



## **Landbouwverkeer: waar mag de traktor rijden?**

***Bert Woudenberg, secretaris van de initiatiefgroep Landbouwvoertuigen***

### INLEIDING

Ze worden bijna door iedereen aangeduid als 'landbouwvoertuigen' met als gemeenschappelijk kenmerk dat ze allemaal zonder kenteken van de openbare weg gebruik maken.

Maar het zijn:

- land- en bosbouwtrekkers (LBT):

Motorrijtuig op wielen of rupsbanden, met tenminste twee assen en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet minder dan 6 km/u, die voornamelijk voor tractiedoeleinden is bestemd en in het bijzonder is ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde verwisselbare uitrustingsstukken die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd, of voor het trekken van aanhangwagens voor de land- of bosbouw, welk motorrijtuig kan zijn ingericht om een lading te vervoeren voor landbouw- of bosbouwdoeleinden of kan worden uitgerist met zitplaatsen voor meerrijders.

- motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS):

Motorrijtuig 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: a. 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 of boven wegen, b. 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.

## OMVANG EN GEBRUIK LBT- EN MMBS-PARK

Aan de hand van een schatting zijn er vermoedelijk in ons land 500.000 LBT- en MMBS-motorrijtuigen:

- 200.000 landbouwtrekkers (jaarlijks 4.000 nieuwe):
  - 170.000 trekkers;
  - 15.000 voertuigen voor agrarisch transport;
  - 9.000 oogstmachines.
- 30.000 bosbouwmachines (grote tuinpark maaimachines, grondverzet);
- 120.000 machines voor groen en (wegen)bouw;
- 100.000 heftrucks, kanen en liften;
- 40.000 graafmachines.

Ze worden doorgaans gebruikt voor:

- land- en bosbouw (boeren en loonwerkers);
- groen en (wegen)bouw;
- bedrijfsleven (wegtransport);
- (decentrale) overheden (wegonderhoud, groenvoorziening)

## OVERIGE WEGGEBRUIKERS

Weggebruikers vinden vooral trekkers vreemd, gevaarlijk en bedreigend, vanwege imposante omvang, massa en uitstekende delen. Dit wordt versterkt door LBT's die in de loop der jaren vooral zwaarder, groter en krachtiger worden en door een toename van recreatief fietsverkeer in landelijke gebieden van de laatste jaren. Omdat zowel het wegverkeer als de agrarische sector is geïntensiveerd, terwijl voorts allerlei ontwikkelingen hebben geleid tot grotere afgelegde afstanden en een toenemende complexiteit van het verkeer waarin het land- en bosbouwverkeer zich begeeft.

Nederland telde volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) op 1 april 2009 73.000 land- en tuinbouwbedrijven. In bijna dertig jaar is dat een halvering van het aantal bedrijven. Het aantal boerenbedrijven neemt op dit moment af met zes per dag.

Er ontstaat een veiligheidsprobleem omdat landbouwverkeer met relatief lage snelheid van dezelfde weg gebruik maakt als het snelverkeer. Inhaalmanoeuvres, congestie en ergerbis zijn mogelijke gevolgen. Daarnaast leiden ruimere gebruiksmogelijkheden van landbouwvoertuigen tot inzet in andere sectoren dan de landbouw – zoals de bouw en bij het onderhoud van de openbare ruimte – en in andere gebieden dan het platteland.

Wegbeheerders weten er ook niet altijd goed raad mee waar ze moeten rijden, want ze zijn vaak te fors voor de parallelweg met kwetsbare voetgangers en fietsers en ze rijden te langzaam voor de hoofdrijbaan. Hierbij spelen ook ontwerp, inrichting, gebruik en verkeersveiligheid een rol.

## WETGEVING LBT EN MMBS

### Bestuurder:

- minimumleeftijd 16 jaar;
- 'trekkercertificaat' (alleen LBT) voor werkende jongeren van 16 en 17 jaar (Arbeidsomstandighedenwet, Arbeidsbesluit Jeugdigen). Volgens de Arbeidsinspectie worden jaarlijks 400 kinderen behandeld op de afdeling spoedeisende eerste hulp van het ziekenhuis na een ongeval op een agrarisch bedrijf, zoals het werken met machines en voertuigen;
- geen rijbewijs overige bestuurders (uniek in Europa);

### Voertuig:

- maximumsnelheid 25 km/u;
- geen kenteken (uniek in Europa); in 2007 zijn nog 760.000 brom- en snorfietzen van een kenteken voorzien; in 2008 volgde zelfs de Segway.
- geen periodieke keuring (APK);
- geen toelatingskeuring voor LBT en MMBS. Voor LBT geldt er wel vanaf 1 juli 2005 de EU-Richtlijn 2003/37/EG een typegoedkeuring. Voor MMBS zijn er ook op Europees niveau nog geen typegoedkeuringseisen;
- permanente (technische) eisen en gebruikseisen:

- remmen;
- verlichting;
- spiegels;
- maximale afmetingen: 3 meter breed, 12 meter lang en 4 meter hoog, inclusief aangebouwd voertuig en inclusief belading. LBT en MMBS zijn soms breder dan 3 meter. De standaard bewerkingsbreedte van veel machines bedraagt 3 meter. Dit heeft te maken met de in Nederland gangbare teeltsystemen. De aandrijving van de werktuigen zit aan de buitenkant, waardoor de breedte boven 3 meter komt. Wegbeheerders kunnen ontheffingen geven voor landbouwvoertuigen breder dan 3 meter. Standaard gaan de meeste ontheffingen tot 3,5 meter. Incidenteel wordt voor speciale oogstvoertuigen ontheffing verleend tot 4 meter, waarbij aanvullende eisen worden gesteld aan het transport. In Zuid-Holland bijvoorbeeld, blijkt in de praktijk echter dat er nauwelijks ontheffingen worden aangevraagd of verleend. Dit duidt er op dat er mogelijk voertuigen onbevoegd op de weg rijden. Om dit te verhelpen voorkomen kunnen provincies en gemeenten een mandaat verstrekken aan de RDW voor ontheffingen tot 3,5 meter. Steeds meer wegbeheerders doen dat ook daadwerkelijk. Begin 2009 had 55% van alle gemeenten dit mandaat aan de RDW verstrekt.
- massa's;
- aslasten: de maximale aslast van een niet aangedreven as van een LBT, MMBS en aanhanger is 10.000 kg. De maximale aslast van een aangedreven as van een LBT is 11.500 kg. Voor een LBT geldt daarbij een maximale som van de aslasten van 18.000 kg, of 50.000 kg in geval van een LBT met getrokken aanhangwagen. Voor een MMBS als rijdend werktuig is de maximale som van de aslasten 60.000 kg.

## NADER BEKEKEN

Land- en bosbouwtrekkers:

- tractoren met getrokken aanhangwagens (grond- en graankipper, silagewagen);
- tractoren met een gedragen werktuig in de hefinrichting (maaikorf, kuilvoersnijder, frontmaaier, rotorkopeg);
- tractoren met een getrokken werktuig (zodebemester, aardappelrooier, bollenplanter, grootpakpers, bezandingsmachine).

Motorrijtuigen met beperkte snelheid:

- rijdende winkel;
- heftruck;
- (zit)maaier; met deze 'minitractor' waren in 2009 twee dodelijke ongevallen te betreuren; in de USA zorgt de zitmaaier voor relatief veel ongevallen, want jaarlijks bezoeken 6 op de 100.000 mannen de spoedeisende eerste hulpafdeling van een ziekenhuis na een ongeval met een zitmaaier;
- graafmachine; fietser Ferdi E. kwam bij een ongeval hiermee op 3 juli 2009 om het leven.
- shovel;
- verreiker;
- knikdumper;
- kooimaaier;
- reinigingsmachine;
- borstelmachine;
- quad met spuit;
- wiellader;
- maishakselaar;
- bietenrooier;
- maaidorser.

## KNELPUNTEN

De vaak genoemde knelpunten van LBT en MMBS zijn:

- verkeersonveiligheid is een bron van zorg (gemiddelde in de periode 2003-2007):
  - 1.500 verkeersongevallen met LBT;
  - 17 doden;
  - 100 ziekenhuisgewonden;
  - 255 letselslachtoffers.
  - meeste slachtoffers onder de tegenpartij (86%);
  - vooral kwetsbare weggebruikers als voetgangers en (brom)fietsers (44%);
  - bestuurder meestal schuldig, vaak een 16- en 17-jarige.;

➤ diverse ongevalsoorzaken.

- geringe snelheid, waardoor problemen met doorstroming en bereikbaarheid;
- ontoereikend wegontwerp- en inrichting en onvoldoende manoeuvreerruimte, bijvoorbeeld door snelheidstemmende maatregelen (wegversmallingen, drempels en plateaus) die geen rekening houden met een toegestane LBT-wegbreedte van maximaal 3 meter (een onbeladen bedrijfsauto is maximaal 2,55 meter breed). Het Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen van CROW gaat uit van een veiligheidsmarge van 0,75 meter aan weerszijden, wat neerkomt op een doorrijdbreedte van 4,50 meter voor LBT en MMBS. In buitengebieden komt een doorsnee wegbreedte van 4-4,5 meter veel voor, maar er zijn ook gebieden waar een aanzienlijk deel van de weg zelfs smaller is dan 3 meter (CROW-publicatie 240 'Handreiking Landbouwverkeer').
- gebruik van dezelfde openbare weg, dus minder vlot en veilig. Duurzaam Veilig adviseert om landbouwverkeer in principe niet op gebiedsontsluitingswegen (GOW) toe te laten. Erftoegangswegen (ETW), waaronder parallelwegen met (brom)fietsers, zijn geschikter. Lang niet altijd zijn gebiedsontsluitingswegen voorzien van (vrijwillige of verplichte) passeerhavens (Friesland, Limburg, Zeeland), aangepaste parkeerplaatsen of parallelwegen, wegens hoge aanlegkosten, ruimtegebrek of lage verkeersintensiteit;
- schade aan bermen van smalle wegen door passeren van personenauto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen. De mate waarin schade voorkomt is niet in heel het land gelijk. Dit heeft onder andere te maken met de kenmerken van de ondergrond. Bij een minder draagkrachtige ondergrond ontstaat eerder weg- en bermschade (verzakkingen);
- gesloten (rond)wegen voor langzaam verkeer, zoals gebiedsontsluitingswegen (GOW), dus gevaarlijke alternatieve route door dorpskernen, woonwijken en 30 km-gebieden. Tijdens een één jaar durende proef op rondwegen bij Doesburg en Zelhem kregen landbouwvoertuigen de kans gebruik te maken van deze 80 km/wegen met overwegend positief resultaat. In Groningen gebruiken LBT en MMBS altijd de hoofdrijbaan bij afwezigheid van een parallelweg en in Gelderland waar dat kan. In Zuid-Holland worden landbouwvoertuigen op geen enkele nieuwe provinciale weg toegelaten.
- geen beleidsmaatregelen: veel gemeenten en provincies hebben in hun verkeer- en vervoerbeleid weinig of geen aandacht voor LBT en MMBS, maar treffen wel vaak zonder onderlinge afstemming reactief maatregelen. Gelderland kent een

afwegingskader voor de routing van LBT en MMBS over gebiedontsluitingswegen (GOW), rekening houdend met veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in het buitengebied en kernen.

## VOORSTELLEN

Om de veiligheid van LBT en MMBS te verhogen zijn er verschillende voorstellen gedaan.

Bestuurder:

- handhaving minimumleeftijd van 16 jaar voor LBT en MMBS;
- rijvaardigheidsbewijs, zoals verplicht rijbewijs B+E voor 18-jarigen en ouder en een uitgebreider 'trekkercertificaat' voor werkende 16- en 17-jarigen (Arbeidsomstandighedenwet).
- educatie;
- voorlichting.

Voertuig:

- kenteken (vrijwillig of verplicht) voor eenduidige herkenning en identificering. Voertuigcategorisering en verkeershandhaving worden dan effectiever;
- maximumsnelheid van 25 naar 40/45 km/u op wegen buiten de bebouwde kom en op wegen binnen de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad. LBT en MMBS worden dan eerder op rondwegen (gebiedontsluitingswegen) toegelaten;
- grotere voertuigveiligheid, zoals onderrijdbeveiliging, dodehoekspiegels en zichtbaarheid (verlichting en reflectie), en een typegoedkeuring voor LBT en MMBS;
- duidelijke regels en procedures voor het verkrijgen van breedteonthefingen

Weginfrastructuur:

- landbouwverkeer opnemen in planvorming en wegontwerpspecificaties;
- structureel driepartijenoverleg: wegbeheerders, maatschappelijke organisaties en brancheorganisaties;
- logistieke landbouwroutes voor LBT en MMBS voor betere doorstroming en bereikbaarheid;

- gebiedsontsluitingswegen met parallelstructuren, voorzien van gescheiden fietspaden;
- passeerhavens;
- slimme bermconstructies;
- machinevriendelijke snelheidsremmers;
- venstertijden.

## STAND VAN ZAKEN

### Kabinet:

- belooft in 1999 invoering van LBT-rijbewijs;
- toezegging wordt in 2006 uitgebreid met kenteken en snelheidsverhoging 25>40 km/u);
- invoering van drie gecombineerde LBT-maatregelen (rijbewijs, kenteken en snelheidslimiet) worden in 2007 geschrapt;
- in 2009 actualiseert V&W (internationaal) onderzoek naar maatregelen (kentekening en rijbewijzen), met als uitkomst dat België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Spanje en het Verenigd Koninkrijk allemaal een kentekenplicht voor LBT kennen en dat bepaalde landen, al dan niet in aanvulling op een B-rijbewijs, aparte nationale categorieën kennen voor het mogen rijden op een LBT.
- V&W komt op 2 november 2009 met een compromisvoorstel voor LBT en MMBS:
  - maximaal 45 km/u: verplicht rijbewijs B+E voor alle bestuurders 18+, gekoppeld aan snelheidsbord '45';
  - maximaal 25 km/u: geen rijbewijs en geen snelheidsbord voor alle bestuurders 16+;
  - geen kentekenplicht, gezien administratieve lasten;
  - verzwaaard 'trekkercertificaat' voor werkende jongeren van 16 en 17 jaar

### Tweede Kamer:

- ziet op 7 december 2006 af van kenteken wegens te hoge kosten en lasten (motie-Atsma), waardoor ook rijbewijs en snelheidsverhoging op losse schroeven komen;
- houdt de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 5 november 2009 een Algemeen Overleg over de veiligheid van het landbouwverkeer. CDA, PvdA, SP,



VVD, GroenLinks, ChristenUnie en SGP geven aan voorstander te zijn van een verplicht B+E-rijbewijs voor bestuurders van alle LBT en MMBS die maximaal 45 km/u kunnen en willen rijden. Voor een kentekenplicht zijn alleen PvdA, SP, GroenLinks, ChristenUnie en SGP. De VVD twijfelt.

Instellingen op het gebied van verkeer en vervoer:

- op initiatief stelt Veilig Verkeer Nederland met LTO Nederland en CUMELA Nederland op 16 mei 2008 de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen in. Deze Commissie-Peijls wordt geadviseerd door RDW, BVOM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- op 18 december 2008 brengt de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen het advies 'Verbetering verkeersveiligheid landbouwverkeer' uit aan V&W-minister Camiel Eurlings en de Tweede Kamer:
  - minimumleeftijd 16 jaar;
  - gedifferentieerde rijopleiding en -examen voor rijbewijs LBT en MMBS (gekoppeld aan Europese type-indeling);
  - vrijwillig kenteken op LBT's (noviteit);
  - maximumsnelheid 40 km/u buiten de bebouwde kom en 25 km/u op wegen binnen de bebouwde kom zonder vrijliggende fietspaden;
  - educatie, zoals de 'Veiligheidsstraining Landbouwvoertuigen' van gemeenten en (branche)organisaties en de 'Handreiking landbouwverkeer' van KpVV;
  - voorlichting, zoals websites, folders en brochures, zoals 'Het Nieuwe Rijden met de tractor', 'Verlichting landbouwtrekkers', 'Landbouwverkeer Opvallend Beter', 'Fiets veilig door de polder', 'Let op landbouwverkeer' en 'Spelregels modder op de weg'.
- de Onderzoeksraad voor veiligheid (OVV) houdt op 9 oktober 2008 een expertbijeenkomst (verkenning) en overweegt formeel onderzoek naar de veiligheid van LBT en andere bijzondere voertuigen;
- de SVOW toont zich in 2008 voorstander van een verhoging van de minimumleeftijd van LBT-bestuurders van 16 naar 18 jaar, van een verplichte en gedegen rijopleiding en van kentekening en extra veiligheidsvoorzieningen aan en op LBT's.
- LTO Nederland ('Positief') en Veilig Verkeer Nederland ('Goed op weg') reageren op 3 november 2009 instemmend op het nieuwe voostel van V&W. CUMELA Nederland

wil geen maximumsnelheid van 45 km/u maar van 40 km/u omdat anders trekkers voorzien moeten worden van een digitale tachograaf en pleit opnieuw voor een rijbewijs voor alle bestuurders van LBT en MMBS. TLN wil dat elk LBT-voertuig wordt voorzien van een kenteken.

## EVENTUELE NEVENEFFECTEN

### APK:

Er zijn geen plannen om LBT en MMBS onder een algemene periodieke keuring te laten vallen.

### Rode diesel:

In het Belastingplan 2008 is een duidelijke intentie van het kabinet opgenomen om het belastingverschil tussen blanke en rode diesel de komende jaren verder te verkleinen. Het kabinet is van mening dat er geen doorslaggevende reden is om rode diesel blijvend te bevoordelen. Vanuit milieuoogpunt ligt een gelijke behandeling met blanke diesel voor de hand.

### Kilometerprijs:

In het door de Ministerraad op 13 november 2009 goedgekeurde wetsvoorstel Kilometerprijs staat dat LBT en MMBS vrijgesteld zijn van betaling.

## VERVOLG EN SLOTAKKOORD

- Tweede Kamer stelt na het Algemeen Overleg van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat over de veiligheid van het landbouwverkeer van 5 november 2009 een nieuwe reeks feitelijke vragen aan V&W- minister Camiel Eurlings.
- Begin 2010 komt er een vervolg Algemeen Overleg en zullen er waarschijnlijk definitief spijkers met koppen worden geslagen. In ieder geval zijn LBT en MMBS nog nooit eerder zo dicht bij een rijbewijsplicht en een bepaalde vorm van kentekening geweest, maar dat in 2006 ook al zo. En toen kwam de motie-Atsma.
- Wat nu al bekend is dat CDA-Tweede Kamerlid Joop Atsma opnieuw van plan is over het onderwerp dat hem zo na aan het hart ligt van zich te laten horen en wel tijdens

de behandeling van de begroting 2010 van het ministerie van LNV. En dat Kamerdebat is in week 49 (1-3 december 2009).