

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 233

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juli 2010

Op 19 mei 2010 heb ik in het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid/CBR/Landbouwverkeer (Kamerstuk 29 398, nr. 230 herdruk) uw Kamer aangegeven over te gaan tot introductie van het «trekkerrijbewijs» T voor het besturen van land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. Ik ben dan ook met de voorbereidingen hiervoor gestart. Hierbij ontvangt u ten behoeve van nadere oordeelsvorming van uw Kamer in een nog te houden VAO, conform mijn toezeggingen de gewenste informatie over de herkenbaarheid van landbouwvoertuigen en de daaraan gekoppelde verhoging van de maximumsnelheid. Met deze brief informeer ik u tevens over de planning ten aanzien van de invoering van het experiment met «begeleid rijden».

Verkeersveiligheid landbouwverkeer

Ik heb u tijdens het AO op 19 mei 2010 twee toezeggingen op het gebied van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer gedaan. Ik heb toegezegd u te informeren over het bericht dat er een daling is in het gebruik van landbouwvoertuigen voor transportdoeleinden. Daarnaast zou ik u voor een te houden VAO Verkeersveiligheid landbouwverkeer informeren over de administratieve lasten rond het snelheidsbord versus de herkenningsplaat en versus het kenteken voor land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. Ik kan u over beide zaken als volgt informeren.

Inzet landbouwvoertuigen voor transportdoeleinden

In het grondtransport wordt naast vrachtauto's ook gebruik gemaakt van landbouwtrekkers met specifieke aanhangwagens, de zogenaamde «kippers». Dit gebeurt niet fulltime. CUMELA heeft mij laten weten dat kippers naar inschatting voor zo'n 15 procent voor grondtransporten worden ingezet. Cijfers van aannemers over de inzet van tractoren zijn niet bekend. Van deze grondtransporten geschiedt zo'n veertig procent over de openbare weg waarvan deels eigen vervoer van spullen. Voor het

overige worden tractoren gebruikt voor agrarische en cultuurtechnische werkzaamheden met machines buiten de openbare weg of voor agrarische transporten op of buiten de openbare weg.

Het is een feit dat grondverzetbedrijven en aannemers met de inzet van landbouwvoertuigen met kippers concurreren met transportbedrijven die voor dit vervoer vrachtauto's inzetten. Dat heb ik in verschillende debatten met uw Kamer ook aangegeven. Cijfers over omzetsderving in de transportbranche zijn echter niet eenduidig. Op basis van een inventarisatie bij dertien kiepautobedrijven schat TLN het omzetverlies bij kleinere bedrijven op ongeveer € 75 000 tot €125 000 op jaarbasis en bij de grotere bedrijven op € 300 000 per jaar. CUMELA bestrijdt deze cijfers en heeft berekend dat de omzet door trekkers met kippers per kiepautobedrijf maximaal € 48 000 euro op jaarbasis bedraagt. Het maximale omzetverlies per bedrijf kan volgens CUMELA dan ook maximaal dat bedrag zijn.

In het kader van zandvervoer hangt de inzet van landbouwtractoren naar het oordeel van TLN nauw samen met de nabijheid van de zandputten waar het zand gewonnen wordt. Hoe dichter deze zandputten bij grotere plaatsen gelegen zijn, hoe vaker het transport plaatsvindt met landbouwtractoren. Met name de 3-assige kiepauto's met kraan raken volgens TLN steeds meer lokale/regionale werkzaamheden kwijt. TLN schat in dat zo'n 50 procent van de transporten inmiddels door landbouwtractoren wordt uitgevoerd.

Uit enquêtes in de grondverzetsector, die CUMELA heeft uitgevoerd, blijkt dat het totaal aantal aangeschafte kippers in de periode 2006–2010 met zo'n zeven procent is toegenomen. De aanschaf van kippers met afdekzeilen en kleppen, die veel in het grondverzet worden gebruikt, is meer dan verdubbeld. Deels wordt dit echter veroorzaakt door intensievere handhaving op afvallende lading en vervanging van kippers zonder afdekmogelijkheden.

Administratieve lasten

Tijdens het AO op 19 mei 2010 heb ik u een inschatting gepresenteerd van de administratieve lasten van een verplicht kenteken voor landbouwvoertuigen, een herkenningsplaat conform het advies van de initiatiefgroep landbouwvoertuigen onder leiding van mevrouw Peijs en het snelheidsbordje uit mijn voorstel van 2 november 2009. Hieronder staat de betreffende inschatting. Definitieve berekeningen van de administratieve lasten kunnen pas gemaakt worden op basis van gedetailleerde uitvoeringstoetsen. Daarvoor zal, na besluitvorming van uw kant over de gewenste vorm van herkenbaarheid van de voertuigen die gebruik willen maken van een verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u, in het kader van de voorbereiding van de noodzakelijke regelgeving opdracht gegeven worden.

Verplichte kentekening

200 000 bestaande voertuigen en 50 000 aanhangwagens
2500 nieuwe voertuigen en 3000 overschrijvingen per jaar

Kosten:

Kosten aanvraag:	€ 38
Kosten plaat:	€ 12,50
Totaal	€ 10 100 000
Incl. volkentekens aanhangwagens	€ 12 625 000

Administratieve lasten

Per voertuig:	€ 100
Incidenteel bij invoering:	€ 20 800 000
Incl. volkentekens aanhangwagens	€ 36 800 000
Structureel jaarlijks:	€ 240 000
Totaal exclusief volkentekens aanhangwagens	€ 30 900 000
Totaal inclusief volkentekens aanhangwagens	€ 49 425 000

Herkenningsplaat conform advies Peijs

75 000 bestaande voertuigen
2500 nieuwe voertuigen per jaar
3000 overschrijvingen per jaar

Kosten:

Kosten aanvraag	€ 38
Kosten plaat:	€ 12,50
Bij invoering	€ 3 787 500
Structureel jaarlijks	€ 122 000

Administratieve lasten:

Per voertuig:	€ 60
Bij invoering:	€ 4 500 000
Structureel jaarlijks:	€ 240 000
Totaal	€ 8 287 500

Snelheidsbordje «40 km»

De kosten van een snelheidsbordje (inschatting maximaal € 12,50 per stuk) bedragen, uitgaande van materiaalkosten en eenvoudige beschikbaarheid, voor 750 000 trekkers circa € 937 500. De administratieve lasten zijn naar verwachting nihil vanwege de verwachte verspreiding van het bordje via brancheorganisaties voor bestaande voertuigen en montage door de fabrikant voor nieuwe voertuigen.

Planning start experiment met «Begeleid Rijden»

Op 22 maart jongstleden heb ik u geïnformeerd over de planning voor invoering van het experiment met begeleid rijden. Ik heb u aangegeven dat deze planning kritisch was vanwege onverwachte complexiteit in de processen en systemen voor de afgifte van het rijbewijs en de begeleiderspas. Ik heb derhalve toegezegd u te informeren indien er veranderingen in de planning optreden.

Allereerst werk ik momenteel met het ministerie van Justitie en de uitvoerings- en handhavingsorganisaties aan de inbedding van de motie De Rouwe/Roefs in de opzet van het experiment en de systemen voor toetsing van verkeersantecedenten van mogelijke begeleiders. Deze motie (29 398, nr. 144) komt erop neer dat de regering wordt verzocht voor het begeleiden van minderjarige automobilisten de eis te stellen dat de begeleider niet veroordeeld mag zijn geweest voor rijden onder invloed en dat hem geen Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer of Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer mag zijn opgelegd. Ik heb u tijdens het debat aangegeven dat ik me goed kan vinden in de inhoud van deze motie en deze graag uitvoer, aangezien het van groot belang is dat begeleiders van onbesproken gedrag zijn. Dit vraagt om een systeem waarmee voorafgaand aan de afgifte van de begeleiderspas strafrechtelijke en

bestuursrechtelijke verkeersantecedenten worden getoetst. Uitgangspunt van mijn experiment is laagdrempeligheid en toegankelijkheid. Ik wil voorkomen dat dit systeem drempels voor deelname aan het experiment opwerpt. Dit vergt een zorgvuldige uitwerking.

Ten tweede werk ik momenteel samen met het ministerie van Justitie, de politie, het CBR en de RDW aan het stelsel van maatregelen en sancties dat ik van toepassing wil verklaren op overtreding van de regels van het experiment door de 17-jarige bestuurder, naast het vigerende handhavingskader dat krachtens de Wegenverkeerswet 1994 voor gedragingen van de jonge bestuurders ter beschikking staat. Ik vind het belangrijk dat enkele passende maatregelen de jonge bestuurders weerhouden van het rijden in strijd met de eisen die het experiment aan hen stelt en goed handhaafbaar zijn. Momenteel bezie ik daartoe de mogelijkheden voor schorsing dan wel ongeldig verklaring van het rijbewijs.

De complexiteit van beide bovenstaande zaken, in combinatie met de benodigde zorgvuldigheid die ik hiervoor in acht wil nemen, heeft consequenties voor de planning van het experiment. Ik zal u kort na het zomerreces in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 de conceptregelgeving van het experiment toesturen, zodat het experiment zo spoedig mogelijk na 1 januari 2011, maar uiterlijk in de zomer van 2011 kan worden gestart.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings