

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 228

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 mei 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 2 november 2009 inzake een nadere reactie verbetering van de verkeersveiligheid in het landbouwverkeer (Kamerstuk 29 398, nr. 184).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 mei 2010.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik, C.C.M. (GL), Staaij, C.G. van der (SGP), Srijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Mastwijk, J.J. (CDA), Jager, H. (CDA), Voorzitter, Koopmans, G.P.J. (CDA), Gerken, A.M.V. (SP), Ham, B. van der (D66), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Boelhouwer, A.J.W. (PvdA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Eski, N. (CDA), Jansen, P.F.C. (SP), Cramer, E.A. (CU), Roemer, E.G.M. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Broeke, J.H. Ten (VVD), Ondervoorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Polderman, H.J. (SP), Tang, P.J.G. (PvdA), Rouwe, S. de (CDA), Linhard, P. (PvdA), Meeuwis, CLM (VVD) en Mos, R. De (PVV).

Plv. leden: Gent, W. van (GL), Vlies, B.J. van der (SGP), Harbers, M.G.J. (VVD), Bilder, E.J. (CDA), Pieper, H.T.M. (CDA), Atsma, J.J. (CDA), Bommel, H. van (SP), Koşer Kaya, F. (D66), Krom, P. de (VVD), Vermeij, R. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Besselink, M. (PvdA), Hijum, Y.J. Van (CDA), Vacature, SP (), Anker, E.W. (CU), Leeuwen, H. van (SP), Knops, R.W. (CDA), Verdonk, M.C.F. (Verdonk), Thieme, M.L. (PvdD), Lempens, P.P.E. (SP), Waalkens, H.E. (PvdA), Haverkamp, M.C. (CDA), Albayrak, N. (PvdA), Neppérus, H. (VVD) en Agema, M. (PVV).

Inleiding

Op 5 november 2009 heeft uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat in Algemeen Overleg (kamerstuk 29 398, nr. 194) het voorstel ter verbetering van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer besproken, dat de commissie op 2 november 2009 (kamerstuk 29 398, nr. 184) per brief is voorgelegd. In dit debat is u nadere inhoudelijke informatie toegezegd over enkele aspecten van het pakket aan maatregelen dat is besproken. Tevens heeft de commissie na het debat een groot aantal aanvullende vragen gesteld. Tenslotte heeft de initiatiefgroep landbouwverkeer onder leiding van mevrouw Peijs naar aanleiding van het debat een aanvullend advies uitgebracht, dat u in afschrift heeft ontvangen. De initiatiefgroep Peijs bestaat uit VVN, LTO, CUMELA, het ROV Zeeland, Stoas Hogeschool en TLN. De RDW en het OM hebben de initiatiefgroep geadviseerd.

Met deze brief beantwoord ik uw vragen, geef ik invulling aan de toezeggingen uit het debat van 5 november 2009 en reageer ik op het aanvullend advies van de initiatiefgroep Peijs.

Het rijbewijs

In de nadere uitwerking van het voorstel van 2 november 2009 is conform de wens van uw Kamer specifieke aandacht besteed aan de toegezegde aanscherping van het trekkercertificaat voor jongeren van 16 en 17 jaar. Reeds snel werd duidelijk dat dit in materiële zin zou leiden tot eisen aan de kennis en rijvaardigheid van kandidaten die vergelijkbaar zouden zijn met die aan een rijbewijs. In het licht hiervan stel ik u dan ook conform het advies van de initiatiefgroep Peijs voor om over te gaan tot introductie van een rijbewijs T voor iedereen die na invoering van de benodigde regelgeving de leeftijd van 16 jaar bereikt en een land- of bosbouwtrekker (LBT) of motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS) wil besturen, ongeacht de te rijden maximumsnelheid. Hiermee kan het huidige trekkercertificaat voor 16- en 17-jarigen, dat in 2000 als overgangsregeling in de Arbowet is opgenomen, komen te vervallen.

De eisen die aan de rijvaardigheid van bestuurders van landbouwtrekkers worden gesteld zijn op deze manier voor iedereen gelijk, ongeacht leeftijd. Deze wens heeft u in het debat op 5 november 2009 ook geuit. Bovendien komen de eisen via een wijziging terecht in die regelgeving die daartoe specifiek is bestemd: de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement rijbewijzen. Ik streef er daarbij naar om het theorie-examen voor het trekkerrijbewijs aan te laten sluiten bij het theorie-examen B. Op die manier is het theoriecertificaat T tevens geldig als theoriecertificaat B.

De voorbereidingen hiertoe zullen ter hand worden genomen resulterend in de noodzakelijke wijziging van de Wegenverkeerswet 1994. Dit zal zoals u weet zo'n twee jaar in beslag nemen. Dit betekent echter niet dat er twee jaar niets gebeurt. In de geest van de wens van uw Kamer zullen de nieuwe exameneisen voor het theorie- en praktijkexamen voor rijbewijs T zo snel mogelijk worden geïntegreerd in de huidige exameneisen voor het trekkercertificaat. Op deze manier wordt het niveau van het bestaande trekkercertificaat zo snel mogelijk in overeenstemming gebracht met de nieuwe eisen van het trekkerrijbewijs. Hiermee is het verantwoord om jongeren die na deze aanscherping het trekkercertificaat behalen, dit na invoering om te laten wisselen voor een rijbewijs T. Zij zijn immers conform de nieuwe eisen getoetst. Bijkomend voordeel hiervan is dat handhavende instanties op straat te maken krijgen met één document voor de rijvaardigheid en niet langer ook rekening dienen te houden met trekkercertificaten.

Eerder is al gebleken dat alle betrokken partijen bij dit onderwerp een balans willen creëren tussen de aanpak van de verkeersonveiligheid van het landbouwverkeer enerzijds en de kosten en administratieve lasten in de landbouwsector anderzijds. In dat licht wordt conform het advies van mevrouw Peijs iedereen die na invoering van het rijbewijs T de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt en beschikt over een rijbewijs B, vrijgesteld van het behalen van het rijbewijs T. Mensen die op het moment van invoering reeds beschikken over een rijbewijs CE, krijgen de categorie T bij vernieuwing van het rijbewijsdocument automatisch bijgeschreven op het document. Op deze manier rijdt er na invoering niemand meer zonder rijbewijs op een LBT of MMBS. Bovendien is er op deze manier sprake van een ingroeimodel waarmee iedereen die zo'n voertuig wil besturen op termijn over het specifieke rijbewijs T beschikt.

De introductie van een rijbewijs maakt ook mogelijk om van bestuurders van LBT en MMBS die zich ernstig misdragen in het verkeer, het rijbewijs in te vorderen, hen naar een (Lichte) Educatieve Maatregel Alcohol of Gedrag te sturen of een onderzoek naar de rijvaardigheid op te leggen. Daartoe zullen in de concept-wetswijziging de noodzakelijke eisen aan de rijgeschiktheid worden opgenomen. Op dit moment vindt overleg plaats met de Europese Commissie over een mogelijke vrijstelling voor het rijbewijs E bij B voor bestuurders die reeds de beschikking hebben over het rijbewijs T. Zij hebben immers in het praktijkexamen laten zien over de vereiste rijvaardigheid te beschikken in het besturen van een trekkend voertuig met aanhangwagen. Een mogelijke vrijstelling vereist nauwkeurige afstemming van de examenvoertuigen van het rijbewijs T op de eisen die Europese rijbewijsregelgeving aan de examenvoertuigen voor rijbewijs E bij B stelt.

Het rijbewijsaspect van het besluit laat zich als volgt schematisch weergeven, uitgaande van invoering van het rijbewijs T op 1 januari 2012.

Geboortedatum	Rijbewijs T	Ander rijbewijs
Na 31/12/1995	Verplicht	Nee
Voor 1/1/1996	Niet verplicht	Rijbewijs B of hoger
Tussen 31/12/1993 en 1/1/1996	Verplicht	«Verzwaard» trekkercertificaat geeft recht op omwisseling naar rijbewijs T

Het CBR zal opdracht krijgen om in nauwe samenwerking met het agrarisch onderwijs, het Kenniscentrum Beroepsonderwijs Bedrijfsleven Aequor en de maatschappelijke organisaties in de landbouw een evenwichtig theorie- en praktijkexamen voor rijbewijs T te ontwikkelen. Daarbij zal het CBR verzocht worden deze examens te voeren met belangrijke elementen uit de examens voor de rijbewijzen voor de personenauto en vrachtauto. Bij de ontwikkeling van het praktijkexamen, dat standaard zal worden afgenomen op een trekker/ aanhangwagen combinatie, zal het CBR gevraagd worden lering te trekken uit de ervaringen hiermee in de ons omringende Europese lidstaten. De opleiding voor het rijbewijs T is een vrije marktactiviteit, conform andere opleidingen in Nederland. Wel zal de opleiding worden geïntegreerd in het agrarisch onderwijs. Dit maakt het mogelijk de huidige praktijk voort te zetten, waarin kandidaten die een agrarische opleiding volgen, tijdens deze opleiding het rijbewijs T kunnen behalen. Dit houdt de kosten voor de kandidaat zo laag mogelijk. De zogenaamde «groene scholen» kunnen als marktactiviteit ook de opleiding van kandidaten verzorgen die geen agrarische opleiding volgen. Uiteraard kan de opleiding ook door rijsscholen verzorgd worden. Het CBR verzorgt als exameninstituut voor het rijbewijs de examinering voor het rijbewijs T. Het CBR kan de kosten van het rijbewijs T op dit moment nog niet inschatten.

Overige aspecten

De laatste jaren is er naast een mogelijke invoering van een trekkerrijbewijs ook veelvuldig gesproken over al dan niet invoering van een kenteken. Uw Kamer heeft hier begin 2007 een duidelijke uitspraak over gedaan om niet over te gaan tot kentekening van het landbouwverkeer. Ik voer deze motie onverkort uit hetgeen betekent dat er geen sprake van kentekening op landbouwvoertuigen kan zijn. Mocht dit wel geïntroduceerd worden dan zou er sprake zijn van een kostenpost van € 49 425 000 inclusief de administratieve lasten conform de huidige berekeningssystematiek. Zoals gezegd voer ik de motie onverkort uit en blijf, in lijn met uw Kamer, tegenstander van deze kentekening.

Een andere discussie is die rond de verhoging van de maximum snelheid van een deel van de tractoren en de vraag hoe deze snellere categorie van tractoren optisch herkenbaar te maken is. In het debat van november van het afgelopen jaar legde ik u een optie voor van een op snellere tractoren te monteren herkenningsteken in de vorm van een snelheidsbord. De kosten van een dergelijk vrijwillig te monteren snelheidsbord zullen door de markt bepaald worden en naar verwachting lager dan € 12,50 zijn. Uitgaande van de schatting van de sector dat maximaal 75 000 trekkers hiervan gebruiken zullen maken, komen de totale materiaalkosten neer op maximaal € 937 500.

De initiatiefgroep Peijs heeft hiertoe inmiddels een tweede optie ontwikkeld. Deze gaat uit van een soort van herkenningsplaat die de herkenbaarheid van de snellere categorie landbouwvoertuigen zou moeten realiseren tegen administratieve lasten die beduidend lager zijn dan de eerder genoemde algemeen in te voeren kentekenplaat. Een voorlopige inschatting van de kosten van dit voorstel inclusief administratieve lasten conform de huidige berekeningssystematiek komt op een bedrag van € 8 287 500.

De initiatiefgroep Peijs heeft hier nadere studie naar gedaan en stelt een verhoging van de maximumsnelheid voor van 25 km/u naar 40 km/u voor landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid die zijn voorzien van een speciale herkenningsplaat. Deze plaat, gebaseerd op het reeds bestaande kenteken voor landbouwvoertuigen in de grensstreek (GV-kenteken), kan via een digitale administratieve procedure worden afgegeven. De plaat wordt uitsluitend afgegeven voor voertuigen die technisch in staat zijn om met een snelheid van 40 kilometer per uur te rijden. Het uiterlijk van de herkenningsplaat is vergelijkbaar met een kentekenplaat.

Zoals gezegd respecteer ik de motie Atsma en ben daarmee geen voorstander van een kentekenplicht van landbouwvoertuigen. Het is aan uw Kamer om te oordelen hoe u staat tegenover een mogelijke snelheidsverhoging van een deel van de landbouwvoertuigen en hoe u deze categorie optisch herkenbaar wil laten zijn.

De initiatiefgroep is verder voorstander van educatie, voorlichting en communicatie voor een veiliger gebruik van het landbouwvoertuig en het gedrag van bestuurders op de weg.

Ik wil hen graag complimenteren met de initiatieven die zij ontplooiën op het gebied van actualisatie en herdruk van materialen, zodat juist in gebieden met veel landbouwverkeer weggebruikers op een adequate manier op de risico's geattendeerd kunnen worden.

Beantwoording schriftelijke vragen

In het licht van het bovenstaande beantwoord ik uw schriftelijke vragen als volgt.

Rijbewijs

16, 17, 19 tot en met 33, 36

Deelt u de mening dat het nieuwe trekkerrijbewijs op zijn minst moet zijn verankerd in de verkeerswetgeving en niet in de Arbowetgeving, zoals ook wordt gesteld door het agrarisch onderwijs, de landbouworganisaties en CUMELA?

Vindt u dat de overgangsregeling trekkercertificaat voor de openbare weg, welke

oorspronkelijk op 31 december 1998 zou eindigen, uit oogpunt van verkeersveiligheid de juiste basis is om rijvaardigheidseisen van bestuurders van landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid in te verankeren? Zo ja, wat zijn hiervoor uw argumenten? Zo nee, waarom niet?

Is het bestuurders van landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid met een (opgevaardeerd) trekkercertificaat toegestaan om ook in het buitenland deze voertuigen te besturen?

Deelt u de mening dat wanneer in plaats van een volwaardig T-rijbewijs aansluiting wordt gezocht bij bestaande rijbewijscategorieën, het gezien de ledige gewichten, afmetingen, as-lasten en laadvermogens van landbouwvoertuigen en hun aanhangers veel logischer is om aan te sluiten bij rijbewijscategorie C/CE/C1/C1E in plaats van BE?

Deelt u de mening dat u met de voorgestelde maatregel een opwaardering van het rijbewijs B/E bewerkstelligt en een afwaardering van de rijbewijzen C/CE/C1/C1E? Vindt u dit verantwoord, en zo ja waarom?

Deelt u de mening dat de lasten van een rijbewijsplicht voor de agrarische sector helemaal niet zo hoog zullen zijn indien er wordt gekozen voor een geleidelijke ingroei van een verplicht T-rijbewijs op basis van geboortedatum waarbij huidige

Landbouwvoertuig bestuurders worden ontzien? Waarom heeft u niet voor deze oplossing gekozen?

Kunt u reageren op de stelling van LTO dat voor 16- en 17-jarigen de lat hoger moet worden gelegd dan met het huidige ARBO certificaat? Zo ja, waarom kiest u niet gelijk voor een Trekkerrijbewijs T?

Deelt u de mening dat met een apart trekkerrijbewijs (T) er bij het examen apart getoetst kan worden op rijvaardigheid in een landbouwvoertuig, in tegenstelling tot, het examen voor het BE rijbewijs?

Wat is uw mening over het voorstel om bij invoering van het trekkerrijbewijs

T automatisch vrijstelling te geven voor de rijbewijscategorie BE?

Deelt u de mening dat een personenauto met aanhangwagen of caravan waarvoor rijbewijs BE nodig is, van een andere orde is dan een zwaar landbouwvoertuig met aanhangwagen? Vindt u het verantwoord wanneer iedereen met rijbewijs BE straks met zo'n zware combinatie de weg op mag?

Klopt het dat tijdens rijlessen voor het rijbewijs BE gebruik wordt gemaakt van een trekkend voertuig tot maximaal 3 500 kg met een kentekenbewijs waarin het maximale (on)geremde trekgewicht van de aanhanger staat vermeld?

Klopt het dat trekkende landbouwvoertuigen veel zwaarder kunnen zijn dan 3 500 kg, laat staan in combinatie met een aanhanger, en dat deze landbouwvoertuigen niet over een kentekenbewijs beschikken waarin het maximale (on)geremde trekgewicht staat vermeld?

Deelt u de veronderstelling dat uw voorstel eigenlijk inhoudt dat (jeugdige) bestuurders op veel zwaardere en grotere landbouwvoertuigen worden toegelaten, dan de voertuigen waarin rijbewijs BE voorziet? Waarom kiest u er niet voor om 16-jarigen alleen op lichte landbouwvoertuigen te laten rijden?

Klopt het dat door de voorgestelde maatregel bestuurders zonder rijbewijs, al dan niet in de categorie 16/17-jarigen, nog steeds zware, grote en snelle landbouwvoertuigen of combinaties kunnen gebruiken op de openbare weg?

Klopt het dat door deze voorgestelde maatregel de enige rem op onbevoegd gebruik qua snelheid van deze zware, grote en snelle landbouwvoertuigen of combinaties daarvan het gedrag en de instelling van de 16/17-jarige bestuurder is? Deelt u de mening dat er voor deze groep met deze voorgestelde maatregel nog steeds geen enkele verkeersveiligheidstest is, aangezien het trekkercertificaat alleen een arbo-certificaat is?

Klopt het dat juist het gedrag en de instelling van de 16/17-jarige bestuurder als debet aan de verkeersveiligheid en de oververtegenwoordiging van jeugdige bestuurders bij ongevallen met landbouwvoertuigen verondersteld wordt in meerdere onderzoeken naar dit onderwerp?

Kunt u aangeven of het rijden met een landbouwvoertuig met een snelheid van 40 km/uur met rijbewijs BE veiliger is dan het rijden met een landbouwvoertuig tot 25 km/uur zonder rijbewijs?

Het huidige trekkercertificaat is momenteel gebaseerd op een overgangsregeling op basis van artikel 9:36 van het Arbeidsomstandighedenbesluit. Het certificaat heeft uitsluitend waarde in Nederland. Het wordt afgegeven na een met succes afgelegde theorie- en praktijktoets. In deze toetsen is naast aandacht voor werkomstandigheden en veiligheid ook aandacht voor de verkeersveiligheidsaspecten van het besturen van een trekker. De examens kennen eindtermen op het gebied van de betekenis van verkeersborden en verkeerstekens, het naleven van verkeersregels en de gedragsregels met betrekking tot het veilig deelnemen aan het verkeer. Het theorie-examen voor dit certificaat wordt door het CITO gemaakt en bestaat uit veertig vragen: twintig over verkeerszaken en twintig over veiligheid- en inrichtingszaken. Het praktijkexamen bestaat uit het rijklaar maken van de combinatie en drie rijproeven, waarin aandacht wordt geschonken aan het toepassen van voorrangregels en het naleven van verkeersvoorschriften.

In het besluit wordt met de introductie van een rijbewijs T de overgangsregeling van het trekkercertificaat beëindigd, worden de betreffende exameneisen uit de ARBO-wetgeving verwijderd en opgenomen in de Wegenverkeerswet 1994 en onderliggende regelgeving. De introductie van het rijbewijs T via een ingroeimodel op basis van geboortedatum maakt het mogelijk de bestaande eisen aan het trekkercertificaat aan te scherpen op met name de rijvaardigheid, het verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid van soms jonge bestuurders van landbouwvoertuigen. Het praktijkexamen voor rijbewijs T zal immers worden afgenomen op een trekker-aanhangwagen combinatie, die doorgaans zwaarder is dan het examenvoertuig voor rijbewijs BE (een combinatie van een personenauto met aanhangwagen). Zoals hierboven aangegeven zal het CBR opdracht krijgen om dit examen te voeden met belangrijke elementen uit de examens voor de personen- en vrachtauto.

In de tijd die is verstreken na het afgelopen Algemeen Overleg op 5 november 2009 is nader gekeken naar de vraag welk rijbewijs een vrijstelling zou opleveren voor het rijbewijs T. U heeft deze vraag ook schriftelijk gesteld. De beste mogelijkheid hiervoor, zoals ook gesteld in het advies van de initiatiefgroep Peijs, is het rijbewijs B. Op deze manier

zit er na invoering van het rijbewijs T niemand meer zonder rijbewijs op een landbouwtrekker en blijven de lasten voor de landbouwsector beperkt. Lasten die aanzienlijk zouden stijgen als ik het rijbewijs BE of CE als basis voor de vrijstelling zou beschouwen en een deel van de gebruikers na invoering alsnog het rijbewijs T, het rijbewijs BE of het rijbewijs CE dienden te behalen.

Het leggen van de basis voor een vrijstelling bij rijbewijs CE is om verschillende redenen te zwaar. Zoals eerder aangegeven is het uitgangspunt de huidige situatie, waarin geen eisen worden gesteld aan het besturen van landbouwtrekkers op de openbare weg. Daarnaast is het rijbewijs CE vereist voor het besturen van zware vrachtauto's met aanhangwagens. Dit zijn totaal andere voertuigen met andere rijeigenschappen.

Daarbij komt dat vrachtauto's met een snelheid van maximaal 80 kilometer per uur aan het verkeer deelnemen. Ook dienen houders van dit rijbewijs in principe, behoudens een lokale vrijstelling conform de Europese richtlijn vakbekwaamheid, te beschikken over een specifieke code op het rijbewijs en te voldoen aan nascholingsverplichtingen die specifiek zijn geënt op chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer.

Maximumsnelheid en herkenbaarheid

1, 3, 18 en 37

Kunt u aangeven waarom u niet voor invoering van het kenteken voor landbouwvoertuigen bent, terwijl alle door Land- en Tuinbouw Nederland en Veilig Verkeer Nederland onderzochte lidstaten voor landbouwvoertuigen een verplichting kennen tot het voeren van een kenteken en de voorzitter van VVN tevens kentekening adviseert?

Deelt u de mening dat koppeling van de snelheidsverhoging aan het rijbewijs op basis van vrijwilligheid, minder logisch is dan koppeling aan het kenteken omdat met een verplicht kenteken een grotere groep kan worden bereikt? Kan daarmee sneller een substantieel aantal landbouwvoertuigen harder rijden?

Hoe denkt u de maatschappelijke voordelen en administratieve baten uit het advies «Aanpak Kentekening Land- en bosbouwtrekkers» ook voor bezitters en gebruikers van landbouwvoertuigen te bereiken, zonder algehele kentekening en algehele rijbewijsplicht voor landbouwvoertuigen en hun bestuurders? Kunt u dit aangeven voor elke bate die genoemd is in dit advies?

Voor bromfietsbestuurders geldt een verplichte kentekening en volgt op korte termijn een rijbewijsplicht; hoe ziet u in dit verband het ontbreken van een dergelijke plicht voor bestuurders van landbouwvoertuigen?

In het voorstel dat u per brief op 2 november is voorgelegd is de motie Atsma uitgangspunt geweest. Dit is nog steeds het geval.

8 t/m 10 en 47

De maximum constructiesnelheid bedraagt volgens richtlijn 2003/37/EG (typegoedkeuring van landbouwvoertuigen) landbouwvoertuigen 40 kilometer per uur. Welke aanvullende technische eisen stelt u aan landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid die 45 kilometer per uur mogen rijden?

Deelt u de mening dat een verhoging van de maximumsnelheid tot 40 kilometer per uur beter aansluit op richtlijn 2003/37/EG en tevens op verordening (EG) 561/12006/EG (rij- en rusttijden in het wegvervoer), waarin een tachograaf wordt voorgeschreven voor voertuigen die meer dan 40 kilometer per uur mogen rijden?

Is het waar dat met de voorgestelde extra verhoging met 5 kilometer per uur van de maximumsnelheid tot 45 kilometer per uur, het gebruik van gronddumpers en dergelijke ten behoeve van de bouw tot een kostenverhoging zal leiden voor de bouwsector ten gevolge van de administratieve lasten die samenhangen met de tachograafplicht? Zo ja, kunt u aangeven hoe hoog deze administratieve lasten zullen zijn?

Kunt u aangeven wat de opvatting van de Bond van Verzekeraars is ten aanzien van het voorstel? Maakt het al of niet aanbrengen van een bordje van 45 km/uur of 40 km/uur een landbouwvoertuig verzekeraar?

De initiatiefgroep Peijs stelt een maximumsnelheid van 40 km/u voor, gekoppeld aan de registratie van deze voertuigen en het voeren van de herkenningsplaat. De initiatiefgroep Peijs heeft mij, gelet op het type goedkeuringseisen van landbouwtrekkers en de daarbij door de constructie bepaalde maximumsnelheid van veelal 40 km/u, aangegeven dat een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur tot onevenredige lasten voor de landbouwsector zal leiden vanwege onbedoelde toepasselijkheid van rij- en rusttijdenregimes en de digitale tachograaf. Een maximumsnelheid van 40 km/u heeft geen invloed op de verzekering van deze voertuigen.

Verkeersveiligheid

2

Kunt u ingaan op die adviezen van de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen waarop u in uw brief van 2 november 2009 niet bent ingegaan?

Het oorspronkelijke advies van de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen van december 2008 is inmiddels opgevolgd door een aanvullend advies dat ik (en u in afschrift) op 4 maart 2010 heb ontvangen. Op basis daarvan is een aangepast voorstel ontwikkeld dat u in het eerste deel van deze brief uiteen is gezet.

4

Deelt u de mening, gelet op het feit dat het aantal dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen groter is dan het aantal dodelijke ongevallen met rechts afslaan vrachtauto's, dat forse inspanningen en uitgaven van overheid en bedrijfsleven te rechtvaardigen zijn om het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen terug te dringen?

De verhouding tussen het aantal dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen en het aantal dodelijke ongevallen met rechts afslaan vrachtauto's is niet het meest relevant. Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. Het is dan ook van belang om alle ongevaloorzaken van verkeersslachtoffers verder terug te brengen, vandaar dat u onderhavige voorstellen worden voorgelegd ter verbetering van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer.

34 en 35

Waarom kiest u ervoor om bestuurders van landbouwvoertuigen te laten kiezen hoe hard er gereden wordt? Waarom kiest u niet voor een verplichte snelheid op N-wegen?

Waarom kiest u niet voor een onderscheid in snelheid afhankelijk van het soort weg, waarop gereden wordt?

De Wegenverkeerswetgeving kent geen verplicht te rijden snelheden voor N-wegen. De toelating van landbouwvoertuigen op deze wegen en de daarbij behorende maximumsnelheid vind ik een verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder.

De eventuele verhoging van de maximumsnelheid van landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid dient mogelijk samen te gaan met een wijziging van de betekenis van de borden C8 en C9, die momenteel de gesloten verklaring regelt voor voertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/u. Het is aan de wegbeheerder om te besluiten over de toelating van «snelle» tractoren op deze wegen.

Handhaving

41 tot en met 46

Deelt u de mening van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie dat alleen algehele kentekening van landbouwvoertuigen bijdraagt tot adequate handhaving op verkeersovertredingen, belading-normen etc? Zo neen, hoe rijmt u dat dan met het feit dat het BVOM, de politie en het RDW daar wel voor pleiten?

Ziet u ook het risico dat bestuurders zonder rijbewijs BE ook in een landbouwvoertuig met een bordje 45 kilometer per uur zouden kunnen rijden en dat daarbij van de buitenkant niet zichtbaar is dat er sprake is van onbevoegd gebruik als er harder wordt gereden dan 25 km/uur?

Kunt u aangeven hoe de hogere maximum snelheid kan worden gehandhaafd zonder kenteken, gezien de brief van 20 november 2006» waarin uw ambtsvoorganger kentekening als een adequate uitvoering ziet van richtlijn 2003/37/EG met het oog op verkeersveiligheid?

Bent u bekend met de stelling van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie dat de voorgenomen maatregel niet gehandhaafd kan worden? Kunt u op deze stelling reageren?

Kunt u aangeven hoe u de voorgenomen maatregel gaat handhaven?

Kunt u aangeven welke sancties er volgen indien bestuurders en/of eigenaren zich niet aan deze regels houden (snelheid, kentekening, rijbewijsplicht)?

Voor de handhaving van de maximumsnelheid is optische herkenbaarheid noodzakelijk. Uitgaande van de motie Atsma is de optie van het voorstel van een snelheidsbordje besproken. De initiatiefgroep Peijs komt met het voorstel van een herkenningsplaat. Uw Kamer heeft een duidelijke uitspraak over kentekening gedaan en omdat ik deze motie zoals gebruikelijk onverkort uitvoer kan er geen sprake zijn van kentekening op landbouwvoertuigen. De rijbewijsplicht opent tevens de mogelijkheid om bestuurders die zich misdragen in het verkeer naar een educatieve maatregel Alcohol of Gedrag te sturen of een onderzoek naar de rijvaardigheid en/of geschiktheid op te leggen.

Kosten en administratieve lasten

12 t/m 15

Kunt u de stelling, dat een rijbewijsplicht voor aanzienlijke lasten zorgt voor de agrarische sector, onderbouwen en specificeren? Is de berekening van de Rijksdienst voor het Wegverkeer juist dat de administratieve lasten van het kenteken niet 300 tot 600 euro zijn, maar slechts 95 euro per landbouwvoertuig, inclusief 60 euro voor tijdsbeslag?

Kunt u aangeven wat de administratieve lasten zijn van het voeren van een snelheidsbord voor 45 kilometer per uur op betreffende motorvoertuigen?

Hoeveel bedragen de kosten van het door u toegezegde opgewaardeerde trekcertificaat, en wat zijn de kosten van een specifiek trekkerrijbewijs T gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994?

Deelt u de mening dat de administratieve lasten lager zijn als in aanmerking wordt genomen dat in ruil voor het trekkerrijbewijs het trekcertificaat kan verdwijnen?

Het besluit gaat uit van de introductie van een rijbewijs T voor bestuurders van LBT en MMBS. In de beantwoording van uw vragen op dit terrein hieronder zijn de kosten en administratieve lasten van dit rijbewijs in kaart gebracht. Het is belangrijk om onderscheid te maken in nalevingkosten en administratieve lasten. Dat laatste bestaat uit de kosten van burgers om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit wet- en regelgeving van de overheid. Nalevingkosten zijn de kosten die burgers maken om de wet- en regelgeving na te leven.

De berekeningen betreffen een voorlopige inschatting. De daadwerkelijke kosten en administratieve lasten worden pas inzichtelijk als de RDW de uitvoeringstoets op het besluit heeft uitgevoerd en is tevens afhankelijk van het al dan niet invoeren van een vorm van registratie van LBT en MMBS.

Nalevingkosten en administratieve lasten rijbewijs

De nalevingkosten van het rijbewijs T zijn op dit moment nog niet bekend. Deze kosten bestaan uit de kosten voor het afleggen van de bijbehorende examens.

Het uiteindelijke tarief voor het theorie- en praktijkexamen, alsmede dat voor een rijles op een landbouwvoertuig, is namelijk sterk afhankelijk van de inhoudelijke eisen hieraan en de daaropvolgende kosten die samenhangen met de ontwikkeling van de examens. In de verwerking van het besluit in conceptwetgeving zullen deze kosten in kaart worden gebracht.

De administratieve lasten van het rijbewijs T bestaan uit de tijd en de kosten die gemoeid zijn met het aanvragen, aanschaffen en afhalen van het rijbewijsdocument alsmede het identificeren voorafgaand aan het afleggen van het examen. Deze kost een burger gemiddeld 2 uur: één uur voor het aanvragen en identificeren en één uur voor het afhalen van het rijbewijs. De kosten van het document zijn per gemeente verschillend en bedragen gemiddeld 40 euro. De totale lasten zijn afhankelijk van het aantal mensen dat het rijbewijs T zal gaan halen. Het exacte aantal is op dit moment niet bekend, dus kan een inschatting van de totale administratieve lasten louter op basis van aannames worden gemaakt.

Momenteel leggen per jaar zo'n 3000 jongeren van 16 en 17 jaar de examens voor het trekkercertificaat af. Zij zullen na invoering van het rijbewijs T de theorie- en praktijkexamens daartoe gaan afleggen. Noch betrokken partijen noch het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben concrete gegevens over het aantal mensen dat momenteel zonder rijbewijs of trekkercertificaat op een landbouwtrekker rijdt en dus na invoering een rijbewijs T of rijbewijs B dient te behalen. De verwachting is dat dit aantal minimaal is, aangezien betrokken partijen aangeven dat de overgrote meerderheid van de mensen die op een agrarisch bedrijf werken en met landbouwtrekkers rijden, ook over een rijbewijs B beschikt. Een rijbewijs B geeft immers vrijstelling van het rijbewijs T.

Het bovenstaande betekent dat de administratieve lasten van de introductie van het rijbewijs T beperkt blijven tot de lasten die gedragen worden door de 3 000 jongeren die jaarlijks «instromen». Dit is:

In uren: 3 000 maal 2 uur per rijexamen: 6 000 uren
In geld: 3 000 maal € 40 per rijbewijs: € 120 000

Kosten en administratieve lasten snelheidsbordje

De kosten van een snelheidsbordje bedragen, uitgaande van materiaal-kosten en eenvoudige beschikbaarheid, voor 750 000 trekkers circa € 937 500.

Kosten en administratieve lasten herkenningssplaat conform advies Peijs

De administratieve lasten voor het aanvragen van de herkenningssplaat bestaan net als bij het kenteken uit de tijd die daarmee gemoeid is en de kosten voor het registratiebewijs en de herkenningssplaat. De verwachte tijdsbesteding voor een eerste aanvraag van het registratiebewijs is 2 uur, voor een overschrijving 1 uur. De RDW heeft aangegeven dat de kosten voor een eerste registratie niet hoger zullen uitkomen dan de € 38 die thans voor het GV-kenteken gelden. Een overschrijving kost € 9 per voertuig. De prijs van de herkenningssplaat zal in de markt tot stand komen en bedraagt naar verwachting €1 2,50.

In totaal zijn er nu ongeveer 200 000 landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. Betrokken partijen hebben aangegeven dat er naar verwachting 75.000 voertuigen gebruik willen maken van de verhoogde maximumsnelheid en daardoor een herkenningssplaat en registratiebewijs nodig hebben. De inschatting is dat daar jaarlijks 2500 voertuigen bijkomen en jaarlijks 3000 voertuigen worden overgeschreven. Dit betekent voor de administratieve lasten, uitgaande van een uurtarief in de agrarische sector van € 30 euro (bron: RDW):

Incidenteel bij invoering:

Administratieve lasten:	75 000 maal 2 uur maal € 30	€ 4 500 000
Kosten:	75 000 maal € 38:	€ 2 850 000
	75 000 maal € 12,50	€ 937 500

Structureel jaarlijks:

Administratieve lasten	2500 maal 2 uur maal € 30:	€ 150 000
	3000 maal 1 uur maal € 30	€ 90 000
Kosten:	2500 maal € 38:	€ 95 000
	3000 maal € 9	€ 27 000

Overige vragen

5, 6 en 38

Bent u bekend met de kritiek die de transportsector heeft op de positie van landbouwvoertuigen in het verkeer? Kunt u op deze kritiek reageren?

Is het waar dat landbouwvoertuigen steeds meer worden gebruikt voor werkzaamheden waar ook vrachtauto's voor worden ingezet, terwijl er minder hoge eisen aan landbouwvoertuigen worden gesteld dan aan vrachtwagens (met betrekking tot opleiding van de bestuurder en veiligheid)? Zo ja, wat vindt u van deze ontwikkeling? Bent u van mening dat hier sprake is van concurrentie?

Hoe rijmt u uw doelstelling om het aantal slachtoffers door relatief verkeersonveilige landbouwvoertuigen terug te dringen, met uw gelijktijdige oproep om meer landbouwvoertuigen aan te schaffen (door transportbedrijven) gezien uw betoog in het AO Verkeersveiligheid Landbouwverkeer d.d. 5 november jl.? Onderstreept deze impliciete oproep juist niet de oneigenlijke concurrentie met gebruikmaking van landbouwvoertuigen in het beroepsgoederenvervoer?

Ondanks het feit dat voor zover bekend geen kwantitatief beeld beschikbaar is van de inzet van landbouwtrekkers in het transport, kan de

situatie zich voordoen dat in specifieke gebieden loonbedrijven in de landbouw hun voertuigen op kleine schaal inzetten bij het vervoer van bijvoorbeeld zand. Dit leidt vooral in de wegen- en woningbouw tot concurrentie op kleine schaal met transportbedrijven van wie chauffeurs gelet op hun beroep in de transportsector aan specifieke eisen dienen te voldoen.

Ik heb in het AO op 5 november transportbedrijven niet opgeroepen om meer landbouwvoertuigen aan te schaffen. Wat ik heb aangegeven is dat ik de inzet van landbouwvoertuigen in bijvoorbeeld het vervoer van zand in principe geen oneigenlijke concurrentie vind. Van oneigenlijke concurrentie is pas sprake als de ene groep geen gebruik kan maken van mogelijkheden die de andere groep wel heeft. Transportbedrijven kunnen ook een landbouwtrekker en aanhangwagen aanschaffen om goederen te vervoeren. Daarnaast is er een trend in sector van grond- en zandtransport gaande dat er vanwege praktische en bedrijfseconomische redenen voor transportdoeleinden relatief meer vrachtauto's worden aangeschaft dan tractoren.

De verwachting is dat het voorstel tot de introductie van een rijbewijs T voor bestuurders van landbouwtrekkers bijdraagt aan het verkleinen van de verschillen in de opleiding tussen trekker- en vrachtautochauffeurs, zonder daarbij de landbouwsector met onevenredige eisen te confronteren die specifiek zijn bedoeld voor de transportsector.

7

Klopt het dat voor landbouwvoertuigen minder strenge normen gelden op het gebied van uitstoot van schadelijke stoffen, geluid en trillingen dan voor vrachtauto's en dat door ontbrekende registratie vervuilende en minder vervuilende landbouwvoertuigen niet van elkaar onderscheiden kunnen worden? Wat betekent dit voor de sterk toenemende inzet van landbouwvoertuigen, met name in het grondverzet, ook in verstedelijkt gebied, in relatie tot de strenge normen van milieuzones en in relatie tot de overheidsprincipes van duurzaam inkopen?

De emissie-eisen voor bedrijfsauto's komen voort uit (onder andere) richtlijn 2005/55/EG (Euro 4 en 5) en Verordening (EG) nr. 595/2009. Eisen met betrekking tot het geluidsniveau staan in richtlijn 70/157/EEG. Op de uitstoot van landbouwvoertuigen is daarentegen richtlijn 2000/25/EG van toepassing, en voor het (extern) geluidsniveau geldt richtlijn 2009/63/EG. Europees laten de eisen aan landbouwtrekkers zich moeilijk vergelijken met de eisen aan bedrijfsauto's. Emissies van bedrijfsauto's zijn afgestemd op voertuiggewicht, bij landbouwtrekkers gelden emissie-eisen per motortype. De richtlijnen met betrekking tot emissies en geluidsproductie van personen- en bedrijfsauto's hebben geen betrekking op landbouwvoertuigen. Voor deze categorie voertuigen bestaan afzonderlijke richtlijnen.

De emissie-eisen voor vrachtwagens (de zogenaamde Euronormen) zijn aanzienlijk aangescherpt de afgelopen jaren, mede omdat het aantal voertuigen van deze categorie veel groter is en ze ook veel meer kilometers maken dan landbouwtrekkers. De ontwikkelingen ten aanzien van landbouwtrekkers blijven daarbij enigszins achter, maar ook die eisen worden in fasen aangescherpt. De (emissie-)eisen aan landbouwvoertuigen (op grond van richtlijn 2000/25/EG) worden tussen 2001 en 2014 steeds strenger, omdat voor nieuwe motoren alleen nog maar typegoedkeuringen mogen worden verleend die aan steeds strengere eisen voldoen.

Tevens stelt de EU eisen aan de geluidproductie van landbouwvoertuigen. Deze eisen zijn echter minder streng dan voor vrachtwagens. Binnen

afzienbare tijd zijn er geen Europese herzieningen van de eisen voor de geluidproductie van landbouwvoertuigen voorzien.

Voor wat betreft de inzet van landbouwvoertuigen in relatie tot milieuzo-
nering is het van belang te weten dat gemeenten verantwoordelijk zijn
voor de toelating van deze voertuigen in hun milieuzones.

11

*Klopt het dat Nederland in gebreke is gesteld omdat Nederland nog niet
voldoet aan Richtlijn 2003/37/EG betreffende de typegoedkeuring van
landbouw- of bosbouwvoertuigen en aanhangwagens, verwisselbare,
getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden
daarvan?*

*Hoe denkt u het in gebreke blijven van Nederland op dit punt te
verhelpen, nu u niet wenst over te gaan tot enige vorm van registratie?*

Nee, Nederland is niet in gebreke gesteld ten aanzien van de implemen-
tatie van richtlijn 2003/37/EG.

39 en 40

*Kunt u aangeven hoe momenteel met breedte-ontheffingen wordt
omgegaan? Klopt het dat landbouwvoertuig bestuurders hiervoor bij veel
gemeenten apart vergunning moeten aanwagen? Deelt u de mening dat
dit beter landelijk geregeld kan worden in combinatie met invoering van
verplicht kenteken?*

*Klopt het dat de lastenbesparing van de breedteontheffingen via een
centraal loket circa 100 euro per landbouwvoertuig zou bedragen en
daarmee de lastenverzwaring van het verplichte kenteken zou
compenseren?*

Voor land- en bosbouwtrekkers geldt een maximumbreedte van 3 meter,
inclusief een gemonteerd verwisselbaar uitrustingsstuk of getrokken
werktuig. Hetzelfde geldt voor motorrijtuigen met beperkte snelheid,
waaronder rijdende (landbouw)werktuigen. Om toch met een breder
voertuig of bredere combinatie dan 3 meter op bepaalde wegen te mogen
rijden is een ontheffing nodig van de wegbeheerder van de betrokken weg
(Rijk, provincie, gemeente of waterschap). Ruim de helft van de
gemeenten heeft de RDW (afdeling Toelating Exceptioneel Transport, TET)
gemandateerd namens hen ontheffingen af te geven tot een breedte van
3,50 meter. De ontheffing is niet voertuiggebonden maar bedrijfsge-
bonden en kost per wegbeheerder € 27 voor drie jaar. De procedures tot
afgifte van ontheffing en de bijbehorende tarieven variëren sterk per
gemeente. Hoeveel deze centrale afgifte per landbouwvoertuig aan lasten
bespaart, is niet te zeggen. De kosten en het tijdsbeslag van decentrale
ontheffingverlening zijn mij niet bekend. Gezien het feit dat ook deze
gemeenten de mogelijkheid hebben om de RDW te machtigen en
daardoor voor hun inwoners een lager tarief en minder administratieve
lasten kunnen organiseren, bestaat momenteel geen aanleiding een
landelijke regeling in het leven te roepen.