



De kentekenplicht, een trekkerbumper en een APK. Het zijn een aantal voorbeelden waarmee de verkeersveiligheid van agrarische voertuigen op de openbare weg kan worden verbeterd. Dat zegt Cindy Esseling van Veilig Verkeer Nederland.

Tekst: René Bouwmeester
Fotografie: René Faas

In 2015 vielen negen doden als gevolg van een ongeluk met een landbouwvoertuig op de openbare weg. Verder moesten 25 mensen naar het ziekenhuis met verwondingen na een ongeluk. “Dat lijkt weinig”, zegt woordvoerder Cindy Esseling van Veilig Verkeer Nederland. “Maar de absolute aantallen zeggen niet alles. Je moet dit aantal afzetten tegen het aantal kilometers dat deze voertuigen afleggen op de openbare weg. Deze cijfers moet je niet bagatelliseren.”

Veilig Verkeer Nederland pleit daarom voor meer aandacht voor agrarisch verkeer bij de chauffeurs en bij de andere weggebruikers. Esseling denkt verder niet alleen aan aanpassingen aan de voertuigen en de regelgeving, maar vooral aan veranderingen aan de infrastructuur.

Welke tendens laat het aantal slachtoffers als gevolg van ongelukken met landbouwvoertuigen zien?

“De afgelopen dertig jaar varieerde het aantal slachtoffers van twee in 2012 tot zestien doden in 2003. Het aantal slachtoffers in de overige jaren schommelt tussen die aantallen. Dat aantal is de laatste jaren niet meer gedaald. Die ontwikkeling zien we ook bij andere groepen verkeersdeelnemers. Het lijkt erop dat het een trend is, maar dat zou je over een langere periode moeten bekijken.”

Is er iets te zeggen over het type ongeluk waarbij trekkers en agrarische voertuigen vaak betrokken zijn?

“Teder voertuig heeft zijn eigen kenmerkende ongelukken. Landbouwvoertuigen zijn breder, zwaarder en vaak langer dan andere weggebruikers. De ongevallen doen zich meestal buiten de bebouwde kom voor. Dat is logisch, want daar rijden ze het meest. Dat betekent ook dat de infrastructuur en de maximumsnelheid op die wegen anders is dan in de bebouwde kom.”



‘Kentekenplicht trekkers goed voor verkeersveiligheid’

Wie zijn de voornaamste slachtoffers?

“Als je kijkt naar de doden en gewonden bij die ongelukken, dan bestaat de grootste groep uit kwetsbare verkeersdeelnemers; fietsers en voetgangers. Meer dan de helft, 53 procent, valt in deze groep, tegen 31 procent automobilisten. Die cijfers zijn kenmerkend voor ongelukken met landbouwvoertuigen. Wanneer je die cijfers vergelijkt met het totale aantal verkeersslachtoffers dan is de grootste groep automobilist. Fietsers staan dan op de tweede plaats.”

Zijn landbouwvoertuigen onveilig?

“Dat zou ik niet zeggen. Zoals je ook niet kunt zeggen dat fietsen onveilig zijn, omdat een fietser niet beschermd is. Of een voertuig veilig is, heeft meer te maken met hoe je ermee omgaat dan met het voertuig zelf. Het gedrag is de belangrijkste factor. Het is wel belangrijk om rekening met deze voertuigen te houden, omdat de verschillen met andere weggebruikers groot zijn.”

Heeft het trekkerrijbewijs voor verbetering van de verkeersveiligheid gezorgd?

“Ja. Een simpel voorbeeld: een 16-jarige moest in de oude situatie een rijbewijs hebben om op een brommer te rijden, maar hij mocht wel zonder rijbewijs met een trekker met aanhanger de weg op. Dat zegt genoeg. Door het rijbewijs aan de trekker te koppelen, maak je van het besturen van het voertuig een serieuze zaak. Om het rijbewijs te behalen moet je rijles volgen en daardoor ben je je beter bewust van de manier waarop zo’n voertuig reageert. Je weet hoe je moet handelen. Dat is een belangrijke toevoeging van het rijbewijs.”

Het kenteken voor landbouwvoertuigen is er nog niet gekomen. Hoe kan dit de veiligheid verbeteren?

“Dat zou betekenen dat bestuurders van landbouwvoertuigen op kenteken bekeurd kunnen worden. Overtredingen kunnen dan niet alleen worden bestraft doordat de politie een bestuurder staande houdt. Met de invoering van het kenteken krijgt de politie meer mogelijkheden. Als je weet dat er wordt gehandhaafd, dan heeft dat invloed op het gedrag in het verkeer. Dat zie je bij alcoholcontroles ook. Mensen stappen niet met drank op in de auto als ze weten dat er wordt gecontroleerd. Handhaving

is essentieel. Je kunt wel regels invoeren, maar zonder handhaving heeft het geen enkele zin.”

Hoe gaan onze buurlanden met landbouwverkeer om?

“Dat komt voor een groot deel overeen, maar in de meeste landen is er wel een kenteken en APK-plicht voor landbouwvoertuigen. Dat wijkt af van het Nederlandse beleid. Het voornemen om in Nederland APK in te voeren is er nog steeds, maar het staat ter discussie in verband met het kenteken. Want hoe wordt de APK uitgevoerd als het niet op kenteken gaat? Met APK wordt de voertuigveiligheid vaker gecontroleerd. Het kenteken maakt dat handhaafbaar. Er wordt vooral beter geregistreerd. Wij zijn daar nog steeds voorstander van.”

Wat zou de verkeersveiligheid van landbouwverkeer volgens Veilig Verkeer Nederland in een keer een stuk verbeteren?

“Er zijn een paar punten. Kentekenplicht zou helpen. Daarnaast is de plek op de weg van landbouwvoertuigen ook belangrijk. Agrarisch verkeer wordt vaak gemengd met overige weggebruikers, met name fietsers. Daar zijn redenen voor, maar wij zouden graag zien dat de veiligheid daarbij meer prioriteit krijgt, vooral voor de fietser. We zetten nu de grootste en zwaarste verkeersdeelnemer en de meest kwetsbare deelnemer op dezelfde weg. Daar is nog veel winst te behalen.”

Wat kunnen agrariërs doen om het risico op ongelukken te verminderen?

“Door zich aan de regels te houden. En realiseer je dat andere weggebruikers jouw impact, je omvang en lengte, onderschatten. We vertellen dat overigens ook aan die andere weggebruikers. Cumela heeft een e-learningprogramma over de manier waarop je met verkeerssituaties kunt omgaan. Het initiatief komt van Cumela en wij hebben meegedacht over de inhoud.”

Helpt de trekkerbumper zoals Cumela die nu promoot?

“Het is een veelbelovend idee. Het vergt nog onderzoek, maar we zien zeker de potentie. Ik begrijp dat je de breedte van de bumper kunt verstellen. Dat is zinvol omdat andere weggebruikers aan de voorkant vaak niet goed kun-

nen inschatten hoe breed een trekker met aanhanger is. De trekkerbumper is een concreet voorbeeld van hoe het beter kan.”

Houden gemeenten, provincies en waterschappen genoeg rekening met landbouwvoertuigen bij het inrichten van de infrastructuur?

“Dat is niet altijd het geval. Infrastructuur is soms onlogisch of onoverzichtelijk. Er wordt bijvoorbeeld vaak gekozen voor de aanleg voor een parallelweg naast een doorgaande weg. Dat heeft als gevolg dat op de parallelweg trekkers én fietsers rijden. We begrijpen dat er keuzes moeten worden gemaakt, maar in zo’n geval krijgt doorstroming de voorkeur en is verkeersveiligheid van ondergeschikt belang. We zouden graag zien dat verkeersveiligheid meer prioriteit krijgt. We hebben overigens een meldpunt (www.vvn.nl/participatiepunt) waar mensen gevaarlijke verkeerssituaties kunnen melden.”

Hoe is de reactie van de agrarische sector op ideeën voor verbetering van de verkeersveiligheid?

“Over het algemeen goed. Verkeersveiligheid is niet iets dat ter discussie staat bij LTO Nederland of Cumela. Er zijn meningsverschillen met de brancheorganisaties, bijvoorbeeld over het kenteken, maar dat heeft te maken met bijkomende zaken zoals de kosten en de extra regelgeving. Wij bekijken het natuurlijk vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Het leeft ook bij de ondernemers. We krijgen signalen dat chauffeurs zich zorgen maken en zich bewust zijn van de risico’s. We verzorgen ook verkeerslessen op scholen en in de regio’s met veel landbouwverkeer krijgen we veel medewerking van boeren. Dan nemen ze een trekker met aanhangwagen mee om aan de kinderen uit te leggen wat een dode hoek is.”

Welke rol speelt de reactie van de overige weggebruikers op landbouwvoertuigen?

“Ik zeg wel eens: als iedereen wat geduldiger en vriendelijker zou zijn, dan zouden veel verkeersproblemen verleden tijd zijn. Maar het is heel menselijk om je soms op te laten jagen. Het is een drie-eenheid: handhaving, infrastructuur en de mens. De mens is de grootste factor en misschien wel het moeilijkst te beïnvloeden.”