



het nationaal verkeersveiligheids congres

Hoe gevaarlijk is landbouwverkeer?

Biem Troost, Roelofs Advies en Ontwerp
Hero Dijkema, Cumela

Samenvatting

Jaarlijks vallen in Nederland gemiddeld 16 doden en 330 gewonden bij ongevallen met landbouwvoertuigen. Ondanks allerlei maatregelen, zoals verplichte keuring van voertuigen, blijft de hoeveelheid doden en gewonden door een botsing met een landbouwvoertuig al jaren constant.

Beleidsmakers en wegbeheerders zijn vaak niet bezig met dit onderwerp terwijl het mogelijk is ook hier de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk daarbij aan landbouwverkeer door woonwijken en zelfs door dorpscentra en langs scholen.

Door de knelpunten in kaart te brengen kunnen samen met buurgemeenten en de provincie bewuste keuzes te maken en mogelijk zelfs een landbouwroute netwerk te introduceren moet het mogelijk zijn de wegen weer een stukje verkeersveiliger te maken.

Wat is een landbouwvoertuig

Onder landbouwvoertuigen vallen zowel land- en bosbouwtrekkers (tractoren) als zelfrijdend werkmaterieel dat wordt gebruikt voor de landbouw, de bouw, de grond-, weg- en waterbouw en het groenonderhoud. Tractoren worden vooral op het platteland gebruikt, maar ook in een stedelijke omgeving. Sinds 1995 is het namelijk toegestaan tractoren op de openbare weg ook voor andere doeleinden dan landbouw te gebruiken. De groep zelfrijdend werkmaterieel – voor zover het geen bedrijfsauto's zijn, zoals kraanwagens – valt onder de voertuig-categorie 'motorrijtuig met beperkte snelheid'. Voor het gemak benoemen we dit voor allemaal als landbouwvoertuig.



Figuur 1 Voorbeelden van landbouwvoertuigen

Het zijn dus niet alleen de boeren die gebruik maken van landbouwvoertuigen maar ook loonwerkers en aannemers. Je kan ze dan ook overal tegenkomen, ook in de stad.

En de kans dat je er één tegenkomt is best groot, want van alle motorvoertuigen in Nederland is 4,3% een landbouwvoertuig (bijna 500.000). Ruim 2 keer meer dan het aantal geregistreerde vrachtwagens (1,9%).

Ontwikkeling van landbouwvoertuigen

De landbouwvoertuigen hebben wat omvang en snelheid een ontwikkeling doorgemaakt.



Figuur 2 Verschil in grootte tussen vroeger en nu

Daar waar eerst de breedte ongeveer 1,65m was (link op de foto) is de trekker nu al snel 2,60m (rechts op de foto). Landbouwvoertuigen mogen zonder ontheffing 3,00m breed zijn en met ontheffing tot 3,50m breed. Onder deze laatste categorie vallen veel oogstmachines.

De snelheid die gereden mag worden is in de loop van de jaren ook veranderd. Waar in de jaren '80 op basis van de toen geldende maximale snelheid van 16km/h het beleid was dat fietsers en landbouwverkeer goed samen op een parallelweg konden rijden, is ondertussen de maximumsnelheid 40 km/h. Een snelheid die gezien het scheiden van bromfietsen op het fietspad binnen de bebouwde kom je liefst niet samenvoegt.

De totale combinatie mag op de weg in principe niet langer zijn dan 18,75m, net zo lang als een vrachtwagen met oplegger. Dus waar een verbod op vrachtverkeer is ingesteld, veelal vanwege de afmetingen van de vrachtwagen, mogen landbouwvoertuigen wel komen. Maar vaak nog net even breder.

Wet- en regelgeving

Ook landbouwvoertuigen moeten aan wet- en regelgeving voldoen. Naast de maximumsnelheid van 40 km/h is er vanaf 2021 een registratieplicht (kentekenbewijs) en kentekenplaatplicht (gele kentekenplaat). Voor sneller tractoren (constructiesnelheid >40 km/h) is er een APK-plicht. Maar ook deze mogen niet harder vdan 40 km/h op de openbare weg. Voor nieuwe landbouwvoertuigen is er ook nog een typegoedkeuring. In medio 2025 komt daar nog bij dat de breedte ontheffingen op kenteken gaan worden verleent door de RDW.

Door deze wet- en regelgeving zou je verwachten dat er een heroverweging heeft plaatsgevonden met betrekking tot het openstellen van doorgaande wegen voor landbouwverkeer om daarmee kwetsbare omgevingen als woonwijken, dorpscentra en schoolomgevingen te kunnen mijden. Dit heeft echter nog maar sporadisch plaatsgevonden.

Op basis van onderzoek heeft de provincie Groningen haar wegen beoordeeld en is tot de conclusie gekomen dat een aantal wegen voor de algemene verkeersveiligheid voor landbouwverkeer opengesteld gaan worden.



Figuur 3 In zwart de wegen die voor landbouwverkeer worden opengesteld door de provincie Groningen

Andere provincies, zoals Utrecht en Noord-Brabant zijn wel aan de slag gegaan met een nieuw afwegingskader, maar die lijken vooral gericht op alleen de eigen wegen en kijken weinig naar het netwerk.

In de ontwerprichtlijnen van het CROW staat weinig beschreven over landbouwverkeer. Vooral op routes waar brede (tot 3,5 m) landbouwvoertuigen rijden, is het verstandig hier wel rekening mee te houden om schade aan de infrastructuur te voorkomen. Denk hierbij aan kruispunten en wegversmallingen.



Figuur 4 Spitmachine van 3,50 m breedte

Waar vinden de ongevallen plaats

De ongevallen waarbij een landbouwvoertuig betrokken was vinden plaats op de volgende wegen:

- Gemeentelijke wegen: 68 %
- Provinciale wegen: 25 %
- Waterschapswegen: 4 %
- Rijkswegen: 3 %

Daarbij vallen gemiddeld 16 doden, 200 ziekenhuisgewonden en 130 lichtgewonden per jaar. Factoren die daarbij een rol spelen is dat landbouwvoertuigen niet ontworpen zijn voor het rijden op de openbare weg. Een bumper, ook al zie je er steeds meer gebruikt worden aan de voorkant, is niet verplicht waardoor wielen niet altijd zijn afgeschermd. Maar ook van andere delen is de afscherming beperkt. Overige weggebruikers schatten de snelheid vaak verkeerd in en/of houden onvoldoende rekening met de breedte van deze voertuigen. Hierdoor ontstaan risicovolle situaties waar ook een personenauto kwetsbaar is aangezien het verschil in massa groot is. Maar misschien wel het belangrijkste is dat veel wegen niet zijn ingericht om deze vooral brede voertuigen te faciliteren.

Een rijloper van een GOW 80 km/h is volgens de richtlijnen 2,75 m breed. Deze heeft een landbouwvoertuig zonder vetergang al bijna helemaal nodig. Het veilig rijdend passeren van een (brom)fietser is op een erftoegangsweg is met een veilige onderlinge afstand veelal niet mogelijk zonder dat de (brom)fietser de rijbaan moet verlaten. Laats staan als deze dan een ander breed voertuig tegen komt.

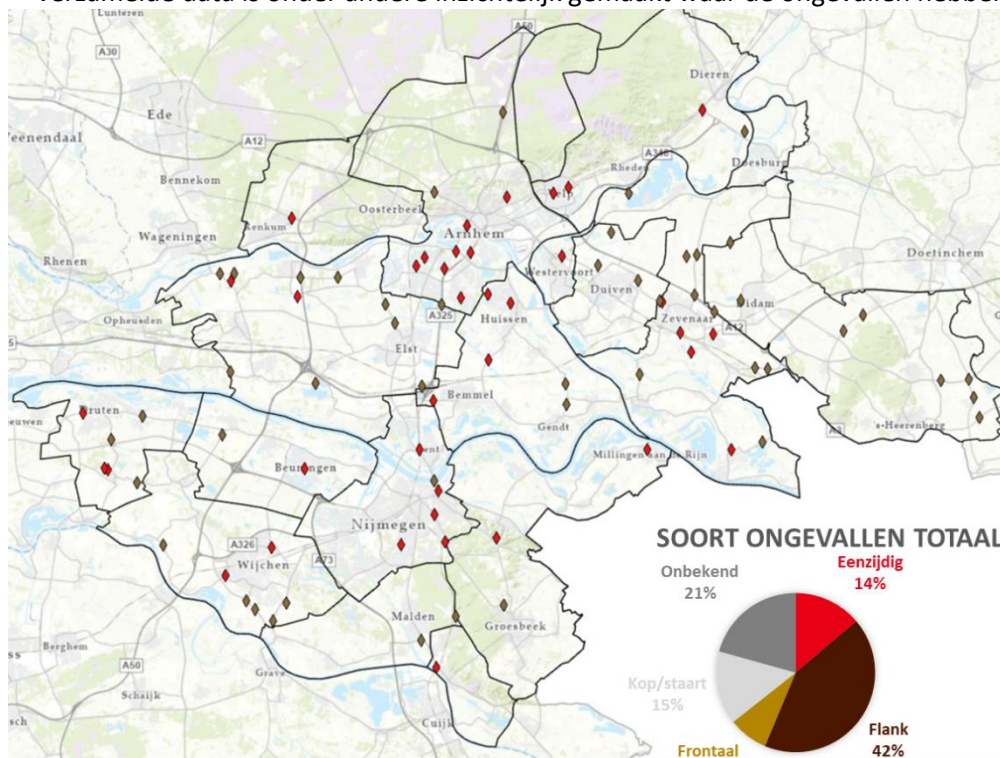


Figuur 5 Het past soms net

De eerste gedachte is dat de ongevallen vooral op de plattelandswegen voorvallen. Maar dat blijkt niet zo te zijn. Zoals al eerder aangegeven rijdt er ook veel landbouwverkeer in de stad. Dit blijkt ook uit onderzoek wat is gedaan voor de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen.

Analyse voor Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen

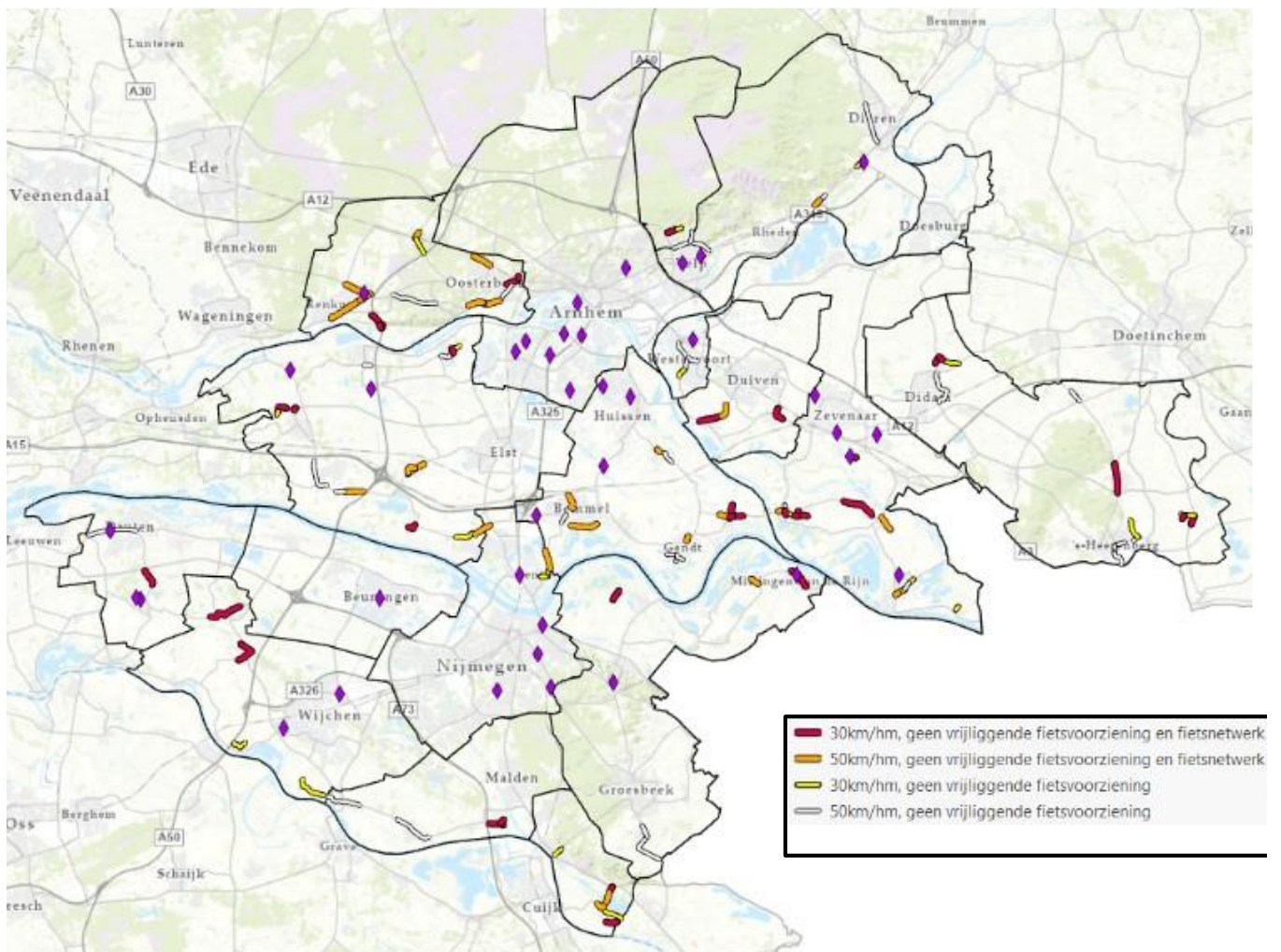
Aanleiding voor het onderzoek was dat onder de aangesloten gemeenten er klachten binnen kwamen over landbouwverkeer maar ze geen goed idee hadden hoe groot het probleem eigenlijk was. Op basis van verzamelde data is onder andere inzichtelijk gemaakt waar de ongevallen hebben plaatsgevonden.



Figuur 6 Ongevallen met landbouwverkeer binnen de GMRAN (2017-2022)

Daaruit bleek dat er 44% binnen de bebouwde kom waren gebeurd, waarvan bijna de helft in de steden Arnhem en Nijmegen samen. Door wegkenmerken, geslotenverklaringen, komgrenzen etc. te combineren in een GIS-model is een risicokaart gemaakt. Daarbij is ingezoomd om de komgrenzen, omdat daar toch bijna de helft van de ongevallen gebeuren en de aanwezigheid van landbouwverkeer niet altijd als gewenst wordt gezien.

Op basis van deze risicokaart is een lijst met knelpunten opgesteld. Door deze te combineren met de ongevallen is een volgorde wat betreft prioriteren gemaakt. Het is nu aan de wegbeheerders om hier verder mee aan de slag te gaan.



Figuur 7 Risicokaart

Aanbevelingen

Hou rekening met landbouwverkeer. Weet dat het overal is, maar niet overal gewenst. Door in kaart te brengen waar de risico's zijn en waar door beperkingen alternatieven niet gebruikt mogen worden ontstaat inzicht waarmee het gesprek gevoerd kan worden. Door als wegbeheerders (gemeenten/waterschap en provincie) samen met gebruikers (LTO/Cumela/fietserbond) in overleg te gaan is het mogelijk te komen tot oplossingen waarbij ongewenste situaties en daarmee potentiële gevaarlijke situaties terug te dringen. Het zou mooi zijn als het resultaat een gedragen landbouwroutenetwerk is. Alles tot doel om het aantal ongevallen omlaag te krijgen.

Literatuur/referenties/bronnen

- Factsheet Landbouwverkeer, SWOV, 2017
- Verkeersongevallen met landbouwvoertuigen, Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2010
- Landbouwnetwerk provincie Groningen, RHDHV, 2021
- Afwegingskader landbouwverkeer, IV-Infra, 2023
- Landbouwverkeer in de Groene Metropool Regio, Roelofs, 2023