Deze aanpassing vergt wijzigingen in het RVV 1990.

8. Verkeersonveiligheid en landbouwvoertuigen

8.1. Inleiding

In de periode 1987 tot 2015 is het aantal verkeersdoden sterk gedaald⁵⁰. Dodelijke ongevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen ('landbouwongevallen') dalen nauwelijks, waardoor het aandeel dodelijke landbouwongevallen scherp stijgt⁵¹. Verreweg de meeste slachtoffers vallen bij de tegenpartij. Alle redenen om een paar punten nader onder de loep te nemen: de ongevalslocaties (§ 8.2), de botspartners en de (vermoedelijk) schuldigen (§ 8.3) aan het ongeval. De informatie is ontleend aan 'Verkeersonveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015', en heeft betrekking op alle zogenaamde slachtofferongevallen⁵² in deze periode.

8.2. Ongevalslocaties landbouwongevallen

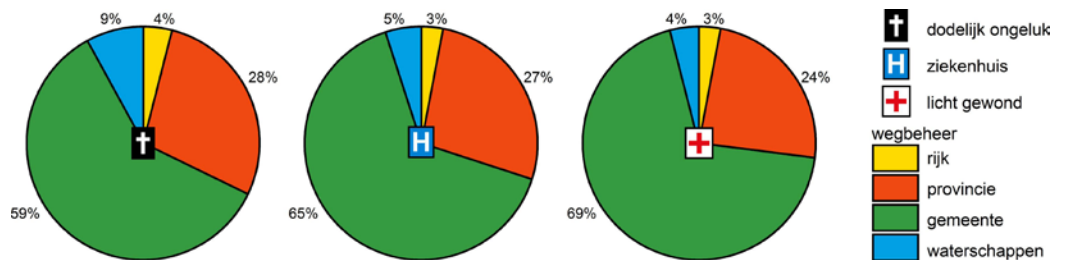
In figuur 7 zijn de slachtofferongevallen opgesplitst naar wegbeheerder en ongevalsafloop. Hoewel gemeentelijke wegen verreweg het grootste aandeel hebben, laat de figuur zien dat ook provinciale wegen een beduidend aandeel hebben. Dat aandeel is iets hoger naarmate de afloop ernstiger is, wat ook geldt voor de waterschapswegen. Een verklaring hiervoor is dat deze wegen (bijna) allemaal buiten de bebouwde kom liggen, waar de rijsnelheden hoger zijn. Voor gemeentelijke wegen geldt het omgekeerde.

Landbouwvoertuigen hebben in Nederland doorgaans hun herkomst en bestemming buiten de bebouwde kom. Toch voert hun reis vaak door de kom, soms omdat er geen alternatief is,

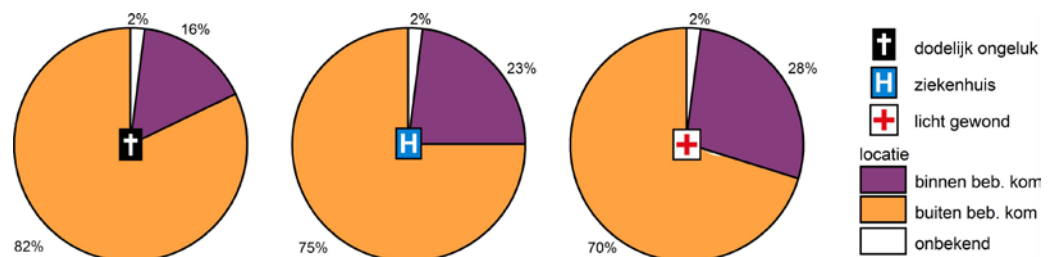
50. In 1987 werden door het CBS 1.485 verkeersdoden genoteerd, in 2015 waren dat nog 531 (dat zijn politieregistraties, de werkelijke aantallen liggen 10 à 15% hoger). Tot 2014 is sprake van een nagenoeg continue daling, daarna stijgt het aantal weer.

51. Gemiddeld gaat het in de periode 1987-2015 om 14 verkeersdoden per jaar, variërend van 6 (2013) tot 26 (1995). Deze cijfers duiden op een licht dalende tendens. Maar doordat het totale aantal dodelijke ongevallen veel sterker daalt, stijgt het aandeel van dodelijke ongevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen binnen het totaal: van 1% rond 1990 tot waarden rond 2% na de eeuwwisseling. In 2015 was zelfs bij 3,2% van de dodelijke verkeersongevallen een landbouwvoertuig betrokken. Zie C.F. Jaarsma, *Verkeersonveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015*, Nota Ruimtelijke Planvorming 117, Wageningen, 2016. DOI: <http://dx.doi.org/10.18174/389703>

52. Ongevallen met één of meer doden, gewonden die in het ziekenhuis zijn opgenomen en/of licht gewonden.



Figuur 7. Landbouwongevallen naar wegbeheerder en naar ongevalsafloop; gemiddelde 1987-2015. Bron: 'Verkeersonveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015'.



Figuur 8. Landbouwongevallen naar locatie binnen of buiten de bebouwde kom en naar ongevalsafloop; gemiddelde 1987-2015. Bron: 'Verkeersonveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015'.

Vervoerwijze botspartner land- bouwvoertuig	Landbouwvoertuig (verm.) schuldig		Tegenpartij (verm.) schuldig		Totaal		% schuld lbvtg.
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	
Lopen	124	4	10	0	134	2	93
(Snor)fiets	649	18	270	11	919	16	71
Bromfiets	535	15	361	15	896	15	60
Motor/scooter	298	8	198	8	496	8	60
Auto	1.223	35	1.310	55	2.533	43	48
Bestel/vrachtauto	210	6	213	9	423	7	50
Overig *)	58	2	27	1	85	1	68
Anders **)	426	12	9	0	435	7	98
Totaal	3.523	100	2.398	100	5.921	100	60

*) Bus, ander landbouwvoertuig, trein, tram, brommobiel, scootmobiel, onbekend voertuig
 **) Zogenaamde eenzijdige ongevallen, met los/waste voorwerpen zoals boom, vangrail, verloren lading.

Tabel 3. Vervoerwijze botspartners bij landbouwongevallen, absoluut en procentueel. Totaal slachtofferongevallen, onderscheiden naar (vermoedelijke) schuldvraag, 1987-2015. Bron: 'Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015'.

soms omdat landbouwverkeer niet wordt toegelaten op een rondweg. Uit figuur 8 (pagina hiernaast) is af te lezen dat gemiddeld een kwart van alle slachtofferongevallen binnen de bebouwde kom plaatsvindt.

Opvallend in figuur 8 is dat het aandeel van de landbouwongevallen binnen de kom hoger is naarmate de ongevalsafloop minder ernstig is. Deze gunstiger afloop is te verklaren door lagere snelheden.

8.3. Botspartners en (vermoedelijk) schuldige partijen

Tabel 3 (bovenaan deze pagina) geeft inzicht in twee zaken: de betrokkenheid van de andere vervoerwijzen bij landbouwongevallen (in de totaal-kolom) en in de schuldvraag. Bijna de helft (43%) van de botspartners is een auto, gevolgd door (snor)fiets (16%) en bromfiets (15%).

Eerder heb ik al laten zien dat bij de registratie in bijna 60% van de gevallen de schuld bij de bestuurder van het landbouwvoertuig wordt gelegd. Dit aandeel verschilt echter nogal per vervoerwijze: van 48% bij ongevallen met auto's tot 93% bij de ongevallen met voetgangers (het absoluut gezien geringe aantal ongevallen met 'andere' botspartners niet meegerekend).

Door de statistisch lage aantallen is het moeilijk om trends en toeval te scheiden. Wel kunnen inschattingen worden gemaakt op basis van voortschrijdende gemiddelden en gemiddelden voor kortere deeltijdvakken. Een geringe daling van het gemiddelde jaarlijkse aantal *dodelijke* landbouwongevallen over de periode van 29 jaar wordt teruggevonden bij de auto (ca. -3), motor/scooter en bromfiets (beide ca. -1), terwijl voor de (snor)fiets juist een stijging optreedt (ca. +2).

9. Nog enkele afsluitende kanttekeningen

Ten opzichte van andere verkeersdeelnemers blijft landbouwverkeer op de openbare weg een vreemde eend in de bijt. Massa, snelheid en voertuigkarakteristieken wijken af, waardoor landbouwvoertuigen potentieel gevaarlijk zijn. Bij een aanrijding zijn zij weinig vergevingsgezind en inherent onveilig voor andere verkeersdeelnemers. Daarnaast kan sprake zijn van indirecte verkeersonveiligheid door afvallend slijb van de banden en het 'uitlokken' van onverantwoorde inhaalmanoeuvres door gefrustreerde automobilisten ('road rage'). De wetgeving inzake landbouwvoertuigen loopt achter en mede daardoor blijft politietoezicht grotendeels achterwege.

Het is daarom zeer te betreuren dat het wetsvoorstel voor een gecombineerde kentekenplicht en de mogelijkheid om op sommige provinciale (gebiedsontsluitings)wegen en op rondwegen zonder fietsverkeer rond kernen te mogen rijden, in de Tweede Kamer is afgestemd⁵³.

Er is de laatste tijd veel aandacht voor mitigatie van de onveiligheid van landbouwverkeer. Vanuit de sector⁵⁴ en vanuit de politie⁵⁵ worden voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd, en in de vakpers wordt hierop ingesprongen. Landelijke en regionale pers pakken het onderwerp op, en niet alleen bij ongevallen⁵⁶. Maar een echte 'doorbraak' moet op dit moment vooral vanuit de Haagse politiek komen!



Landbouwvoertuigen zijn potentieel gevaarlijk.



53. Zie bijvoorbeeld C.F. Jaarsma, Graag een 'herstelwet' in het regeringsprogramma, *Verkeerskunde* 2017 afl. 2, p. 18-19.
 54. Bijvoorbeeld lesprogramma's op scholen van LTO en het symposium van CUMELA Nederland NL op 6 november 2013 in Harderwijk.
 55. Vakdagen Landbouwverkeer door Politie-academie op 7 februari en 22 april 2014 in Lelystad.
 56. Zie bijvoorbeeld 'Zwaarbeladen trekker jakkert door dorp'. *Algemeen Dagblad* 20 november 2009.