

Wijziging in de regelgeving voor landbouwtrekkers

Een advies in opdracht van de Raad voor de Verkeersveiligheid

R-94-59

Drs. P.C. Noordzij & dr. P.H. Polak

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

Het Nieuwe Voertuigreglement (NVR) biedt meer mogelijkheden dan het oude Wegenverkeersreglement (WVR) om met langzame motorvoertuigen met bijzondere afmetingen en gewicht op de openbare weg te komen. Dat geldt voor landbouwtrekkers, maar in het bijzonder voor allerlei langzame motorvoertuigen die ingezet kunnen worden voor het vervoer van goederen over korte afstand. Het nieuwe reglement staat ook iets meer gewicht toe; daarmee is de mogelijkheid dat deze voertuigen schade aan de weg toebrengen, iets vergroot.

Uit oogpunt van veiligheid moet het gebruik van deze motorvoertuigen op de weg zoveel mogelijk beperkt blijven, en met bijzondere zorg omringd worden. Toch is het op dit moment niet dringend nodig het gebruik in te perken met gedragsregels. In het rapport worden enkele suggesties gedaan voor maatregelen waarmee problemen opgelost kunnen worden die zouden ontstaan wanneer het gebruik van langzame motorvoertuigen in de toekomst toeneemt.

Summary

New regulations concerning road vehicles are more permissive than the old ones with regard to the use of slow moving, heavy motorvehicles on the road. This refers to the use of agricultural tractors, but even more so to other vehicles suitable for transport of goods over short distances. The new regulations allow slightly heavier vehicles and thus slightly more potential damage to the road surface.

From the point of view of safety, the use of these vehicles should be limited and treated with extra care. For the moment however, there is no urgent need for more restrictive rules. The report gives a number of suggestions how to solve problems that may rise in the future by increased use of slow moving, heavy vehicles.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	6
2.	<i>Wetten en reglementen</i>	7
2.1.	Oude situatie: WVR	7
2.2.	Nieuwe situatie: WWV en NVR	7
2.3.	Vergelijking oud en nieuw	8
3.	<i>Gesprekken met personen uit de regio en bevindingen uit de literatuur</i>	10
3.1.	Resultaten	10
3.2.	Bevindingen uit de geraadpleegde literatuur	11
4.	<i>Ongevalsegevens</i>	12
4.1.	Resultaten	12
4.1.1.	Letselgevallen	13
4.1.2.	Slachtoffers	13
4.1.3.	Ernst	13
4.1.4.	Het gevaar voor de botspartners in relatie tot het eigen gevaar	13
4.2.	Samenvattend	14
4.3.	Toekomstig gebruik	14
5.	<i>Conclusies</i>	15
	<i>Literatuur</i>	18

1. Inleiding

In verband met de nieuwe Wegenverkeerswet (WVW) wordt ook het Wegenverkeersreglement (WVR) omgezet in een nieuw Voertuigreglement (NVR). In het NVR worden landbouwtrekkers beschreven, maar geen gedragsregels gesteld voor het gebruik op de weg. Volgens het WVR mochten landbouwvoertuigen zich alleen op de weg bevinden ten behoeve van het landbouwbedrijf. Hier komt bij dat er voor deze voertuigen geen kenteken, geen keuringsbewijs en voor het besturen geen rijbewijs nodig is. Bovendien is voor het besturen een leeftijdsgrens van zestien in plaats van achttien jaar gesteld. Ook is geen wegenbelasting verschuldigd en geen accijns op brandstof.

In de Tweede Kamer zijn vragen gesteld aan de minister van Verkeer & Waterstaat (V&W). Gevreesd wordt dat het oneigenlijk gebruik van landbouwtrekkers op de weg zal toenemen, hetgeen een gevaar inhoudt voor de verkeersveiligheid, schade aan de weg kan veroorzaken en ook gevolgen kan hebben voor de bedrijfsvoering van het beroepsgoederenvervoer. Overigens zou ook in de oude toestand veel oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen gemaakt worden.

De Raad voor de Verkeersveiligheid heeft de SWOV gevraagd onderzoek te doen naar het huidige misbruik, met een voorspelling van het toekomstig misbruik en de gevolgen ervan voor de veiligheid en schade aan wegen.

Onderzoek

Het beperkte onderzoek van het probleem bestaat uit de volgende onderdelen:

- bestudering van relevante teksten van wetten en reglementen in verband met de bedoelde en onbedoelde gevolgen (WVW, NVR, Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV), Reglement Rijbewijzen en EG-richtlijnen);
- eventueel aangevuld met ondervraging van personen betrokken bij de totstandkoming van de teksten (onder andere de Rijksdienst voor het Wegverkeer RDW);
- ondervraging van een beperkt aantal personen in de regio over ervaringen met handhaving van de regels, oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen en de gevolgen ervan, en over verwachtingen in verband met WVW '94;
- bestudering van ongevalsstatistieken in verband met ongevallen van landbouwvoertuigen¹;
- verslaglegging met een beoordeling van de mogelijke gevolgen voor de veiligheid en schade en de richting van eventuele oplossingen.

¹ N.B. Een onderscheid tussen eigenlijk en oneigenlijk gebruik is niet mogelijk; wel kan een indruk gegeven worden van de omvang, aard, en ernst.

2. Wetten en reglementen

2.1. Oude situatie: WVR

Artikel 18 van het wegenverkeersreglement (WVR) betreft motorvoertuigen die bestemd zijn voor gebruik buiten wegen. Hieronder vallen landbouwvoertuigen. Alleen ten behoeve van dat gebruik 'buiten wegen' mogen deze zich op de weg bevinden. Aan de voertuigen worden grenzen gesteld inzake afmetingen, gewicht (maximaal 4.000 kg per wiel), aantal aanhangwagens (hoogstens twee) en lengte (totaal maximaal 18 meter). Er geldt geen constructief bepaalde grens voor snelheid. Wel bevatte het WVR een gedragsregel met een maximumsnelheid van 16 km/uur. Deze regel is in 1991 vervangen door een maximumsnelheid in het RVV van 25 km/uur. Het besturen op de weg is toegestaan zonder rijbewijs en vanaf zestien jaar (artikel 101 WVR). Ook is geen kenteken nodig (beschikking 1967). Wel is voor zestien- en zeventienjarigen een trekkerrijbewijs nodig, volgens een regeling gebaseerd op het arbeidsbesluit jeugdigen. Aan motorvoertuigen wordt in het algemeen de eis gesteld dat zij sneller moeten kunnen rijden dan 20 km/uur (artikel 66 WVR). De bedoelde motorvoertuigen voor gebruik buiten de weg hoeven dat niet te kunnen. Ook motorvoertuigen met een gering vermogen en gebruik voor vervoer van goederen binnen de bebouwde kom zijn uitgezonderd van de algemene eis. Volgens de toelichting is de laatste uitzondering zo verwoord dat het gebruik van langzame motorvoertuigen wordt tegengegaan (met name gebruik voor eigen personenvervoer en vervoer buiten de bebouwde kom). Motorvoertuigen die niet sneller kunnen dan 20 km/uur worden behandeld in artikel 69 WVR. Het totaalgewicht is beperkt (tot 3.000 kg) en er mogen geen aanhangers mee worden getrokken. Ook deze motorvoertuigen mogen worden bestuurd zonder rijbewijs en vanaf zestien jaar.

2.2. Nieuwe situatie: WWV en NVR

Het nieuwe voertuigreglement (NVR) onderscheidt landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (artikel 1). Landbouwtrekkers zijn bestemd voor gebruik in de landbouw (artikel 1.1.ab). Motorrijtuigen met beperkte snelheid (niet zijnde landbouwtrekkers of bromfietsen en niet ingericht voor vervoer van personen) mogen door de constructie bepaald niet sneller kunnen rijden dan 25 km/uur. Hiertoe horen rijdende werktuigen (waaronder landbouwvoertuigen anders dan trekkers) en motorvoertuigen ingericht voor het vervoer van goederen over korte afstand. Als voorbeeld worden in de toelichting onder meer genoemd: winkelwagens, vorkheftrucks en veegwagens.

Volgens artikel 37 van de nieuwe wegenverkeerswet (WWV) is voor beide soorten voertuigen (landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid) ook met aanhangwagens geen kenteken nodig. Uit artikel 72 WWV blijkt dat zonder kenteken ook geen APK-keuring voorgeschreven is. Het NVR bevat voor deze voertuigen alleen permanente eisen, waarvoor geen keuring geregeld is.

In artikel 108 WVV is geregeld dat voor de bedoelde voertuigen evenmin een rijbewijs nodig is. In aanvulling hierop is in het voorlopige reglement rijbewijzen in artikel 6 de minimumleeftijd van zestien jaar opgenomen. Voor de bedoelde voertuigen is in het NVR volstaan met summier eisen. In beide gevallen is de toegestane lengte met een of meer aanhangers 18 meter (artikel 5.18.20). Bij andere motorvoertuigen is maar één aanhanger toegestaan. Landbouwtrekkers mogen niet meer dan 14.000 kg wegen (per as maximaal 10.000 kg) (artikel 5.8.7). Er is voor landbouwtrekkers geen (constructief beperkte) maximumsnelheid voorgeschreven. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen niet meer dan 50.000 kg wegen (per wiel maximaal 5.000 kg) (artikel 5.7.7). Bij zowel landbouwtrekkers als motorrijtuigen met beperkte snelheid mag het totaal gewicht met inbegrip van aanhangwagens en lading maximaal 50.000 kg zijn (artikel 5.18.25).

Het gebruik van de weg door voertuigen is geregeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Volgens artikel 22 mag met zelfrijdende werktuigen niet sneller worden gereden dan 25 km/uur. De regel geldt voor tractoren en rijdende werktuigen. De tekst wordt binnenkort aangepast aan die van het WVR (landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid).

In de toelichting op het NVR is te vinden dat met opzet is afgeweken van de oude teksten. Volgens het WVR moest bij gebruik op de weg van landbouwvoertuigen worden aangetoond dat het voertuig nodig was voor gebruik buiten de weg (in dit geval voor de landbouw) en zich voor dat doel op de weg bevond. Als een van beide punten niet kon worden aangetoond zou het gaan om een gewoon motorrijtuig. Volgens het NVR is het voldoende dat het voertuig voldoet aan de definitie van landbouwtrekker om op de weg te mogen. Verwezen wordt naar afgekeurde vrachtwagens die (met een technische ingreep om de snelheid te beperken) gebruikt werden als landbouwvoertuig. In het vervolg zouden deze vrachtwagens als bedrijfswagens moeten worden gezien en dus aan strengere eisen voldoen. Als toelichting bij motorrijtuigen met beperkte snelheid wordt genoemd dat de beperking van het vermogen vervangen is door de maximumsnelheid, en dat de beperking tot binnen de bebouwde kom thuishoort in het RVV.

2.3. Vergelijking oud en nieuw

Het NVR bevat geen gedragsregels over het gebruik van de weg; deze regels staan in het RVV 1990. Voor landbouwtrekkers houden zij in dat gebruik op de weg is toegestaan met een maximumsnelheid van 25 km/uur. Er hoeft dus niet meer aangetoond te worden dat het voertuig nodig is voor gebruik buiten de weg en voor dat doel op de weg is. De mogelijkheden voor gebruik op de weg zijn dus verruimd omdat het voertuig alleen hoeft te voldoen aan eerder genoemde definitie. Die is overigens nogal vaag: "...voornamelijk bestemd voor tractiedoeleinden... bestemd voor gebruik in de landbouw."

Gezien de constructie gaat het voornamelijk om de mogelijkheid tot vervoer van goederen. Bij navraag is gebleken dat er binnen Rijkswaterstaat voor is gekozen om voorlopig geen beperkende regels voor gebruik op de weg in het RVV op te nemen (met uitzondering van de maximumsnelheid van 25 km/uur). Men verwacht dat in de praktijk weinig gebruik zal worden gemaakt van landbouwtrekkers op de weg voor andere doel-

einden dan landbouw. Als het op den duur wel nodig blijkt kan dat alsnog, hoewel het moeilijk lijkt de regel zo te verwoorden dat overtreding gemakkelijk is aan te tonen.

De maximumsnelheid is in 1991 verhoogd van 16 naar 25 km/uur. Voor landbouwtrekkers betekent dat in de praktijk dat in veel gevallen langzamer gereden hoort te worden dan het voertuig toelaat. De gedragsregel kan dus makkelijk overtreden worden. Voor het overige (kenteken, keuring, rijbewijs, afmetingen en dergelijke) blijft de situatie vrijwel gelijk. Wat het toegestane gewicht betreft zijn de oude en nieuwe regels niet geheel vergelijkbaar. Het WVR vermeldt een maximum per wiel (4000 kg) en het NVR per as (10000 kg) en per totaal (14000 voor trekker, 50000 kg met inbegrip van aanhangers). Al met al zijn de regels op dit punt iets ruimer geworden.

Andere landbouwvoertuigen vallen volgens het NVR, samen met andere rijdende werktuigen, onder de groep motorrijtuigen met beperkte snelheid. De ingebouwde snelheidsbeperking (van 25 km/uur) is nieuw, maar waarschijnlijk waren de snelheden op de weg in het verleden niet veel hoger. De gebruiksmogelijkheden van deze voertuigen voor andere doeleinden dan gebruik buiten de weg of voor dat doel op de weg, lijken niet groot. Ook motorvoertuigen voor vervoer van goederen over korte afstand vallen in de categorie rijtuigen met beperkte snelheid. Vergeleken met het WVR is deze groep aanzienlijk ruimer omschreven. De maximumsnelheid is verhoogd van 20 naar 25 km/uur. Maar belangrijker is dat het motorvermogen niet meer is beperkt, de grenzen aan afmetingen en dergelijke veel ruimer zijn geworden en dat er geen beperkende gedragsregels zijn voor het gebruik op de weg. Dit betekent onder meer dat (langzame) winkelwagens buiten de bebouwde kom mogen gaan rijden, terwijl dat tot nu toe alleen binnen de bebouwde kom was toegestaan. Buiten de bebouwde kom mocht alleen met een normale vrachtwagen worden gereden. Het is niet bekend welke overwegingen bij deze verruiming van de regels een rol gespeeld hebben.

Er gelden enkele restricties binnen de groep motorvoertuigen met beperkte snelheid. De belangrijkste restrictie vloeit voort uit de constructief beperkte maximumsnelheid. Dit voorschrift zou het moeilijk of onmogelijk maken om oude vrachtwagens (na een technische ingreep) geschikt te maken voor gebruik op de weg, anders dan als bedrijfsvoertuig (met kenteken en dergelijke). Of dat werkelijk zo is hangt af van wat als constructieve beperking mag worden gezien. Op dit moment is hierover geen duidelijkheid te krijgen. Maar het is zeker niet uitgesloten dat het gebruik van oude, omgebouwde vrachtauto's, bestelauto's of personenauto's moet worden toegestaan.

Een andere restrictie is de uitsluiting van bromfietsen. Volgens het NVR worden ook vierwielige motorrijtuigen aangemerkt als bromfiets als zij minder wegen dan 350 kg en uitgerust zijn met een 50cc-motor. Bovendien mogen bromfietsen niet sneller kunnen rijden dan 45 km/uur. Ook als deze voertuigen niet sneller kunnen rijden dan 25 km/uur, blijven het bromfietsen (en geen motorvoertuigen met beperkte snelheid).

3. Gesprekken met personen uit de regio en bevindingen uit de literatuur

Gesprekken zijn (telefonisch) gevoerd met twee medewerkers van Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) uit Groningen en Zeeland, met een docent van het Politie Verkeersinstituut (PVI), met een politiefunctionaris van de regiopolitie te Goes, met een deskundige van het Landbouwschap te Den Haag, met een medewerker van Transport en Logistiek Nederland (TLN) te Zoetermeer en met een medewerker van Interpolis (een verzekeringsmaatschappij die gespecialiseerd is in de landbouw) te Tilburg. Van het Landbouwschap is documentatie verkregen en Interpolis heeft schriftelijk gereageerd. Ook is gezocht in de SWOV-bibliotheek. Aan het eind van dit rapport is een lijst met geraadpleegde literatuur opgenomen.

De bedoeling van de gesprekken was de mening te vernemen van partijen die betrokken zijn bij verkeersveiligheid en landbouwverkeer, over de volgende vraagstellingen:

1. Hoe groot is het probleem van oneigenlijk gebruik van landbouwtrekkers op dit moment, in termen van omvang, schade en onveiligheid?
2. Hoe groot is de pakkans; hoe is de handhaafbaarheid van de regels?
3. Wat zal er veranderen door de nieuwe regels?
4. Wat zou er volgens de ondervraagde anders geregeld moeten worden?

3.1. Resultaten

Ad 1. De geraadpleegden beoordeelden de omvang van het probleem zeer verschillend. De woordvoerders van TLN en het ROV-Zeeland vonden dat er zeer veel oneigenlijk gebruik was. Volgens Interpolis is de geleden schade in de landbouwportefeuille relatief groot, maar voor hen is oneigenlijk gebruik niet te onderscheiden van bedoeld gebruik. Daarbij moet bedacht worden dat al de hier behandelde (motor)voertuigen verzekerd moeten zijn op grond van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM). Het ROV-Groningen achtte het probleem niet zo groot. Het PVI onderscheidde een aantal vormen van onbedoeld gebruik en misbruik:

- Het overtreden van gedragsregels, zoals rijden met te hoge snelheid, door agrariërs ten behoeve van de landbouw
- Het gebruik van landbouwvoertuigen door agrariërs, maar niet ten behoeve van de landbouw
- Het gebruik van afwijkende voertuigen zoals omgebouwde vrachtauto's
- Het gebruik van landbouwvoertuigen door anderen dan agrariërs

Ad 2. Onder de oude regeling was handhaving moeilijk en de jurisprudentie wisselend. Alleen al door achterin een oude kentekenloze personenauto enkele agrarische instrumenten te leggen, kon men een beroep op de regeling van artikel 18 en 69 WVV doen slagen.

Volgens politiefunctionarissen was de pakkans bij oneigenlijk gebruik redelijk hoog, volgens TLN laag en de ROV-ers wisten het niet. Door de eis dat de voertuigen alleen voor eigen landbouwdoeleinden op de openbare weg mogen rijden wordt de handhaafbaarheid bemoeilijkt; op dit punt kan pas na ondervraging en onderzoek iets worden vastgesteld.

Ad 3. De meeste respondenten dachten dat de nieuwe regels zouden leiden tot meer (oneigenlijk) gebruik. TLN verwachtte dat ook reguliere transportbedrijven trekkers zullen gaan gebruiken voor transporten die vroeger door gekentekende voertuigen verricht werden. Door het vervallen van de eis dat de trekker alleen voor landbouwdoeleinden gebruikt mag worden is dat immers niet meer illegaal. Het PVI meende dat de meeste bestaande vormen van onbedoeld gebruik zullen verminderen, maar dat wellicht andere de kop op zullen steken: zo zullen Quad's en Trikes onder de categorie trekkers kunnen vallen en zullen verzamelaars van oude tractoren nu met hun voertuigen over de openbare weg naar hun bijeenkomsten kunnen gaan.

Ad 4. Over de vraag wat er anders geregeld zou moeten worden, had het TLN een uitgesproken mening: de pakkans moet vergroot worden door meer politietoezicht. De vertegenwoordiger van het PVI vond, evenals het Landbouwschap, dat het wellicht het beste zou zijn alle motorvoertuigen die op de openbare weg mogen rijden een kentekenplicht op te leggen. De politie hoeft dan niet meer in discussie te gaan over de vraag welk type voertuig er in het geding is, en inrichtings- en gedragseisen volgen direct uit het document dat de berijder bij zich moet hebben.

3.2. Bevindingen uit de geraadpleegde literatuur

Uit de literatuur komt een algemene indruk naar voren dat het (eigenlijke) landbouwverkeer - zeker in bepaalde perioden - tot veel problemen aanleiding geeft: grote, langzame voertuigen met vaak scherpe uitsteeksels op de weg, veel vervuiling van de weg, gepaard met overmatige slijtage, nog verergerd door het veelvuldig overschrijden van de maximale wioldruk. Dit geldt in sterkere mate voor het oneigenlijke gebruik van de betreffende regels. Dit komt met name aan de orde in het stuk van de Belangengroep Krimpenerwaard, die ook de schade door trillingen van tractortransporten noemt die ontstaat aan eigendommen van particulieren, gelegen aan wegen in veenweidegebieden.

Hoewel de absolute aantallen verkeersslachtoffers klein worden geacht, wordt wel benadrukt dat deze slachtoffers meestal vallen onder kwetsbare groepen verkeersdeelnemers als (brom)fietsers. Daardoor is de ernst van de verwondingen vaak groot. Dit is bevestigd door het ongevalsonderzoek.

Het wordt ook onrechtvaardig geacht dat de bestuurders van landbouwvoertuigen van de openbare weg gebruik maken zonder voor de - niet onaanzienlijke - kosten te hoeven opdraaien.

Voorts is men bang dat het oneigenlijk gebruik onder de nieuwe regels zal toenemen, gegeven de financiële voordelen.

4. Ongevalsegevens

Het liefst zouden wij afzonderlijk uitspraken willen doen over de onveiligheid veroorzaakt door legitiem, bedoeld gebruik van de regelgeving voor landbouwverkeer, respectievelijk de onveiligheid als gevolg van overtreding van de regels (dan wel de bedoeling van de wet/regelgever). Dit is helaas onmogelijk, omdat het soort gebruik niet door de politie geregistreerd wordt.

Bij het raadplegen van ongevalsgegevens kwamen ook nog andere problemen naar voren. Zo komen niet alle voor ons doel relevante voertuigtypen expliciet als geregistreerde categorie voor. De landbouwtrekker vormt wel een eigen categorie, zowel alleen als met aanhanger. De andere voor ons interessante voertuigen vallen - voor een belangrijk deel, maar waarschijnlijk met enkele andere typen - onder de categorie 'Overige voertuigen <20 km/uur', terwijl een deel misschien in de categorie 'Overige voertuigen zonder kenteken of verzekeringsplaatje' terecht komt, samen met vele andere waarvan gegevens niet op het registratieformulier terecht gekomen zijn. Voor de analyse is daarom alleen gekeken naar de drie eerst genoemde categorieën, in het vervolg te noemen landbouwvoertuigen.

Om voldoende grote aantallen te verkrijgen zijn gegevens over de laatste vijf jaren gesommeerd. Omdat het hier ook gaat om de gevaarstelling die landbouwvoertuigen opleveren voor andere verkeersdeelnemers, moest van slachtoffers van botsingen tussen landbouwvoertuigen en hun botspartners bekend zijn in welk voertuig ze vielen. In de registratie door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) wordt een ongeval gekarakteriseerd door de 'primaire botsers': de twee objecten die het eerst met elkaar in aanraking zijn geweest. Daarom hebben wij de ongevallen waarbij een der primaire botsers een landbouwvoertuig was, geselecteerd. Het komt ook voor dat er niet van een botsing sprake is: van de weg raken, omslaan, slippen enzovoort. Dan is er sprake van eenzijdige ongevallen. Anderzijds komen ongevallen voor met meer dan twee objecten. De slachtoffers die gevallen zijn in andere objecten dan de primaire botsers, zijn in de beschouwing betrokken, echter zonder hun wijze van vervoer. Dit laatste was een gevolg van de beperkte tijd die beschikbaar was voor de analyses. Het gaat hierbij om slechts enkele procenten.

4.1. Resultaten

We beschouwen Landbouwtrekkers (Lbt), idem plus aanhanger(s) (Lbt+) en Overige motorvoertuigen < 20km/uur (<20km) in de periode 1989 t/m 1993. Zoals uit de tabel blijkt zijn de jaarlijkse aantallen slachtoffers voor de drie categorieën tezamen redelijk constant zodat in het vervolg met totalen voor 1989 t/m 1993 gewerkt zal worden.

Tabel 1

Jaar	1989	1990	1991	1992	1993	Totaal
Slachtoffers	429	436	477	415	414	2171

4.1.1. Letselongevallen

De analyse beperkt zich tot letselongevallen omdat ongevallen met uitsluitend materiële schade zeer onvolledig geregistreerd worden. In de beschouwde vijfjaars-periode vonden 1.852 letselongevallen plaats waarbij landbouwvoertuigen betrokken waren; bij 475 waren dat Lbt's, bij 905 Lbt+ en bij 472 <20km voertuigen. Omdat in diezelfde periode in totaal 210.948 letselongevallen geregistreerd werden, vormt de voor ons interessante groep 0,9% van alle ongevallen. Of het grote aandeel van de trekkers met aanhanger een gevolg is van het vaker op de openbare weg verschijnen van dit soort combinaties, of van een grotere gevaarstelling, is aan de hand van de ons bekende gegevens niet uit te maken.

4.1.2. Slachtoffers

Bij deze ongevallen vielen in totaal 2.171 slachtoffers (doden plus gewonden), op dezelfde manier verdeeld over de drie typen landbouwvoertuigen. Dit komt neer op gemiddeld 1,18 gewonde per letsongeval, net als bij alle ongevallen.

4.1.3. Ernst

Bij de 1.852 ongevallen waren 104 doden te betreuren, 19 bij ongevallen met Lbt's, 56 bij Lbt+ en 29 bij <20km voertuigen. Dat zijn 5,6 doden per 100 letselongevallen, bijna tweemaal zoveel als de 3,2 die geldt voor alle ongevallen. In 714 gevallen was een slachtoffer zo erg gewond dat hij of zij in een ziekenhuis moest worden opgenomen. Gemiddeld zijn dat 38,6 per 100 ongevallen, duidelijk meer dan de 29,7% die geldt voor alle ongevallen.

De ernst van de verwondingen bij letselongevallen met landbouwvoertuigen ligt dus boven het gemiddelde. We kunnen deze ernstmaat inzichtelijker maken door dezelfde cijfers te geven (per 100 ongevallen) voor de categorieën vrachtwagens/bussen (12,6 doden en 46,2 in een ziekenhuis opgenomen personen) en bestelauto's (3,38 doden en 30,7 opgenomen personen). We zien dat de landbouwvoertuigen wat dit betreft ongeveer het midden houden tussen de andere bedrijfsvervoermiddelen, en daarmee aanmerkelijk hoger dan het gemiddelde.

4.1.4. Het gevaar voor de botspartners in relatie tot het eigen gevaar

Omdat we de botspartners willen onderverdelen naar wijze van vervoer zullen we - om voldoende grote aantallen te behouden - in het vervolg de drie soorten landbouwvoertuigen samen nemen.

Tabel 2

Tegenpartij	Ongevallen	Slachtoffers		Dodен		Ziekenhuis	
		Zelf	Tegenp.	Zelf	Tegenp.	Zelf	Tegenp.
Zelfde groep	4	4	-	0	-	1	-
Railvoertuigen	16	16	16	6	0	3	0
Vrachtwagen/bus	44	26	20	3	0	4	4
Bestelauto	82	15	77	0	1	4	19
Personenauto	817	96	902	2	27	18	298
Motor/scooter	129	2	136	0	18	1	64
Brom/snorfiets	330	2	339	0	13	0	137
Fiets	257	1	258	0	12	0	75
Voetganger	69	0	69	0	6	0	30

We zien dat landbouwvoertuigen veel gevaarlijker zijn voor hun botspartijen dan omgekeerd, behalve voor railvoertuigen en vrachtauto's. Ondanks hun lagere snelheid ligt de verhouding tussen de aantallen eigen slachtoffers en de aantallen bij de tegenpartij even ongunstig als bij vrachtauto's en bussen.

4.2. Samenvattend

Samenvattend kan gesteld worden dat de verkeersonveiligheid voortvloeiend uit het gebruik van de openbare weg door landbouwvoertuigen ongeveer 1% uitmaakt van het totaal, wat absoluut gezien klein is, maar afgezet tegen de waarschijnlijk geringe verkeersprestatie van deze groep voertuigen relatief groot is. Van de slachtoffers valt het leeuwedeel bij de botspartners, voornamelijk personenauto's en tweewielers. De ernst van de ongevallen is aanmerkelijk hoger dan gemiddeld.

4.3. Toekomstig gebruik

Hoewel dat niet zonder meer uit deze gegevens af te leiden is, kan toch worden aangenomen dat een toename van het - eigenlijke zowel als het oneigenlijke - gebruik van landbouwvoertuigen tot een evenredige toename van de aantallen slachtoffers zal leiden. Dit is aannemelijk omdat deze voertuigen wat betreft hun ernst voor botspartners nu al veel op vrachtauto's lijken zodat het voor de hand ligt dat uitbreiding van dergelijk gebruik dat patroon zal volgen.

5. Conclusies

- 1° De nieuwe regels bieden meer mogelijkheid om op de weg te komen met langzame motorvoertuigen met bijzondere afmetingen en gewicht. Dat geldt voor (landbouw)trekkers die voor allerlei vervoer van goederen gebruikt mogen gaan worden. Maar het geldt in het bijzonder voor allerlei langzame motorvoertuigen die ingezet kunnen worden voor het vervoer van goederen over korte afstand. Hoe ruim die mogelijkheid is, hangt af van de uitleg die gegeven mag worden aan de voorgeschreven constructieve beperking tot 25 km/uur. Hoewel het de bedoeling geweest is met dit voorschrift omgebouwde, oude vrachtwagens te weren, moet worden betwijfeld of dat gelukt is. Ook is verdere uitleg gewenst van de term vervoer van goederen over korte afstand. Overigens is wel duidelijk dat de regels niet veranderd zijn om de mogelijkheden te verruimen, maar alleen om de regels te vereenvoudigen en te verduidelijken.
- 2° Het is niet duidelijk hoeveel behoefte er zal zijn om gebruik te maken van de verruimde mogelijkheden. Over de omvang van het huidige oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen wordt verschillend gedacht. Maar over het algemeen lijkt het geen groot probleem. Over toekomstige uitbreiding van gebruik (van zowel landbouwtrekkers als andere langzame motorvoertuigen) kan men zich over het algemeen geen goed beeld vormen. Vertegenwoordigers van het beroeps-goederenvervoer zien de uitbreiding van mogelijkheden voor (langzaam)vervoer van goederen (over korte afstand) als concurrentie voor, dan wel aanvulling op, het bestaande aanbod.
- 3° Uit het oogpunt van verkeersveiligheid vormt het bestaande gebruik van landbouwvoertuigen op de weg geen groot probleem op landelijke schaal. In verhouding tot de omvang van het gebruik lijken deze voertuigen wel een groot gevaar te vormen. In hoeverre toekomstig, uitgebreider gebruik van langzame voertuigen even gevaarlijk zal zijn is niet met zekerheid te stellen, maar wel waarschijnlijk. In het algemeen zijn de Nederlandse wegen en de daarop gebruikte motorvoertuigen ontworpen voor hoge snelheden. Langzame voertuigen met bijzondere afmetingen vormen in die situatie een gevaar omdat zij niet snel genoeg herkend worden en omdat zij de verkeersstroom verstoren. Dat betekent dat gebruik van zulke voertuigen op de weg zoveel mogelijk beperkt moet worden en met bijzondere zorg moet worden omringd. Met name binnen de tegenwoordige gedachten over een duurzaam-veilig verkeer, wegen de genoemde veiligheids-overwegingen zwaar. Zulke voertuigen worden in een duurzaam-veilig verkeer hoogstens op een beperkt aantal wegen toegestaan, voorzover ze daarop passen binnen het overige verkeer en voldoende vaak aanwezig zijn om geen verrassing te vormen voor het overige verkeer. Eventuele schade aan de weg die door landbouwtrekkers en dergelijke veroorzaakt wordt, zal vooral te maken hebben met het gewicht van de voertuigen in beladen toestand. Wat dit betreft staat de nieuwe regeling iets meer gewicht toe en dus iets meer mogelijkheid tot schade.

4° De vraag of het gebruik van landbouwtrekkers, dan wel andere langzame motorvoertuigen, op de weg verder beperkt moet worden met gedragsregels in het RVV 1990, is niet zonder meer te beantwoorden. Zulke regels zouden dringend zijn als het huidige aantal ongevallen/slachtoffers al groot was of als de behoefte aan uitbreiding van gebruik hoog werd ingeschat. Geen van beide is het geval. Het is dan meer een politieke keuze of bij voorbaat meer regels gemaakt worden om eventueel toekomstig ongewenst gebruik te voorkomen, dan wel met regels te wachten tot blijkt dat ontwikkelingen in de praktijk dat nodig maken.

In het laatste geval zou het wel verstandig zijn om alvast oplossingen achter de hand te hebben. Dat zijn niet alleen gedragsregels in het RVV, maar ook aanpassingen van te onderscheiden groepen voertuigen volgens het NVR en de indeling van soorten weg met bijbehorende gedragsregels en tekens. Hier wordt volstaan met enkele suggesties in deze richting.

De groep motorrijtuigen met beperkte snelheid voor vervoer van goederen over korte afstand zou kunnen worden ingeperkt. Een deel van de bekende voorbeelden (vorkheftruck, veegwagens) kan tot de rijdende werktuigen gerekend worden. Wat overblijft, zoals winkelwagens, is afzonderlijk (en met uitsluiting van andere soorten) te noemen. Bij een indeling in soorten weg zou gebruik door langzame motorvoertuigen uitgesloten kunnen worden met uitzondering van een beperkte groep nader te beschrijven wegen.

Ook een stelsel van vergunningen of kentekens zou een oplossing vormen. Deze heeft echter vergaande gevolgen voor keuring en registratie.

5° Welke keuze ook gemaakt wordt wat betreft regelgeving, het is in ieder geval gewenst om het toegestane gebruik van langzame voertuigen met bijzondere afmetingen en gewicht zo veilig mogelijk te maken. Dat betekent onder meer dat de opvallendheid kan worden verbeterd.

De huidige voorschriften voor het gebruik van geel zwaai- of knipperlicht zouden kunnen worden herzien. Het betekent verder dat opnieuw bezien zou moeten worden of in alle gevallen voor het besturen de leeftijd van zestien jaar zou mogen gelden en of geen rijbewijs nodig is. Het betekent ook dat het gewenst is voorlichting te geven over de bedoeling van de betreffende regels van het NVR (alleen gebruik van langzame voertuigen met bijzondere afmeting bij hoge uitzondering en de nodige zorg voor veiligheid en geen uitbreiding van gebruik in vergelijking met de oude regeling).

6° Het verdient aanbeveling gezamenlijk met alle partijen die erbij betrokken zijn de problemen en mogelijke oplossingen te bespreken.

7° Bij de verzameling van materiaal in verband met dit onderzoek is gebleken dat er naast problemen met regels betreffende landbouwtrekkers, andere problemen zijn met veranderende regels voor voertuigen. Zo zouden veel van de bestaande landbouw en andere rijdende werktuigen sneller kunnen (en moeten blijven kunnen) rijden dan 25 km/uur. Op zichzelf lijkt dit oplosbaar door voor deze groep de constructieve beperking van de snelheid weg te laten. Dat is ook gebeurd bij landbouwtrekkers. De snelheid op de weg hangt dan af van de naleving van de gedragsregel met snelheidsbeperking tot 25 km/uur.

Een ander mogelijk probleem voor de toekomst is dat bromfietsen voor het vervoer van personen en goederen meer mogelijkheid krijgen om op de weg te rijden. Het gaat dan niet om de gebruikelijke tweewielige bromfietsen, maar over een nieuwe groep voertuigen op vier wielen, waarvan het gebruik wel gebonden is aan de regels voor bromfietzers. Overigens mogen vanaf 1 januari 1995 bromfietsen op meer dan twee wielen of met aanhanger op de rijbaan als zij breder zijn dan 75 cm.

Literatuur

Belangengroep Krimpenerwaard (geen datum). *De opmars van het landbouwverkeer. Of wat scherper: gevaar, schade en hinder op de openbare weg door tractortransporten.*

De wegenverkeerswet 1994, wat verandert er voor de land- en tuinbouw? (1994). Brochure uitgegeven door het Landbouwschap.

Het Landbouwschap (1994). *Brief d.d. 11 november 1994 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het Voertuigreglement (met bijlage).*

Invoering Wegenverkeerswet (1994). Handelingen Tweede Kamer, 27 september 1994.

Jakobs, J.P., Van Keken, G.E. & Beke, B.M.W.A. (1993). *Landbouwverkeer in Gelderland; een knelpunt? Een inventarisatie.* Advies- en Onderzoekscentrum Beke, Arnhem.

Preventierichtlijnen Landbouwwerktuigen (1988). Brochure uitgegeven door Interpolis.

ROV Brabant (1992). *Handleiding voor een Regionale en lokale verkeersveiligheids campagne.*