duiding

Etienne Schouppe (staatssecretaris Mobiliteit) en Piet Vanthemsche (Boerenbondvoorzitter)

duiding

"Elk verkeersongeval met landbouwvoertuigen is er één te veel"

11 APRIL 2011 – LAATST BIJGEWERKT OM 4 APRIL 2020 15:53

Lees meer over:
Interview

Het verkeersongeval in Bocholt waarbij een tractor inreed op een groep fietsers zorgde vorig jaar voor veel ophef in de media. Staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe wil met extra signalisatie voor brede werktuigen en een begeleidend voertuig voor landbouwmachines breder dan 3,5 meter de veiligheid verder verhogen. Volgens Boerenbondvoorzitter Piet Vanthemsche wordt intens gebruik van landelijke wegen pas een probleem wanneer mensen niet meer accepteren dat landbouwers een economische activiteit ontwikkelen op het platteland. Hij roept op tot respect van weerskanten.

Hoeveel verkeersongevallen met landbouwvoertuigen gebeuren er jaarlijks? Eisen die ongevallen wel vaker dodelijke slachtoffers?

Etienne Schouppe: Elk verkeersongeval is er één te veel, maar als we rekening houden met het groter aantal tractoren op Belgische wegen en de hogere snelheden die moderne tractoren ontwikkelen, dan zien we een verbetering van de ongevallencijfers. De invoering in 2006 van het rijbewijs G voor nieuwe, jonge bestuurders van landbouwvoertuigen heeft verder bijgedragen tot de verkeersveiligheid. Waar er in 1991 nog 353 ongevallen gebeurden waarbij een landbouwtractor betrokken was, waren dat er in 2000 maar 242 meer. Sindsdien varieert het ongevallencijfer tussen 260 en 290. Indien we rekening houden met het aantal zwaargewonden en doden, dan is de verbetering manifest tot 2006 (9 doden ten opzichte van 18 doden in 1991, *nvdr.*). De stijging van het aantal dodelijke slachtoffers in 2007 (26) en 2008 (25) is misschien aan toeval te wijten, maar moet ons niettemin verontrusten. Al mogen we ons niet

blind staren op één jaar of één dramatisch ongeluk zoals vorig jaar in Bocholt.
Piet Vanthemsche: Met landbouwvoertuigen gebeuren 0,4 procent van de ongevallen. Dat aantal stijgt niet, maar landbouwvoertuigen blijven natuurlijk een traag element in het verkeer. Landbouwers moeten zich met hun tractoren nu eenmaal verplaatsen op de openbare weg, dus zoeken wij een evenwicht tussen verkeersveiligheid en wat praktisch werkbaar is voor de landbouwer. Maar elk ongeval is er één te veel, dat staat vast.


Meer dan vroeger moeten tractorbestuurders de trage wegen delen met mensen die hun vrije tijd besteden op het platteland. Kruisen beide partijen elkaar met de glimlach of zijn er wederzijdse ergernissen?
Etienne Schouppe: De tijd van paard en kar, maar ook van de puffende tractor die bijna stapvoets reed, is voorbij. Zware en snel rijdende tractoren veroorzaken vooral bij voetgangers en fietsers een subjectief onveiligheidsgevoel. Die ‘confrontatie’ wordt natuurlijk nog versterkt door de vele recreanten die uitwijken naar het platteland op zoek naar rust en ontspanning.
Piet Vanthemsche: Respect moet natuurlijk van twee kanten komen en dan denk ik bijvoorbeeld aan de groepen wielertoeristen die gebruik maken van de landelijke wegen. Landbouwers moeten hun voorzorgen nemen, maar stellen met mij vast dat sommige landelijke wegen bijna dichtslibben als gevolg van de doortocht van sluipverkeer tijdens de week en recreanten tijdens het weekend. Landelijke wegen worden ontegensprekelijk intenser gebruikt, maar we hebben pas een groot probleem wanneer de mensen die op het platteland komen wonen niet meer accepteren dat boeren daar hun economische activiteit ontwikkelen.
Etienne Schouppe: Bestuurders van landbouwtractoren moeten heel attent zijn op de weg. Gelukkig hebben zij een hoge zitpositie die hen een goed overzicht geeft op wat er rond hen gebeurt. Niet alleen de zichtbaarheid vanuit de tractor naar derden is verbeterd, omgekeerd zijn landbouwvoertuigen ook beter zichtbaar geworden voor andere weggebruikers. Neemt niet weg dat landbouwers permanent gesensibiliseerd moeten worden omtrent de aanwezigheid van wandelaars, fietsers en wielertoeristen die de mooie, landelijke wegen gebruiken. De landbouworganisaties kunnen daarin een grote rol spelen.
Piet Vanthemsche: Wat de inrichting van de landbouwwegen betreft, pleiten wij voor de opmaak van een technisch vademecum voor landbouwwegen. Op die manier kan men van bij de uitwerking van een herinrichting rekening houden met de landbouwvoertuigen die er moeten passeren.

vanthemsche quote.jpg**"We hebben een groot probleem wanneer de mensen die op het platteland komen wonen niet meer accepteren dat boeren daar hun economische activiteit ontwikkelen."**

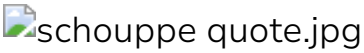
Op 1 juli trad een nieuw KB in werking dat een begeleidend voertuig verplicht maakt voor voertuigen breder dan 3,5 meter. Stelt dit landbouwvoertuigen voor problemen? Komt de versoepeling die begin dit jaar afgesproken werd, tegemoet aan die bezwaren?

Piet Vanthemsche: Onmiddellijk na de commotie daarover zijn wij in gesprek gegaan met het kabinet van de staatssecretaris en met de administratie. Wat nu op tafel ligt, is voor ons een goed evenwicht tussen veiligheid en werkbaarheid. Vanuit de sector moeten we verantwoordelijkheid durven nemen want wie het onderste uit de kan wil, krijgt het deksel op de neus. Los van de problematiek van het uitzonderlijk vervoer, is er een meningsverschil met de politie over werktuigen die als lading worden beschouwd. Wanneer een tractor vooraan geen werktuig/lading mag dragen en het werktuig achteraan maar beperkt mag uitsteken, zorgt dat uiteraard voor onzekerheid bij de boeren. Landbouwvoertuigen zijn immers bestemd voor het trekken, duwen en dragen van dergelijke werktuigen. Maar we gebruiken de pv's en zaken die voor de politierechtbank zijn gebracht om in dialoog te gaan met de FOD Mobiliteit en de politiediensten en hopen tot een werkbare oplossing te komen.

Etienne Schouppe: Landbouwvoertuigen zijn uiteraard onderworpen aan de algemene bepalingen inzake lengte, hoogte en breedte die in onze wegcode worden vermeld. Door de regelgeving 'Uitzonderlijk vervoer' pas bij een breedte vanaf drie meter van toepassing te verklaren op landbouwvoertuigen, is een schikking getroffen die werkbaar is voor het meest courante materiaal van landbouwbedrijven. Zodra een voertuig breder is dan drie meter wordt signalisatie verplicht om het brede voertuig of werktuig goed zichtbaar te maken voor andere weggebruikers. Eens landbouwvoertuigen, meestal oogstmachines van loonwerkers, een breedte van 3,5 meter overschrijden, moet behalve de signalisatie ook een begeleidend voertuig voorzien worden. Aangezien landbouwvoertuigen traag rijdend verkeer zijn en zich niet over grote afstanden verplaatsen, heb ik beslist om een aparte reglementering voor landbouwvoertuigen in het leven te roepen. Daardoor mag het begeleidend voertuig een gewone personenwagen zijn met daarop een paneel 'Uitzonderlijk vervoer' zodat de extra kosten voor de loonwerker minimaal zijn. De reglementering betekent niettemin een merkbare verbetering van de zichtbaarheid van zeer brede

landbouwvoertuigen zodat de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer er zeker op vooruit gaat.
Piet Vanthemsche: Wat de wettelijke bepalingen omtrent de omvang van landbouwvoertuigen betreft, verloopt de samenwerking met de administratie zeer goed. De dienst Uitzonderlijk vervoer van de FOD Mobiliteit levert snel werk. Onze rol is dus voornamelijk het voorlichten van de landbouwers. Eens er een afspraak is, moet je die immers durven verdedigen en uitdragen. Dat is in het belang van de verkeersveiligheid én het imago van onze sector. Boerenbond organiseerde de voorbije winter wel 100 vergaderingen over landbouwvoertuigen in het verkeer. We planden ook een demodag in Leefdaal waar de federale politie toelichting gaf over de signalisatie van landbouwvoertuigen. In juni wordt dat nog eens overgedaan in Limburg. De interesse van onze leden voor het thema is dus groot. Zij willen zich duidelijk engageren voor meer verkeersveiligheid.

Fabrikanten maken tractoren die sneller kunnen rijden dan 
de wettelijk toegelaten snelheid. Is de indruk van andere weggebruikers correct dat veel tractoren ook effectief sneller rijden dan 40 km/u? Genieten tractoren die door loonwerkers worden ingezet voor grondverzet nog van de voordelen van een landbouwvoertuig of zijn zij aan strengere regelgeving onderworpen?
Etienne Schouppe: Op dit ogenblik is de constructiesnelheid van tractoren nog altijd vastgelegd op 40 km per uur. Dat lijkt niet snel, maar voor fietsers en voetgangers kan dit in een smalle landbouwweg al schrikken zijn. De eerste boodschap is dan ook dat men zijn snelheid moet aanpassen aan de omstandigheden. We stellen inderdaad vast dat heel wat tractoren die maximumsnelheid kunnen overschrijden omdat het technisch blijkbaar niet zo moeilijk is om de tractor aan te passen zodat hij sneller kan. Bovendien worden er tractoren ingevoerd uit het buitenland, die in het land van herkomst wel sneller mogen rijden dan 40 km per uur. Nieuw is ook dat Europa werkt aan een categorie tractoren die sneller mogen rijden, de zogenaamde T5-tractoren, op voorwaarde dat zij daarvoor technisch aangepast zijn op het vlak van remvermogen, enz. Aangezien een tractor in de eerste plaats nog altijd ingezet wordt voor landbouwwerkzaamheden, ben ik geen voorstander van het toelaten van hogere snelheden en blijft de snelheidsbeperking van 40 km per uur in de wegcode staan.
Piet Vanthemsche: Ook wij zijn geen vragende partij om de snelheid te verhogen. Het is heel belangrijk om de landbouwactiviteit af te lijnen zodat de voordelen waar de landbouwsector vandaag van geniet, behouden blijven. Tractoren die voor andere doeleinden worden ingezet, beschouwen wij niet als landbouwvoertuigen. Elk zijn

probleem, durf ik stellen, waarbij het mijn taak is om de belangen van de boeren en bijgevolg het gebruik van tractoren in de landbouw te verdedigen.
Etienne Schouppe: Ik ben mij bewust van de loonwerkers die hun tractoren voor andere dan landbouwactiviteiten inzetten en daarbij flirten met de snelheidsbeperking, maar dat kan zich tegen hen keren. Bovendien bezorgt het de landbouwsector een negatief imago, terwijl het om tractoren gaat die voor transport en niet voor landbouw ingezet worden. Het moet onze zorg zijn om de regels voor landbouwverkeer te behouden en daarom attent te zijn voor gebruik en mogelijk misbruik van tractoren voor andere activiteiten die bovendien de transportsector oneerlijke concurrentie aandoen. Als dat gemeengoed wordt, zal de FOD Financiën dat overigens niet blijven gedogen.
schouppe quote.jpg

"Zware en snel rijdende tractoren veroorzaken vooral bij voetgangers en fietsers een subjectief onveiligheidsgevoel."

Zijn de regels voor het vastsjorren en afdekken van ladingen, behalve voor vrachtwagens, ook voor aanhangwagens in de landbouw van toepassing?
Etienne Schouppe: De specifieke voorschriften omtrent ladingzekerheid die gelden voor vrachtwagens in het wegverkeer, zijn niet van toepassing voor tractoren en aanhangwagens die in de landbouw worden gebruikt. Dat neemt niet weg dat de algemene bepalingen uit de wegcode betreffende de lading nageleefd moeten worden. De lading moet dus goed vastgemaakt zijn, mag niet uitsteken en mag de zichtbaarheid van de bestuurder niet hinderen. De ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of balen, moeten worden overdekt met een dekzeil of net. Deze bepaling geldt echter niet voor vervoer binnen een straal van 25 km van de plaats van lading, voor zover het niet langs een autosnelweg geschiedt.
Piet Vanthemsche: Het zijn dus vooral boeren die hun producten naar de veiling vervoeren - soms over langere afstanden met de vrachtwagen - die rekening moeten houden met de eerste reglementering waarvan sprake is. In het begin is daar enige reactie op geweest, maar we hebben de land- en tuinbouwers geïnformeerd en intussen weten zij hoe zij kunnen tegemoet komen aan de eisen omtrent ladingzekerheid.

De politierechtbank deed het voorbije jaar uitspraak in twee zaken waar modder op de weg een ongeluk veroorzaakte. Moet een landbouwer instaan voor het reinigen van de weg?
verkeersveiligheid222.jpg
Etienne Schouppe: De wegcode is daarover duidelijk: men mag het verkeer niet onveilig

maken door het achterlaten van stoffen of materialen op de openbare weg. Gebeurt er een ongeval, dan kan de veroorzaker van die onveilige toestand geheel of gedeeltelijk aansprakelijk worden gesteld. Natuurlijk moeten we realistisch zijn en is modder op de weg door landbouwverkeer niet volledig uit te sluiten. Het is wel aangewezen dat landbouwers andere weggebruikers waarschuwen met borden 'Modder op de weg', waarna zij alsnog instaan voor het schoonmaken van de openbare weg. Een landbouwer heeft er met het oog op zijn juridische aansprakelijkheid bij een ongeval alle belang bij om die waarschuwingsborden te plaatsen. Andere weggebruikers hebben dan immers de plicht om hun snelheid aan te passen.
Piet Vanthemsche: Boerenbond werkt mee aan de sensibiliseringscampagnes van de provincies rond modder op de weg. Het probleem stelt zich bijvoorbeeld sterk in de polder in West-Vlaanderen wanneer de zware kleigrond op de openbare weg terechtkomt. Het is dus onze plicht om dit zo goed als mogelijk te voorkomen. Maar tegelijk vraag ik dat het werkbaar blijft voor onze boeren. Als iedereen voor eigen deur veegt, is de ganse straat schoon. Of de landbouwer, dan wel de loonwerker gehouden is tot het schoonmaken van de weg, is afhankelijk van de afspraken die er tussen beide partijen gemaakt zijn.

Is er bij de constructie van landbouwvoertuigen voldoende aandacht voor de veiligheid van andere weggebruikers?
Etienne Schouppe: Landbouwvoertuigen moeten niet aan dezelfde constructievereisten voldoen als personenwagens en vrachtwagens. Aangezien zij gemaakt zijn voor labeur op het veld beschikken zij over weinig of geen carrosserie die een mogelijke impact met andere weggebruikers, automobilisten en vooral fietsers of voetgangers, zou kunnen verzachten.
Piet Vanthemsche: Bij landbouwverkeer ligt daarom het zwaartepunt bij de signalisatie op het landbouwvoertuig of -werktuig die de zichtbaarheid voor andere weggebruikers moet verzekeren.
Etienne Schouppe: Een ongeval tussen een gemotoriseerd voertuig en een voetganger of fietser, kent dikwijls een dramatische afloop van zodra de snelheid hoger ligt dan 30 km per uur. Ook een ongeval met een zware landbouwtractor biedt weinig overlevingskansen voor een zwakke weggebruiker. Vandaar dat het belangrijk is om dergelijke ongevallen zoveel mogelijk te vermijden. De regels omtrent de signalisatie voor brede landbouwvoertuigen moeten daartoe bijdragen.

VILT vzw

Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact

M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our bluesky page: https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

---

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen
Crafted by Brigada