

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 184

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2009

Op 15 juli jongstleden (2009D36382) heb ik u per brief toegezegd met een nadere reactie te komen op het advies van Veilig Verkeer Nederland, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, LTO en CUMELA over de verbetering van de verkeersveiligheid in het landbouwverkeer, nadat ik internationaal onderzoek op dit terrein heb afgerond. Dit advies en ook mijn reactie moeten worden gezien in het licht van de geschiedenis van dit dossier.

Mijn ambtsvoorganger heeft in haar brief van 20 november 2006 (Kamerstukken II 2006/2007, 30 800 XII en 21 109, nr. 46) haar plannen aan u kenbaar gemaakt om een kentekenplicht in te voeren voor land- en bosbouwtrekkers. Uw Kamer heeft bij motie van het lid Atsma c.s. vervolgens de regering verzocht geen voorstellen te doen aangaande de invoering van een kenteken voor tractoren, aanhangers en machines.

Bij brief van 26 juni 2007 (Kamerstukken II, 30 800 XII en 30 800 XIV, nr. 78) heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik vooralsnog af zou zien van het voornemen tot invoering van de kentekenplicht. Tegelijkertijd heb ik aangegeven niet te willen berusten in het relatief hoge aantal verkeersslachtoffers waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Daarom heb ik verder verkend of er toch mogelijkheden zouden zijn op andere manieren het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen.

In overleg met mij heeft Veilig Verkeer Nederland in 2008 een initiatiefgroep Landbouwverkeer ingesteld, die eind 2008 het eindadvies aan mij heeft toegezonden. In dit advies werd onder meer de introductie van een rijbewijs voor bestuurders van land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid bepleit, met een gedifferentieerde opleiding en gedifferentieerd examen. Tevens werd geadviseerd de toegestane maximum snelheid van land- en bosbouwtrekkers voor bepaalde situaties te verhogen en over te gaan tot de invoering van een «vrijwillige kentekenregeling».

De vernieuwende manier waarop deze organisaties de problematiek hebben benaderd, heeft mij geïnspireerd om het thema «vrijwilligheid» nader te verkennen. Ik achtte dit ook wenselijk omdat er bij onderdelen van het advies kanttekeningen te plaatsen zijn. De paradigmashift in mijn huidige voorstel is dat ik die koppeling *geheel* heb doorbroken door het al dan niet verplicht stellen van een rijbewijs uitsluitend afhankelijk te laten zijn van de snelheid waarmee men wenst te rijden. De keuzes in mijn voorstel zijn steeds ingegeven door de ook door uw Kamer gewenste balans tussen de aanpak van verkeersonveiligheid en het beperken van de administratieve lasten.

Bij brief van 23 april 2008 (Kamerstukken II, 31 200 XII en 31 200 XIV, nr. 78) heb ik u het beeld geschetst van de ongevallen- en slachtoffercijfers van het landbouwverkeer. Gemiddeld gaat het daarbij om 17 dodelijke slachtoffers per jaar. Onderzoek van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van mijn ministerie laat zien dat het aantal ongevallen met letsel en dodelijke afloop met landbouwvoertuigen minder snel daalt dan alle letsel en dodelijke ongevallen in Nederland. Daarbij is het aantal verkochte landbouwvoertuigen de laatste jaren afgenomen.

Maar ook los van de ongevals cijfers verdient verkeersveiligheid in relatie tot land- en bosbouwvoertuigen bijzondere aandacht: het is een anomalie dat voertuigen met eenzelfde omvang en gewicht van zware vrachtauto-combinaties door steden en op provinciale wegen mogen rijden zonder dat de bestuurders daarvan aantoonbaar over de benodigde rijvaardigheid beschikken.

De toedracht van ongevallen met landbouwvoertuigen is divers. Daarom begint de aanpak van de verkeersonveiligheid bij deze voertuigen wat mij betreft met algemene rijvaardigheidseisen. Ik ben voornemens een verplichting tot het hebben van het rijbewijs BE te introduceren voor bestuurders van alle landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid die harder willen en kunnen rijden dan de thans toegestane 25 km/u. Voor de bestuurders van deze motorrijtuigen die in het bezit zijn van het rijbewijs BE zal de snelheidslimiet worden verhoogd van 25 tot maximaal 45 km/u. Ik wil deze rijbewijsplicht koppelen aan het voeren van een snelheidsbord «45» op het betreffende motorrijtuig. Hiermee ontstaat een vrijwillige keuze bij de bestuurders van deze motorrijtuigen: als de bestuurder met het voertuig 45 km/u wil kunnen rijden, moet hij het bord voeren en houder zijn van het rijbewijs BE.

Als de bestuurder maximaal 25 km/u wil rijden, hoeft hij geen snelheidsbord en ook geen rijbewijs te hebben. Deze keuzevrijheid is niet eenmalig, maar kan elke dag worden gemaakt. Dit betekent dus dat voor diegenen die, al dan niet incidenteel, geen wijziging wensen ten opzichte van de huidige situatie (lees: maximumsnelheid 25 km/u) er geen verandering optreedt. Vanaf 16 jaar mag men de betreffende voertuigen blijven besturen zonder rijbewijs, mits men ook *daadwerkelijk* niet harder rijdt dan 25 km/u.

Het hierboven geschetste systeem kent de volgende voordelen op het gebied van verkeersveiligheid. Allereerst kunnen bestuurders van landbouwtrekkers met 45 km/u gebruik maken van wegen met een gesloten verklaring voor motorvoertuigen die niet harder kunnen dan 25 km/u. Dit zijn voornamelijk wegen waar gemotoriseerd verkeer gescheiden wordt van langzaam verkeer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Ik heb vernomen dat reeds enkele provincies specifiek beleid hiertoe ontwikkelen. Ik benadruk dat het hier gaat om een mogelijkheid: het gebruik van het snelheidsbord kent geen automatisch rechtsgevolg voor de toelating van het voertuig op wegen die een geslotenverklaring voor landbouwverkeer kennen. Dit aspect verdient nadere uitwerking. Ten tweede

worden kandidaat-bestuurders in het praktijkexamen voor het rijbewijs BE getoetst op de vereiste rijvaardigheid voor het besturen van een combinatie met een zware aanhangwagen. Dit komt in de landbouw veelvuldig voor, waardoor dit rijexamen tamelijk goed aansluit bij de dagelijkse praktijk.

Ik heb de afgelopen tijd de eisen aan het besturen van landbouwtrekkers in België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Spanje en het Verenigd Koninkrijk bestudeerd (zie ook bijlage 1).¹ Al deze lidstaten kennen een rijbewijsplicht voor het besturen van landbouwtrekkers. De minimumleeftijd voor het besturen van lichte, langzame trekkers ligt in deze landen op 16 jaar. Voor het besturen van grote, snellere trekkers is de minimumleeftijd in deze landen 18 jaar. Het door mij voorgestelde systeem sluit hierop aan: vanaf 16 jaar kunnen bestuurders met een langzame trekker (tot 25 km/u) aan het verkeer deelnemen. Vanaf 18 jaar kunnen bestuurders snellere trekkers gebruiken, mits zij het bijbehorende rijbewijs BE bezitten, en ook op wegen met een gesloten verklaring rijden.

Alhoewel België, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk een vrijstelling geven voor het specifieke trekkerrijbewijs indien een bestuurder over een B-rijbewijs of zwaarder beschikt, ben ik omwille van de verkeersveiligheid van mening dat het rijbewijs BE, gezien de hierboven geschetste voordelen, beter aansluit bij de dagelijkse Nederlandse praktijk van het besturen van landbouwtrekkers.

Alle onderzochte lidstaten kennen ongeacht de constructiesnelheid een verplichting tot het hebben van een kenteken voor landbouwtrekkers. Desondanks wil ik u voorstellen in Nederland omwille van administratieve lasten geen kenteken voor landbouwtrekkers te introduceren. Ik vind het in dat licht en het verkeersveiligheidsdoel dat we nastreven, een beter idee om bestuurders van landbouwtrekkers vrijwillig de keuze te geven om 45 km/u te kunnen en mogen rijden op de daartoe door de wegbeheerder aangewezen wegen, mits zij beschikken over het bijbehorende rijbewijs BE en in zo'n situatie het daartoe noodzakelijke bord «45» op het voertuig voeren.

Ik besef ondertussen terdege dat een *algehele* rijbewijsplicht voor landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, ongeacht de daadwerkelijk te rijden snelheid van 25 of 45 km/u, beter aansluit bij het systeem dat we ten aanzien van de koppeling tussen voertuigen en het bijbehorende rijbewijs in Nederland hebben. Indien voor die oplossing zou worden gekozen, stijgen de lasten voor de agrarische sector aanzienlijk.

Het onderhavige voorstel vormt mijns inziens een acceptabele balans tussen enerzijds de aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek bij de landbouwvoertuigen en anderzijds door de agrarische sector gewenste beperking van de administratieve lasten, en verder de gewenste verhoging van de maximumsnelheid voor deze voertuigen en de flexibiliteit die regionale wegbeheerders ten aanzien van de toelating van landbouwvoertuigen op specifieke wegen willen realiseren. Ik kom met dit voorstel tevens tegemoet aan de wens van uw Kamer om geen kentekenplicht voor deze voertuigen in te voeren. Het verdient op onderdelen nog wel nadere uitwerking, in nauw overleg met Veilig Verkeer Nederland, LTO en CUMELA.

Ik ben voornemens die uitwerking ter hand te nemen direct na de bespreking van dit voorstel door uw Kamer op 5 november aanstaande.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

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