

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

30 800 XIV

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (XIV) voor het jaar 2007

Nr. 78

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2007

Met deze brief reageer ik op de motie Atsma cs (Kamerstukken II 2006/07 30800 XIV, nr. 47) van 7 december 2006, die door uw Kamer is aangenomen.

In haar brief van 20 november 2006 (Kamerstukken II 2006/07 30800 XII en 21 109, nr. 46) heeft mijn ambtsvoorganger haar plannen aan u kenbaar gemaakt om een kentekenplicht in te voeren voor land- en bosbouwtrekkers. Deze maatregel zou de noodzakelijke voorwaarde vormen voor de invoering van een rijbewijsplicht voor bestuurders van land- en bosbouwtrekkers en voor een eventuele verhoging van de toegestane maximum snelheid van 25 km/uur naar 40 km/uur voor de veiligste typen land- en bosbouwtrekkers en alleen op nog nader te bepalen typen wegen.

Met de motie Atsma waarschuwde vervolgens een kamermeerderheid tegen de hoge administratieve lasten die kentekening met zich mee zou brengen. In de motie wordt de regering verzocht geen voorstellen te doen aangaande de invoering van een kenteken voor tractoren, aanhangers en machines. De redenen hiervoor zijn dat invoering van kentekens voor tractoren leidt tot extra regel- en werkdruk, extra kosten en op veel praktische bezwaren stuit.

Mijn ambtsvoorganger heeft u in haar brief van 19 februari jl. (Kamerstukken II 2006/07 30800 XII en 30 800 XIV, nr. 53) meegedeeld dat zij zich kan verplaatsen in de gedachte van de kamermeerderheid dat – gelet op een kabinetsbeleid van deregulering en lastenverlichting – vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de invoering van een kentekenplicht voor land- en bosbouwtrekkers. Daarom heeft zij aangekondigd dat zij de daarop volgende periode zou gebruiken om een exacter beeld te krijgen van de tot dan toe globaal ingeschatte administratieve lasten van kentekening. Inmiddels zijn de administratieve lasten nauwkeurig berekend.

Uit deze berekening is gebleken dat de invoering van louter een kentekenplicht een bedrag van totaal ruim € 53 miljoen aan kosten en administratieve lasten veroorzaakt (€ 5.6 miljoen aan kosten voor conversie van 250 000 voertuigen en zware aanhangwagens, € 10.6 miljoen aan kosten voor kentekenplaten en volgplaten en € 36.8 miljoen aan administratieve lasten). Dat is een gemiddelde last van € 662,50 per betrokken bedrijf. De kosten en administratieve lasten van de voorgenomen aanvullende maatregelen (invoering van een rijbewijsplicht en verhoging van de toegestane maximum snelheid) zijn dan buiten beschouwing gelaten. In een scenario waarin alleen 200 000 trekkers worden gekentekend en er niets wordt gedaan voor aanhangwagens, belooft het totaal aan kosten en administratieve lasten ruim € 27.8 miljoen (€ 4.5 miljoen aan kosten voor conversie van 200 000 voertuigen, € 2.5 miljoen aan kosten voor kentekenplaten en € 20.8 miljoen aan administratieve lasten). Per bedrijf betekent dit een gemiddelde last van € 347,50.

Deze uitkomsten heb ik moeten afwegen tegen de opbrengsten in termen van verkeersveiligheid, het doel dat wordt beoogd met het voornemen om een kentekenplicht voor land- en bosbouwtrekkers in te voeren in combinatie met een rijbewijsplicht en een verhoging van de toegestane maximumsnelheid. De administratieve lasten zouden zijn te rechtvaardigen als daar substantiële positieve effecten op de verkeersveiligheid tegenover staan. Het aantal dodelijke slachtoffers door ongevallen op de openbare weg waarbij een trekker is betrokken, bedraagt gemiddeld over een periode van 10 jaar 17 per jaar. In dit aantal zijn zowel de trekkersbestuurders als de andere verkeersdeelnemers meegerekend. Hoewel er een positief effect op de verkeersveiligheid mag worden verwacht als de kentekenplicht wordt gekoppeld aan de invoering van een hogere maximumsnelheid, de invoering van een trekkerrijbewijs en een strengere handhaving, valt niet met zekerheid te zeggen in hoeverre de bijdrage aan de reductie van dat aantal verkeersdoden substantieel is. Hieruit ontstaat een beeld van hoge administratieve lasten enerzijds en onzekere opbrengsten in termen van verkeersveiligheid anderzijds.

Het bovenstaande brengt mij ertoe dat ik vooralsnog geen aanleiding zie om het voornemen tot invoering van een kentekenplicht voor land- en bosbouwtrekkers door te zetten. Dit betekent tevens dat de daarmee gepaard gaande invoering van een rijbewijsplicht en verhoging van de toegestane maximumsnelheid niet zullen worden geëffectueerd, want deze laatste kunnen zonder kentekenplicht niet worden gehandhaafd. Ik volg daarmee de kamermeerderheid en voer de motie Atsma uit.

Tegelijkertijd wil ik niet berusten in het relatief hoge aantal verkeersslachtoffers waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Daarom wil ik kijken of er mogelijkheden zijn om op andere manieren het aantal slachtoffers terug te dringen. Ik zal daartoe nader onderzoek laten doen naar de oorzaken van de ongevallen en aan de hand daarvan laten uitzoeken of er alternatieve maatregelen zijn die daarbij passen.

Van de verdere voortgang zal ik u op de hoogte houden.

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