



Moderne trekker niet noodzakelijk veiliger

Vooral menselijk handelen leidt tot gevaarlijke situaties en ongelukken

Alle moderne technologie ten spijt lijkt het werken met trekkers er de afgelopen jaren nauwelijks veiliger op geworden. Volgens arboconsultant Jan Polman is vooral de menselijke factor debet aan de risicosituaties en ongevallen. Polman werkt mee aan de ontwikkeling van een training die bestuurders van trekkers bewust moet maken van de gevaren die ze kunnen veroorzaken. Maar hij kijkt ook verder. In een gesprek met Stad & Groen legt hij ook een stuk verantwoordelijkheid bij opdrachtgevers en aannemers.

Auteur: Paul van der Sneppen

De cijfers liegen er niet om. Jaarlijks vallen er veertien doden bij ongevallen met landbouwvoertuigen, zo blijkt uit een rapport van Wageningen University & Research. De onderzoekers baseren hun rapportage op cijfers van Rijkswaterstaat. Daarin zijn alle door de politie geregistreerde verkeersongevallen waarbij een landbouwvoertuig betrokken is opgenomen. De onderzoekers heb-

ben incidenten over een periode van 28 jaar in kaart gebracht. Naast de dodelijke slachtoffers tellen ze jaarlijks 82 slachtoffers die in het ziekenhuis opgenomen worden en maar liefst 117 slachtoffers met lichte verwondingen.

Alarmerend

Opmerkelijk, of misschien wel alarmerend, is

dat het aantal verkeersdoden bij incidenten met landbouwvoertuigen al bijna drie decennia vrijwel gelijk blijft, terwijl het totale aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland daalt. Dat probleem is ook in Den Haag niet onopgemerkt gebleven. Vooral de regels omtrent de verkeersdeelname van landbouwvoertuigen roepen steeds opnieuw discussie op. De aanhoudende



roep om strengere regelgeving leidt echter slechts schoorvoetend en mondjesmaat tot nieuwe wetgeving. Zo behoort Nederland, samen met Letland en Gibraltar, tot de laatste landen in Europa zonder kentekenplicht voor trekkers. Ook met de invoering van het trekrijbewijs, dat vorig jaar zomer verplicht werd, heeft Den Haag zich in Europa bepaald geen voortrekker getoond.

Stroperig

Koen Bult, manager klant- en productondersteuning bij John Deere-dealer Kraakman-Perfors bv, verbaast zich over de stroperige Haagse besluitvorming. Het uitblijven van een kentekenplicht voor trekkers houdt bijvoorbeeld ook de wettelijke apk voor trekkers tegen. 'Er is een arborichtlijn die voorschrijft dat machines, werktuigen en gereedschap veilig moeten zijn en daar zijn ook speciale keuringen voor. Als een machine zo'n keuring heeft ondergaan, zien wij dat meestal in de administratie van de tractor, wanneer die hier voor onderhoud komt. Op basis van die informatie schatten wij dat zeker driekwart van de trekkers nooit is gecontroleerd op naleving van de Richtlijn arbeidsmiddelen uit de Arbowet.'

Dat verbaast Polman niets. 'Want wie moet dat handhaven?', vraagt hij zich af. 'Dat zou de Arbeidsinspectie dan moeten doen. Maar de richtlijn geeft de Arbeidsinspectie weinig handvaten voor preventief optreden. De richtlijn schrijft immers geen periodieke keuring voor, zoals dat het geval is bij de apk voor personenauto's. De Arbowet schrijft slechts voor dat arbeidsmiddelen veilig moeten zijn, maar zegt niets over een periodieke keuring voor trekkers. Zo is in Nederland eigenlijk een situatie ontstaan waarin het mogelijk

is dat trekkers zonder enige periodieke veiligheidskeuring aan het verkeer kunnen deelnemen.'

Kentekenplicht

Aan die situatie lijkt volgend jaar echter een eind te komen. Als het aan de Europese Unie ligt, moeten ook Nederlandse tractoren vanaf 20 mei 2018 periodiek gekeurd worden. Uit die apk-plicht vloeit ook een kentekenplicht voort. Trekkers die harder kunnen dan 40 kilometer per uur, zouden volgens de Europese richtlijn een kenteken moeten voeren en tweejaarlijks gekeurd moeten worden. Zonder slag of stoot gaat dat zeker niet. Wetsvoorstellen die de kentekenplicht voor trekkers in Nederland moeten regelen, zijn al meermaals gestruikeld, voor het laatst nog in december vorig jaar. Volgens Polman is er ook nog een scenario denkbaar dat het Nederland simpelweg niet lukt om tijdig aan de Europese richtlijn te voldoen. 'Ik durf nog niet te voorspellen dat we vanaf mei volgend jaar de kentekenplicht en de apk voor trekkers in Nederland helemaal geregeld hebben.' Nederland loopt nu al ver achter op veel andere Europese lidstaten. Daar is de apk voor trekkers niet alleen al geregeld, ze is er veelal ook strenger dan de Europese richtlijn voorschrijft. In België, Estland, Duitsland, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Polen en Slowakije geldt bijvoorbeeld al enige tijd een apk-plicht voor tractoren die sneller kunnen dan 6 kilometer per uur. In Luxemburg geldt de apk-plicht voor tractoren die sneller kunnen dan 25 kilometer per uur. Ondertussen heeft Nederland al jaren de grootste moeite om zelfs maar aan de minimumeisen te voldoen die de EU aan de veiligheidsborging van onze trekkers stelt.

Arbo-adagium

Dat komt de verkeersveiligheid zeker niet ten goede, vindt Polman. 'Als het om veiligheid gaat, moet je eerst kijken naar de machines, dan pas naar de bestuurder. De machine moet het risico op ongevallen zo veel mogelijk uitsluiten, zo luidt het arbo-adagium.' Toch is menselijk handelen meestal de belangrijkste factor bij ongevallen met trekkers doen zich voor in het verkeer', zegt Polman. 'De bestuurder is meestal de oorzaak.' De training die de arboconsultant voorbereidt, is dan ook voornamelijk gericht op bewustwording van het gedrag op de trekker. 'Vaak gaat het mis bij het werken langs de weg, bij maaiwerkzaamheden bijvoorbeeld. De bestuurder raakt dan te zeer in de ban van het werk, waardoor vergeten wordt dat de maaicombinatie ook nog deelneemt aan het verkeer. Er is dan sprake van tunnelvisie.'

Verkeersmaatregelen

Daarom besteedt Polman in de training veel aandacht aan de juiste inzet van zogenaamde tijdelijke verkeersmaatregelen, zoals verkeerskegels of een actieraam met een waarschuwingsbord en knipperlichten. Die verkleinen het risico, doordat andere weggebruikers tijdig op de werkzaamheden worden geattendeerd en dus ook kunnen anticiperen op onverwachte situaties. Een veelvoorkomend probleem is echter dat de bestuurders van de trekkers niet de juiste tijdelijke verkeersmaatregelen bij zich hebben om te kunnen voldoen aan de eisen zoals die zijn vastgelegd in de Crow-richtlijn 96b. 'De kennis van de richtlijn schiet vaak tekort.'

Aanbesteding

Maar dat is zeker niet het enige probleem. Polman legt de verantwoordelijkheid ook bij opdrachtgevers en aannemers. 'Vaak gaat het al fout bij de aanbesteding. In een goed bestek staat precies beschreven welke middelen op welke weg ingezet moeten worden om een veilige verkeerssituatie te creëren tijdens de werkzaamheden. Op basis van zo'n bestek kan de aannemer zorgvuldig offerreren. Helaas wordt in bestekken veel te vaak volstaan met een algemene verwijzing naar de Crow-richtlijn 96b. De aannemer komt er dan pas goedeweg achter hoeveel tijdelijke verkeersmaatregelen hij nodig heeft om aan die eis te voldoen. Soms kunnen die veiligheidsmaatregelen een behoorlijk gat in de begroting slaan. Op een drukke weg waar het verkeer sneller dan 80 kilometer per uur mag rijden, moet bijvoorbeeld de hele tijd een zogenaamde bots-absorber met de maaicombinatie meerijden. Dat is kostbaar.'



Jan Polman, zelfstandig arboconsultant.



Koen Bult, manager klant- en productondersteuning Kraakman-Perfors bv.



Opdrachtgevers en aannemers mogen volgens Polman dan wel een bijzondere verantwoordelijkheid dragen ten aanzien van veiligheid, juridisch ligt dat heel anders. Bij een ongeval ligt de juridische aansprakelijkheid meestal bij de bestuurder. 'Als je voor een baas in een fabriek werkt, ligt bij een bedrijfsongeval de aansprakelijkheid bijna altijd bij de werkgever. In het verkeer is dat anders. Daar is de bestuurder vrijwel altijd aansprakelijk. Ook daar moet je je rekenschap van geven als je met een trekker de weg op gaat, of je nu in loondienst bent of als zelfstandige aan het werk bent.'

Strafbaar

Daarmee duidt Polman zeker niet op een zuiver theoretisch risico. Vaak leidt een ongeval met een landbouwvoertuig tot geschillen waar de rechter aan te pas moet komen. Soms leidt zo'n verkeersongeval zelfs tot strafrechtelijke vervolging van een bestuurder. Twee jaar geleden nog heeft de rechtbank in Roermond de bestuurder van een bermmaaier veroordeeld tot een voorwaardelijke gevangenisstraf, een boete en een rijontzegging van een jaar. De veroordeelde had schuld aan een dodelijk verkeersongeval waarbij twee vrouwen om het leven kwamen. De bestuurder reed met een groot voertuig, had beperkt zicht en een te hoge snelheid. Hij had moeten begrijpen dat hij hiermee het risico nam een ernstig ongeluk te veroorzaken, zo oordeelde de rechter. Maar niet alleen in het verkeer maken trekkers brokken. Ook daarbuiten gaat het nogal eens mis. Vooral het kantelen van trekkers tijdens werkzaamheden is een terugkerend probleem. Opmerkelijk is dat fabrikanten van trekkers daar nog nauwelijks oplossingen voor hebben gevonden. 'We zien een

scala aan nieuwe veiligheidsvoorzieningen op trekkers verschijnen, maar tegen kantelen is nog weinig te doen', zegt Bult. 'Je kunt natuurlijk een apparaat inbouwen dat de hellingshoek meet en eventueel waarschuwt als die te steil wordt, maar wanneer is dat? Dat hangt helemaal af van externe factoren: de machines die je op dat moment aan je trekker hebt hangen, bijvoorbeeld, of de ondergrond. In dat opzicht is de bestuurder toch nog steeds vooral op eigen inzicht en ervaring aangewezen.'

Kantelgevaar

Polman onderschrijft dat. Hij merkt bovendien op dat het voor bestuurders van trekkers steeds lastiger wordt om de risico's goed in te schatten. 'Machines worden steeds groter en zwaarder. Daarmee wordt ook het kantelgevaar groter, door het gewicht, maar ook doordat de bestuurder in de comfortabele cabine minder contact heeft met zijn omgeving.' Ook Polman ziet de technologie hier voorlopig geen uitkomst bieden. 'Nieuwe technologie is vooral gericht op het voorkomen van letsels als het misgaat. De tractoren van tegenwoordig zijn in dat opzicht veel veiliger. Maar ik heb nog geen preventieve technologie gezien die het kantelgevaar afwendt. Ook daar komt het er vooral op aan dat de bestuurders goed getraind zijn en in een veilige omgeving ervaring kunnen opdoen.' Dat laatste is ook iets wat de Polman werkgevers graag op het hart drukt. Hij heeft bijvoorbeeld zijn bedenkingen bij het feit dat 16-jarigen in Nederland zo makkelijk met een trekker het verkeer in kunnen. 'Iemand die nog geen autorijdt, heeft veel minder verkeersinzicht en -ervaring dan iemand die al jaren autorijdt. Die jongelingen wor-

'Veiligheidsmaatregelen krijgen te weinig aandacht bij aanbestedingen'

den vaak veel te makkelijk met een grote, zware combinatie de weg op gestuurd. Ik adviseer werkgevers om jonge bestuurders eerst in een veilige omgeving te laten oefenen.'

De invoering van het trekkerrijbewijs biedt in dat opzicht nog veel te weinig soelaas, vindt Polman. 'Het is zeker een verbetering van de oude situatie, waarin 16-jarigen zonder enige rijervaring een trekker mochten besturen. Maar bij het halen van het trekkerrijbewijs blijven veel veiligheidsaspecten van het werken met tractoren onaangeroerd. Ik denk bijvoorbeeld aan het maaien of het aankoppelen van machines. Dat zijn zaken waar je alle bestuurders, maar vooral jonge bestuurders, heel goed in moet trainen, voor je ze aan het werk zet in de openbare ruimte.'



Be social

Scan of ga naar:

www.Stad+Groen.nl/artikel.asp?id=41-6729