



Verkeersveiligheid landbouwverkeer

Zelfreflectie

Zelfreflectie

Ondanks het relatief hoge aantal verkeersongevallen, lijkt de politiek hervorming van de verkeerswetgeving voor landbouwverkeer voor zich uit te schuiven. Dat lijkt gunstig voor boeren, want goedkoop. Maar het ontslaat boeren natuurlijk niet van de verantwoordelijkheid om er zelf voor te zorgen dat het materieel tiptop in orde is.



Camera's op landbouwmachines

Op grote zelfrijdende oogstmachines zijn een of meerdere camera's al geen bijzonderheid meer. Maar steeds vaker worden camera's gemonteerd die je in staat stellen om rondom de machine te kijken op plekken die je vanuit de cabine en via de spiegels niet kunt zien. Waarop moet je letten bij de aanschaf van een camera? Camera's op landbouwvoertuigen moeten tegen een stootje kunnen. Een deugdelijke camera voor gebruik in de landbouw moet minimaal de beschermingsklasse IP 69K hebben. De '6' staat voor de hoogste bescherming tegen stof, de '9K' geeft aan dat de camera bestand is tegen bespuitingen met een hogedrukspuit. Daarnaast moet de camera functioneren bij temperaturen tussen -30 en +70 graden Celsius. Sommige camera's hebben een verwarmingselement – deze dient vooral om het beslaan van de lens te voorkomen als je vanuit de kou een warme loods binnenrijdt. Hoe meer pixels, hoe beter het beeld: 300.000 pixels is het minimum voor gebruik in de landbouw. Wat verder van belang is, is de kijkhoek. Een grote kijkhoek biedt zicht op een grote oppervlakte, maar vertekent ook sterk. Voor een dodehoekcamera of een camera die toont wat zich achter de machine afspeelt, is dat prima, maar voor een beeld van opvoerband is een vertekend beeld juist niet prettig. Tot slot zijn de nieuwste camera's uitgerust met een aantal infrarood-ledlampen, waardoor je ook in het donker een goed beeld krijgt van wat zich rondom de machine afspeelt.

Waar het aantal slachtoffers in het Nederlandse verkeer al jaren daalt, is dat niet het geval bij ongevallen waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Elk jaar komen circa vijftien mensen om het leven bij een verkeersongeval waarbij een trekker of landbouwvoertuig is betrokken. Daarnaast belanden jaarlijks honderd mensen bij dergelijke verkeersongevallen in het ziekenhuis. Zelden zijn de bestuurders van de voertuigen het slachtoffer – meestal zijn fietsers, wandelaars of automobilisten de klos.

In 2010 was het hoge aantal (dodelijke) slachtoffers reden voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid om onderzoek te doen naar deze verkeersongevallen. De conclusies waren niet mals: landbouwvoertuigen zijn onveilig doordat het zicht van de bestuurder deels wordt geblokkeerd. Bovendien zijn trekkers in het donker slecht herkenbaar door de aard van hun verlichting en doordat de werktuigen achter de trekker soms erg breed zijn. Tot slot houden bestuurders van landbouwvoertuigen te weinig rekening met de risico's voor overige weggebruikers.

In de jaren na het verschijnen van het rapport heeft de politiek nog niet al te veel gedaan met de aanbevelingen van de raad. Zo mogen landbouwvoertuigen (maar ook bouwmachines en

kranen) waarbij een deel van het gezichtsveld wordt geblokkeerd nog steeds de weg op. Ook is de maximale breedte van landbouwmachines op de openbare weg niet ingeperkt. Nog steeds geldt een maximale breedte van 3 meter zonder en tot 3,50 meter breedte met een ontheffing. En aan de slechte herkenbaarheid van de trekker in het donker (twee dimlichten die dicht bij elkaar zitten en de breedtelichten die door de dimlichten worden overstraald) is de afgelopen jaren niets veranderd.

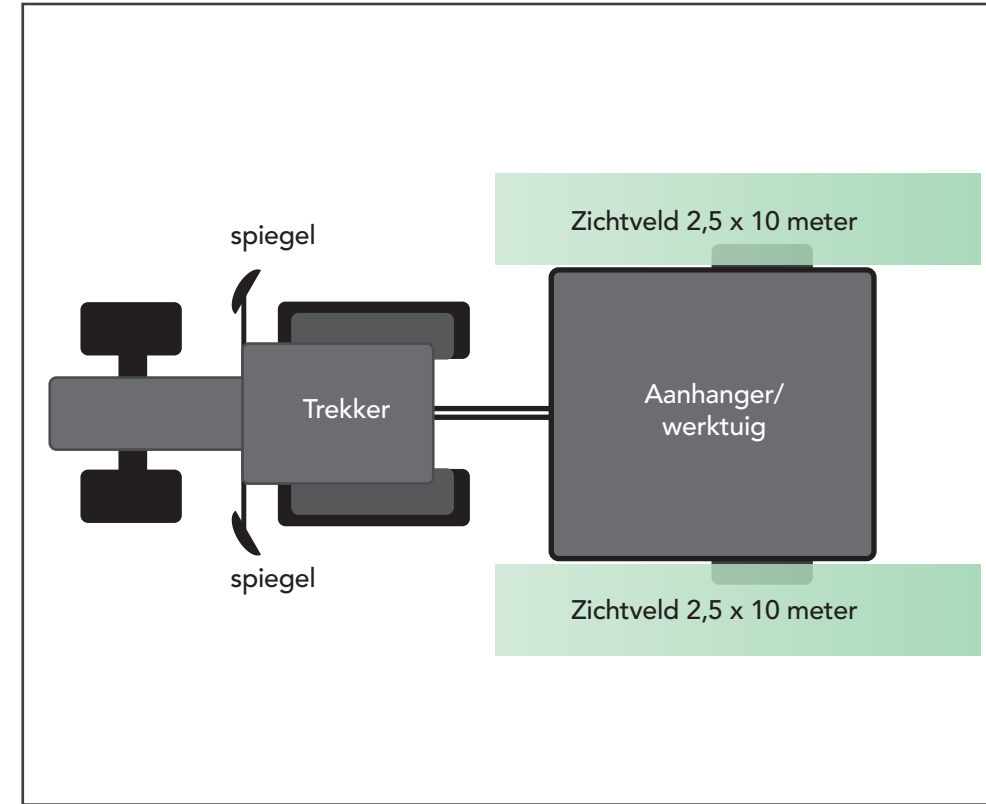
Een trekker is in het donker slecht te herkennen

Wel is in juli 2015 het T-rijbewijs ingevoerd. En dus mag je ervan mag uitgaan dat zestienjarigen met goed gevolg een rijexamen hebben afgelegd voordat zij met een landbouwvoertuig de weg op mogen. Voor oudere bestuurders heeft de aanscherping geen gevolgen: chauffeurs die hun autorijbewijs vóór 1 juli 2015 hebben gehaald, zien op hun nieuwe rijbewijs voortaan ook een T staan – ook automobilisten die nog nooit op een trekker hebben gereden.

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid constateert verder dat het ontbreekt aan een goed toezicht op de voertuigeisen. Bij auto's, motoren en vrachtwagen is de RDW hiervoor verantwoordelijk. Bij landbouwverkeer is dit de taak van de politie. Maar daarbij wordt het oom agent niet gemakkelijk gemaakt. Niet alleen ontbeert de politie de technische middelen en kennis voor deze taak. Een ander probleem is dat voor sommige zelfrijdende machines in Nederland zelfs helemaal geen toelatingseisen gelden (voor trekkers gelden wel internationale typegoedkeuringseisen). Bovendien moet de politie voor handhaving elke bestuurder staande houden. Landbouwvoertuigen hebben in Nederland immers geen kenteken hebben: flitsen van een trekker die door rood licht rijdt, heeft geen consequenties.

Voertuigeisen

Recentelijk heeft de wetgever geprobeerd de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen in te voeren. Maar vlak voor de jaarwisseling werd dit voorstel door een Kamermeerderheid weggestemd. En daarmee is ook een periodieke voertuigkeuring (APK) van de baan waarbij keurmeesters de verschillende voertuigeisen controleren. Wel komt er in 2018 een kentekenplicht voor trekkers die sneller dan 40 km/h kunnen rijden.



Spiegels

Eén linkerbuitenspiegel op de trekker is verplicht. Deze moet deugdelijk zijn gemonteerd en de spiegel mag geen breuken vertonen of ernstig verveerd zijn. De linkerbuitenspiegel moet ten minste een vlak weggedeelte achter de trekker van 10 meter diep en 2,5 meter breed kunnen overzien. Dit zichtveld van 2,5x10 meter ligt buiten de grootste breedte van de trekker. Met een kieper erachter die breder is dan de trekker, moet je in de spiegel een zichtvlak van 2,5x10 meter naast de kieper kunnen zien. Als het gezichtsveld op links wordt beperkt door werktuig of aanhanger, is ook een rechterspiegel verplicht. Deze moet een even groot zichtveld (2,5x10 meter) bieden.

Dat de politiek tot dusver amper in staat lijkt om strengere eisen voor landbouwverkeer af te dwingen, lijkt misschien goed nieuws voor de sector. Want eerlijk is eerlijk: niemand in de agrarische sector zit te wachten op kostenverhogende maatregelen, zeker niet als boeren grote twijfels hebben over het effect ervan op de verkeersveiligheid.

In een reactie zegt LTO Nederland het 'jammer' te vinden dat de kentekenplicht voor langzame trekkers van tafel is. Maar tegelijkertijd toont de boerenbelangenbehartiger zich zeer in haar nopjes met twee moties die wél werden aangenomen. De ene motie moet een officiële verhoging van de maximale rijnsnelheid van 25 naar 40 km/h mogelijk maken, de andere moet leiden tot een betere ontsluiting van het wegennet. De reactie van Cumela klinkt oprecht teleurgesteld: 'Deze uitkomst is een grote tegenvaller voor de verkeersveiligheid in Nederland.' In tegenstelling tot LTO heeft loonwerkersbond er weinig vertrouwen in dat trekkers binnenkort worden toegelaten op de bredere rondwegen om dorpen en dat de maximumsnelheid van trekkers omhooggaat.

Verantwoordelijkheid

Het is vandaag de dag drukker op de weg en landbouwverkeer is groter, zwaarder en sneller geworden. Daardoor zijn de gevaren toegenomen.

Waar de politiek aanpassing van de wetgeving voor zich uit blijft schuiven, moet de sector zelf alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat het materieel in tiptop conditie verkeert, vindt preventieadviseur Peter Bredius van Stigas, de stichting die onder meer bedrijven adviseert over arbeidsveiligheid en gezondheid in agrarische en groene sector.

Bredius: "Uiteraard moeten boeren en loonbedrijven ervoor zorgen dat hun materieel is voorzien van deugdelijke en goedwerkende

'Boeren moeten ervoor zorgen dat het materieel tiptop in orde is'

remmen en verlichting en dat de machines zijn uitgerust met de juiste markeringsborden." Maar daarnaast zou het een goede zaak zijn als de sector uit zichzelf nog een stap verder zou gaan, vindt Bredius. Zo vindt hij dat boeren bij werkzaamheden met kantelgevaar en bij transportklussen een gordel zouden moeten dragen. De preventieadviseur wijst ook op het goed zekeren van lading. Vooral bij het vastzetten

van kleine bouwmachines en kraantjes op diepladers gaat het vaak mis. Bredius: "Bestuurders hebben het gevoel dat zo'n zware machine op een dieplader geen kant op kan, maar daarin vergissen zij zich, vooral bij onverwachte uitwijkmanoeuvres."

Om de veiligheid van andere weggebruikers verder te vergroten, kunnen boeren investeren in camera's die de chauffeurs zicht geven op plekken die zij normaal vanuit hun cabine en via de spiegels niet kunnen zien. "Je hebt tegenwoordig hele mooie camera's die je met één blik op het scherm een overzicht geven van wat zich rondom de machine afspeelt. Laat zo'n systeem met vier camera's 1.500 euro kosten – dat is toch niets op een investering van 3 of 4 ton?"

Veiligheidscheck

Bredius wijst ook op de veiligheidscheck die Cumela promoot onder zijn leden. "Voordat een chauffeur met een trekkercombinatie de weg op gaat, stapt hij uit en controleert hij de verlichting, kabels, banden en markeringsborden. Hangt er een machine in de hef-inrichting dan moet hij controleren of de stabiliteitsstangen vast zitten. Een laatste controle voor vertrek is die van de spiegels. Zijn ze schoon en staan ze goed afgesteld. Pas dan ga je de weg op." ◀