

7

T-rijbewijs

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijnderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) (33781).**

De voorzitter:

Als de heer Knops even gaat zitten, hebben wij het quorum. Ik stel vast dat dat nu het geval is en dank hem voor zijn enthousiaste medewerking.

Een hartelijk woord van welkom aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Fijn dat u er bent. Er hebben zich vier sprekers van de zijde van de Kamer gemeld. De eerste spreker is mevrouw Visser van de fractie van de VVD. Zij heeft vijf minuten spreektijd.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Over deze wet is al heel lang gepraat. De heer De Rouwe, die hier zit namens de CDA-fractie, is eigenlijk de enige die alle debatten over dit dossier heeft meegeemaakt in de afgelopen jaren. De Kamer heeft hierover in het afgelopen jaar verschillende standpunten ingenomen. Eindelijk ligt ook het voorstel voor een T-rijbewijs voor. De VVD-fractie beschouwt dat als een belangrijke stap in de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het blijft raar dat je als 16-jarige, als je niet beroepsmatig op een tractor rijdt, met iets wat 12 meter lang, 3 meter breed en 4 meter hoog kan zijn en wat 50.000 kilo mag wegen, zonder enig rijbewijs en zonder aantoonbare rijervaring de weg op mag. Dat is gewoon gevaarlijk. Daarom vinden wij het T-rijbewijs een heel belangrijke stap in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uit de cijfers die beschikbaar zijn, blijkt ook dat daar iets aan moet gebeuren. Mijn fractie beschouwt het daarom als een belangrijke stap.

Het is verder belangrijk dat in het wetsvoorstel goed rekening is gehouden met een overgangsregeling voor mensen om daaraan tegemoet te komen. Wij zien die dus graag tegemoet. Het is ook altijd goed om te evalueren wat wet- en regelgeving opbrengt, ook omdat een aantal punten in het wetsvoorstel staat waarvan wordt gesteld dat er onvoldoende feiten over bekend zijn, onvoldoende cijfers. We hebben daarom een amendement ingediend om deze wet over twee jaar te evalueren. Dan kunnen we kijken wat er terecht is gekomen van de doelstelling van meer verkeersveiligheid en de invloed daarvan op de 16- en 17-jarige bestuurders in het verkeer.

Mijn fractie ziet nog een ander punt dat belangrijk is in het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat is ook een punt waarover al langer is gesproken in deze Kamer en op dit dossier, namelijk de snelheidsverhoging. Men kan zich vast voorstellen dat als je op de provinciale weg rijdt waar je 80 km/u mag rijden, er een tractor voor je rijdt met

een snelheid van 20 tot 25 km/u, je vol op de rem moet gaan staan en je niet kunt inhalen, de irritatie alleen maar toeneemt. En daardoor ontstaan ongelukken. Wij zien daarom graag dat die snelheidsverhoging zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. Wij willen juist dat de landbouwvoertuigen niet door de dorpskernen en de steden gaan; dat is gevaarlijk met zo'n groot voertuig. Ze moeten om de steden heen kunnen rijden. Daarvoor moet wel een snelheidsverhoging worden toegestaan. Wij roepen de minister op om daarmee haast te maken.

In de schriftelijke inbreng hebben wij daarnaar gevraagd. De minister maakte in reactie daarop een koppeling met de kentekenplicht. Zij stelt dat de snelheidsverhoging alleen kan worden doorgevoerd als een kentekenplicht wordt ingevoerd. Wij zien die koppeling nog steeds niet. Wij zijn ook absoluut geen voorstander van een kentekenplicht, om redenen van de lasten. Die komen neer op 50 miljoen per jaar. Verder is de relatie met de verkeersveiligheid niet aangetoond. Wij roepen de minister op om te wachten met de kentekenplicht. Voor het direct doorvoeren van de snelheidsverhoging is geen wetswijziging nodig. Dat is gewoon vastgelegd in lagere regelgeving.

In dat kader kan ik ook een mooi voorbeeld noemen. In de provincie Noord-Holland wordt binnenkort een aquaduct geopend, tussen Amstelhoek en Uithoorn. De landbouwvoertuigen in die omgeving mogen daar niet overheen. Zij moeten 15 kilometer gaan omrijden, met 45 minuten tijdsverlies. Als zij wel over dat aquaduct zouden mogen rijden met 50 km/u, dan kunnen zij binnen 2 tot 6 minuten hun plaats van bestemming bereiken. We zijn dus met elkaar de infrastructuur op orde aan het brengen, bijvoorbeeld door een aquaduct bij Uithoorn aan te leggen, juist om ervoor te zorgen dat we de tractoren buiten de dorpskernen houden, maar vervolgens zorgen we ervoor dat ze die weg niet op kunnen gaan. Dat is een rare gang van zaken. Om die reden roep ik de minister nadrukkelijk op om toch per direct die snelheidsverhoging mogelijk te maken.

Ik heb net aangegeven wat de mening is van de VVD-fractie over de kentekenplicht. Wat mijn fractie betreft, gaat die niet door. Over dat punt komen wij echter nog apart te spreken. Ik heb nog een tweetal vragen voordat ik afrond. De eerste vraag gaat over de Europese erkenning van het T-rijbewijs. De minister heeft in haar beantwoording aangegeven dat zij zich daar stevig voor gaat inzetten. Hoe staat het daarmee?

Mijn tweede vraag is of we in de evaluatie kunnen bekijken of er gaten in de wet zitten. Ik wijs op mogelijkheden om je voertuig om te bouwen of het al dan niet zonder kenteken in een gehandicaptenwagentje rijden. Er zit mogelijk een aantal mazen in de wet. Ik vraag de minister om dit in de evaluatie te betrekken.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Zover ik weet, is de invoering van de kentekenverplichting voor landbouwvoertuigen bijna klaar. Waarom daar niet op wachten? Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag is de volgende. De Onderzoeksraad voor Veiligheid beveelt juist aan om wel over te gaan tot de invoering van een kenteken, omdat daarmee de veiligheid geborgd kan worden in het kader van de handhaving.

Mevrouw Visser (VVD):

Men beveelt het aan, maar er is niet nader onderzocht of het daadwerkelijk bijdraagt aan de veiligheid. Voor wij weer allerlei aanvullende maatregelen gaan opleggen die de sector 50 miljoen per jaar gaan kosten, willen wij eerst dat die veiligheid is aangetoond. Dat is nog niet gebeurd. Daarom zeggen wij: regel eerst het T-rijbewijs — richt je op de bestuurder — en zorg er vervolgens voor dat de aangelegde wegeninfrastructuur benut kan worden. Dat laatste kan door een snelheidsverhoging. Die twee maatregelen kunnen direct worden doorgevoerd. We zijn dan ook blij dat het T-rijbewijs nu voorligt. Als uit nader onderzoek blijkt dat de kentekenplicht toch nodig is, zullen we dat dan beoordelen. Ik ben benieuwd wat er gaat komen, maar het voorstel dat er een paar jaar geleden lag, met 50 miljoen lastenverzwaring, zien wij niet zitten.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Daarover verschillen wij van mening, maar dat is niet erg. Vindt u dat we voor alle landbouwvoertuigen dezelfde snelheidsverhoging moeten toestaan, of kan daar differentiatie in zitten? Moet je dan ook geen kentekenbewijs hebben om de snelheid te kunnen handhaven die elk landbouwvoertuig mag kan voeren?

Mevrouw Visser (VVD):

Het is meer de vraag of de techniek van het landbouwvoertuig het aankan. Daarin ligt nadrukkelijk de koppeling. Het heeft minder te maken met de snelheid die wordt toegestaan. U hebt in een motie vorig jaar die koppeling nadrukkelijk gelegd, maar wij zien die dus niet. De techniek bepaalt hoe snel je kunt rijden. Er wordt wat ons betreft wel een maximum geïntroduceerd. Een landbouwvoertuig dat technisch maar 25 km/u mag, zal 25 km/u blijven gaan, ondanks dat je een verhoging toestaat.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Klopt, en u bevestigt daarmee dat er een differentiatiesnelheid kan komen. Wil je die kunnen controleren, dan zul je moeten handhaven, dus een kentekenbewijs hebben.

Mevrouw Visser (VVD):

Er kan nu ook gehandhaafd worden. De politie kan namelijk ieder voertuig staande houden en de bestuurder aanspreken op gevaarlijk rijgedrag. Daarvoor is het T-rijbewijs absoluut noodzakelijk. U legt weer dezelfde relatie. Ook voor auto's geldt dat er een maximumsnelheid is terwijl je auto harder kan. Dat betekent echter niet dat je daarmee de verplichting van de kentekening en de differentiatie moet invoeren.

□

De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Ik voelde me al een beetje oud worden bij de inleiding van mevrouw Visser. Er is al vaak over dit onderwerp gesproken en volgens mij ben ik al vanaf het prille begin erbij. Soms gaat het zo en duurt het even voordat wetgeving echt tot stand komt.

Ik wil beginnen met complimenten voor de minister. Bij de invoering van het trekkerrijbewijs zijn veel organisaties betrokken, uit de landbouw, uit de veiligheidshoek. Er is

volgens mij een heel zorgvuldig traject afgelegd, ook met examinatoren en het IBKI; noem het allemaal maar op. Dat komt ten goede aan het draagvlak voor het trekkerrijbewijs.

De CDA-fractie is altijd voorstander geweest van een trekkerrijbewijs, omdat het onverkwikkelijk was dat je — mevrouw Visser vertelde het al heel beeldend — als 16-jarige op een heel zware trekker met aanhanger stad en land kunt berijden zonder dat we daar echt serieuze eisen aan stellen. Er is nu een certificaat, maar dat krijg je haast gratis bij het bestellen van een glas melk in een AOC-kantine. Het stelt gewoon niet heel veel voor: een keer vooruit en een keer achteruitrijden, je krijgt een handtekening en je mag rijden. Dat daarvoor nu een echt rijbewijs komt, juichen wij toe. Ook wij zien wel in dat er in het landbouwverkeer keer op keer een aantal slachtoffers te betreuren is. Dat aantal ligt rond de twintig doden per jaar. Helaas krijgen we uit alle onderzoeken die daarnaar zijn gedaan nooit antwoord op de vraag, hoe dat precies komt. Was dat maar zo, dan konden we gerichte maatregelen nemen. Alles afwegend vinden wij het billijk dat we op deze manier van met name jonge bestuurders een degelijk examen vragen, met de eventuele opleiding die daarbij hoort.

Er zijn wel vragen over de proportionaliteit van de kosten. Wij weten gewoon dat dit extra geld kost. Ik vraag de minister daar even op te letten bij de evaluatie. Of die evaluatie nu na twee jaar wordt gehouden of wat later is van minder belang. Laten we die evaluatie wel reëel en billijk houden, en laten we ervoor zorgen dat het niet uit de hand loopt. Diezelfde vraag over proportionaliteit zou het CDA ook willen stellen over het aantal voertuigen. Alle keren dat we hierover spraken, ging het eigenlijk primair om landbouwverkeer. Ik zie dat dat een bredere uitwerking heeft gekregen. We moeten ervoor waken dat we allerlei eisen gaan stellen aan bijvoorbeeld grasmaaiers. Ik denk aan de mensen van de sociale werkvoorziening die het gemeentelijke groen onderhouden. Laten we ervoor waken dat al die mensen in één keer een examen moeten doen, terwijl daar helemaal geen problemen zijn. Ik zie dat er een afbakening is gemaakt in het wetsvoorstel. Ik vind het heel moeilijk om te beoordelen hoe dat in de praktijk uitpakt, maar als ik dan toch een tweede suggestie voor de evaluatie mag doen: let ook op dit punt op de proportionaliteit. Ik wil niet met moties komen, maar ik zou het prettig vinden als er op dit punt een toezegging komt. Ik denk dat de minister dit zelf ook wel ziet.

Ik heb nog een vraag over de wederzijdse erkenning van de rijbewijzen, een proces dat ook in de omliggende landen gaande is. Volgens mij is dat nog niet helemaal afgerond. Als het wel is afgerond, hoor ik dat graag. Als dat nog niet is afgerond, hoor ik graag toch even van de minister waar hem dat in zit, en wanneer het alsnog wordt afgerond. Met andere woorden: als een Nederlandse agrarische ondernemer een Duitse student heeft, kan hij dan ook met zijn certificaat in Nederland rijden en andersom?

Het CDA is een fervent tegenstander van de invoering van een kenteken. De boer is geen melkkoe. De boer staat onder druk. De agrarische sector is voor Nederland van heel groot belang. Internationaal neemt de vraag naar voedsel enorm toe. Misschien is dat, naast de watervoorziening, over tien of twintig jaar wel een van de grote uitdagingen, samen met energie. Nederland is top als het gaat om zijn agrarische sector. We verbouwen ontzettend veel op een duurzame manier, en wij moeten die sector echt elke dag koes-

teren. We moeten voorkomen dat onze sector het zwaar krijgt door onnodige kosten. Een slecht voorbeeld daarvan is het voornemen van bepaalde partijen om een kenteken in te voeren. Zoals gezegd beveelt de Onderzoeksraad Voor Veiligheid het aan, maar hij kan niet aantonen wat het effect is. Er is ook geen effect, want trekkers kunnen in dit land gewoon gecontroleerd worden op snelheid en verlichting. Daar heb je geen kenteken voor nodig, tenzij je een trekker toelaat op snelwegen waar trajectcontrole is. Die kastjes zijn afgesteld op 136 km/u, en daarbij is een kenteken nodig. Ik kom uit het boereengebied en ik heb in dit land nog geen landbouwweg gezien met trajectcontrole. Laten we alsjeblieft ophouden met die gekkigheid. Ik roep de minister op dit te laten rusten. Ze mag eens per vier jaar een motie naast zich neerleggen; ik stel voor dat met deze motie te doen.

Een laatste opmerking met een serieuze ondertoon. Onderzoeksjournalist Danny van PowNews heeft niet lang geleden een item gemaakt over het omkatten van een Mercedes naar 25 km/u. Vraag niet hoe het kan, maar het kan. De politie stond erbij en keek ernaar; ze kon niet optreden. Kenteken en rijbewijs waren niet nodig, behalve een bordje "25 km/u". Dat is misschien niet illegaal, maar wel idioot. De RDW heeft erkend dat dit een maas in de wet is. Ziet de minister dat ook zo? Is hier op een eenvoudige manier iets aan te doen? Wat is de stand van zaken?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voorzitter. In de afgelopen vijftien jaar is het aantal slachtoffers als gevolg van een aanrijding met een voertuig gedaald. Helaas geldt dat niet voor ongevallen met landbouwvoertuigen. Duits onderzoek toont aan dat het gericht trainen in het besturen van landbouwvoertuigen leidt tot een daling van het aantal slachtoffers. Wij zijn dan ook groot voorstander van dit wetsvoorstel en zullen het zeker steunen.

Ik heb nog wel een aantal vragen. In het debat hebben we al een aantal keren gesproken over het invoeren van een kentekenbewijs voor landbouwvoertuigen. Ik wil graag van de minister weten wanneer wij het wetsvoorstel in de Kamer kunnen behandelen.

In het debat is gesproken over het toestaan van een verhoging van de snelheid van landbouwvoertuigen. Een motie hierover is aangenomen. Dat zal gebeuren na invoering van het kentekenbewijs. Ik wil graag van de minister weten of zij dat nog steeds voornemens is. Hoe zal worden omgegaan met de diverse types landbouwvoertuigen? Welke snelheid zullen ze mogen voeren?

De heer De Rouwe (CDA):

Er wordt hier iets gesuggereerd wat volgens mij niet klopt. De verhoging van de snelheid van landbouwverkeer — dat is een motie van het CDA, waarvan ik de indiener en dus ook de duider ben — wordt niet ingevoerd nadat het kentekenbewijs is ingevoerd. Dat staat niet in de motie en ik heb het ook niet genoemd in mijn toelichting op de motie. Het CDA, de VVD en andere partijen zijn vanwege veiligheidsredenen voorstander van het verhogen van de snelheid van landbouwverkeer. Wij hebben dat echter nimmer gekoppeld aan het kenteken. Die suggestie werd wel even gewekt door de opmerking dat de snelheidsverhoging pas wordt inge-

voerd nadat het kentekenbewijs is ingevoerd. Misschien ging het om het rijbewijs, maar het ging niet om het kentekenbewijs.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Die suggestie heb ik niet willen wekken. Ik heb dat ook niet gedaan. Ik snap dat die angst er was. De minister heeft in reactie op Kamervragen van onder andere de VVD aangegeven dat zij pas wil overgaan tot een verhoging van de snelheid van landbouwvoertuigen nadat het kentekenbewijs is ingevoerd. Wij zijn daar voorstander van. Het is ook aanbevolen door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid en de Raad van State. Ik wil graag van de minister weten of zij daar nog steeds zo over denkt.

De voorzitter:

Dank u. Tot zover de eerste termijn van de Kamer. De minister vraagt om vijf minuten schorsing.

De vergadering wordt van 14.40 uur tot 14.47 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de brede steun voor het wetsvoorstel inzake het trekkerrijbewijs. Er zijn een paar vragen gesteld over het wetsvoorstel zelf, vooral met betrekking tot de evaluatie. Vervolgens zijn er meteen een aantal andere thema's aan deze discussie aangehaakt. Ik begin dus met de bespreking van het wetsvoorstel en kom dan terug op de kentekening en de snelheden.

Om het wetsvoorstel in Europees verband in te bedden is ons gevraagd om ervoor te pleiten het rijbewijs onder de derde rijbewijsrichtlijn te brengen. Dat zullen wij ook gaan doen. Dat is overigens een langdurig proces. We moesten even wachten tot de behandeling van dit wetsvoorstel voordat we daarmee konden starten. We stellen ook voor om, vanwege het feit dat het langdurig proces is om het T-rijbewijs in die derde rijbewijsrichtlijn op te nemen, alvast afspraken te maken in bilaterale overleggen met de ons omliggende landen. Dat zal de snelheid enigszins vergroten. Ik denk daarbij in ieder geval aan Duitsland, Polen, België et cetera.

De heer De Rouwe (CDA):

Het lijkt mij een uitstekende weg om het eerst zo te doen. Welke snelheid kunnen wij verwachten? Kan dat dit jaar geregeld worden? Zijn daar al afspraken over gemaakt? Wat is de planning daarvan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik moest eerst de behandeling van dit wetsvoorstel afwachten. Voor hetzelfde geld had de Kamer anders besloten na al die jaren discussie erover. Nu kunnen wij er echter mee aan de slag. Ik ga nu de andere lidstaten ervan overtuigen dat zij dit via de ambtelijke wegen en in de "en marges" van Transportraden en dergelijke moeten doen. Maar zelfs als andere lidstaten er positief tegenover staan, vergt het gewoon nog enige tijd om zo'n wet te realiseren. Om die reden wil ik alvast via die bila's gaan werken. Hoe lang het maken van wetgeving in Europees verband duurt,

is altijd moeilijk te zeggen. Dat heeft te maken met het voorzitterschap, of een land daar snel aan wil trekken of niet. Weet in ieder geval dat ik vanaf dit moment, waarop ik brede steun krijg, aan de slag kan.

Mevrouw Visser heeft via een amendement gevraagd om eerder te evalueren. Daar is ook door anderen op aangehaakt met specifieke vragen. Er lijkt mij geen bezwaar te zijn om deze evaluatie na twee jaar uit te voeren. Twee jaar is echter een korte tijd, waardoor het veelmeer een procesevaluatie is. Voor een effectevaluatie heb je vaak wat meer tijd nodig, namelijk een vijfjaarstermijn. Desondanks kunnen we beginnen met een procesevaluatie en die vragen, die nu ook gesteld werden, later in een effectevaluatie meenemen: wat betekent het eigenlijk qua administratieve lasten, hoe zit het met de proportionaliteit, zijn er inmiddels andere voertuigen waarvan het gek is dat ze erbuiten vallen of er juist in opgenomen zijn? Ik kom zo dadelijk ook terug op de vraag welk type voertuigen daar precies in is opgenomen.

Dan kom ik bij de proportionaliteitsvraag. Wij hebben al vroegtijdig rekening gehouden met proportionaliteit en benoemd welke voertuigen daar niet onder moeten vallen. Dat zijn dus inderdaad de grasmaaiers en dergelijke. Vaak betreft het mensen die via de gemeente voor een sociaal werkbedrijf aan de slag gaan. Die kun je niet vragen om zo'n rijbewijs te gaan halen. Het zijn ook geen apparaten die gevaarlijke situaties veroorzaken. Dat doen de jongeren die zich met heel grote trekkers op de openbare weg begeven. Daar houden wij dus rekening mee in het wetsvoorstel, waarin staat aangegeven welke groepen erbinnen en welke erbuiten vallen. In de praktijk kan echter blijken dat er nog iets vreemds in zit; dat weet je nooit. Ook daar zullen we bij de evaluatie rekening mee houden.

Ten aanzien van het trekkerrijbewijs is de nadruk gelegd op de verkeersveiligheid. Die is natuurlijk van groot belang, niet alleen vanwege de leeftijd maar ook vanwege het feit dat de trekkers steeds groter worden en dat door de schaalvergroting van de bedrijven steeds meer van deze trekkers zich op de weg bevinden. Al die zaken bij elkaar zorgen ervoor dat zo'n rijbewijs moet worden ingevoerd. Het gaat weliswaar om een kleine groep, maar toch denk ik dat het naar verhouding goed is om te doen. Ik ben dus ook blij met de brede steun van de Kamer op dat punt. We zijn overigens een van de laatste landen in Europa die dat nog niet hebben geregeld.

Nu kom ik bij de aanpalende onderwerpen. Enkele Kamerleden vroegen mij om vooral nog niet aan de slag te gaan met kentekening, maar wel met de snelheidsverhoging. Andere Kamerleden hebben daar weer andere ideeën over. Over de kentekening ben ik als minister altijd duidelijk geweest. Wat mij betreft was kentekening niet nodig, maar gelet op de verhoudingen in de Kamer heb ik dit altijd bij de Kamer neergelegd. Niet lang geleden is een motie van mevrouw Kuiken door de Kamer aangenomen. Wij zijn dus aan de slag met wetgeving over kentekening. Ik verwacht die wetgeving rond 2017 op te kunnen leveren, omdat daar natuurlijk ook de nodige studies aan vastzitten, zoals ik ook in de beantwoording van vragen heb aangegeven.

Daar hangt de discussie over de snelheidsverhoging mee samen. Daarover had de heer De Rouwe een motie ingediend. Hij heeft gevraagd of er 40 km/u gereden kan gaan

worden. Ik ben bezig met voorstellen voor snelheidsverhoging. Ik heb die voorstellen, ook in mijn antwoorden aan de Kamer, gekoppeld aan de kentekening, omdat niet alle trekkers 40 km/u kunnen rijden. Dat is afhankelijk van het type. Zeker met de wat oudere trekkers is dat moeilijk. Het gaat dus niet zozeer om handhaving en de vraag of de politie kan zien of iemand te snel rijdt. De politie moet ook kunnen weten of het type voertuig 40 km/u mag rijden. Dat gebeurt wel op basis van kentekening, omdat de kentekens gekoppeld zijn aan de informatie over het voertuig. Omdat we dit ook in de voorgaande jaren niet op die manier vorm hebben gegeven, denk ik dat dit voor de toekomst wel een goede koppeling is maar dat de voor- en nadelen van versnelde invoering van die 40 km/u op een rijtje moeten worden gezet. Dan kan ik daar met de Kamer over discussiëren. Er zitten voordelen aan: de veiligheid van deelname aan het verkeer wordt juist vergroot. Er zitten ook nadelen aan: er is een periode waarin mensen sneller kunnen gaan rijden met trekkers die daar eigenlijk niet toe in staat zijn. Ik ga die discussie graag aan. Ik zal de Kamer dus een brief sturen, zodat we over de kentekening en de snelheid kunnen praten en het debat daarover een plek kunnen geven. Ik ben daar dus niet star in.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat verdient waardering. De minister ziet mitsen en maren bij beide dossiers. Het CDA en de VVD bepleiten ont koppeling van de dossiers, ook omdat zij politiek best een beetje gevoelig zijn. Ik begrijp dat de minister bereid is om de Kamer te informeren over een eventuele eerdere of tussen-tijdse invoering van 40 km/u en over de plussen en minnen daarvan, los van de door haar voor 2017 aangekondigde wetgeving over kentekening.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik stel daarmee juist voor om die ont koppeling in beeld te brengen. Ik zal daar te zijner tijd ook een oordeel bij geven, want dat lijkt mij verstandig. Dan kan de Kamer met mij de discussie aangaan over de vraag of die ont koppeling verstandig is.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Mag ik dan vragen om in dezelfde brief nader te motiveren waarom het tot 2017 moet duren om tot kentekening te komen? Ik heb immers gehoord dat er inmiddels al conceptteksten klaar liggen. Het bevreemdt mij dus enigszins dat dit tot 2017 moet duren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat zal ik doen. Ik heb dat ook ergens in mijn papieren staan. Als ik het straks nog vind, zal ik meteen antwoord geven. Anders zal ik dat in de brief doen. Dan heeft de Kamer ook meer informatie daarover. Dat heeft volgens mij met een gedegen voorbereiding van wetgeving te maken. In het verleden is besloten om kentekening, invoering van het rijbewijs en snelheidsverhoging allemaal in één pakket te doen. Toen kwam er een motie-Atsma waarmee de kentekening werd tegengegaan. Vervolgens zijn wij snel aan de slag gegaan met het voorbereiden van de rijbewijswetgeving. De andere twee zaken hebben we toen laten rusten. Vervolgens is die wetgeving nu dus veel eerder klaar dan de andere wetgeving, waarover pas onlangs een motie

werd aangenomen. Ik zal aangeven wat de termijn is. Dan kan de Kamer zien of het inderdaad tot 2017 moet duren of dat het sneller kan.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De kentekenplicht blijft een boeiend onderwerp. Ik dank de minister voor de toezegging om daarnaar te kijken, maar tot op heden is in alle antwoorden aan de Kamer een koppeling gelegd tussen kentekenplicht en handhaving van de snelheid, waarbij vooral werd uitgegaan van de handhaving door de politie. De minister geeft nu aan dat het om de techniek van het voertuig gaat. Dat lijkt mij een andere invalshoek dan tot op heden is gekozen. Ik zie graag in de brief toegelicht waartoe de kentekenplicht dient.

Tot op heden beschikken we alleen over de informatie van twee jaar geleden houdende 50 miljoen aan lastenverzwaring voor de sector. Wij zijn daarop tegen. Wil de minister een indicatie geven van de lasten die gepaard zouden gaan met de manier die we net beschreven en de daaraan gekoppelde techniek? Dat is erg relevant voor deze discussie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, daar ga ik op in. Volgens mij is het uiteindelijk iets minder omdat het aantal voertuigen kleiner blijkt te zijn. Dan nog gaat het, uit mijn hoofd, om 38 tot 46 miljoen. Ook daarop ga ik in. Wij hebben steeds aangegeven dat het aan de handhaving lag, maar aangezien handhaving in het verleden ook zonder kenteken mogelijk was, heb ik gevraagd waar de politie dan precies mee te maken had. Ook nu kun je niet precies zien hoe hard een tractor gaat en hoe die geregistreerd is. Hoe dan ook, ik heb begrepen dat het vooral in het technische feit schuilt. Je kunt snelheid meten, maar je weet niet of de bestuurder zo snel mag. Ik vind dat op zichzelf een goede reden. Daarop kom ik in de brief terug.

Ik heb nog een vraag over PowNews staan. De uitzending heb ik niet gezien. Ik weet niet of die recent is, maar ik werd er net ook al over aangesproken. Ik heb begrepen dat auto's worden omgebouwd tot trekker. Dat is zelfs met een Porsche gebeurd, doodzonde, maar goed. Met 25 km/uur vallen zij namelijk buiten het systeem. Nu wordt dit meegenomen in het T-rijbewijs omdat daar ook de motorrijtuigen, de MMBS'en, de motorrijtuigen met beperkte snelheid, in opgenomen worden. Daarnaast vul je dat gat ook later bij de kentekening. Hiermee zou het in de toekomst niet meer aantrekkelijk moeten zijn. Nu is het voordeel dat je dan geen rijbewijs nodig hebt, maar dat voordeel komt te vervallen. Nu is het voordeel dat je geen kenteken nodig hebt. Ook dat is straks niet meer het voordeel. De vraag is dus waarom je je Porsche zou ombouwen tot een 25 kilometervoertuig.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik gaf al aan: illegaal is het niet; idioot is het wel. Ik denk dat de minister die woorden onderschrijft. Toch is het even iets complexer, want misschien heb je nu wel een trekkerrijbewijs nodig, waarvoor de eisen overigens veel minder streng zijn dan voor een gewoon rijbewijs. Ik vraag mij voorts oprecht af hoe groot het probleem is. Een andere kwestie is de fiscaliteit. Voor een brommobiel geldt een heel ander fiscaal regime dan voor een gewone auto. Ik

begrijp dat de minister dit net pas heeft gezien, dus ik vraag nog niet om haar reactie. Wel vraag ik haar om na te kijken of dat ook een groot probleem is, of het gemakkelijk te tackelen valt en of zij de Kamer daarover wil informeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zeg ik toe. Al deze onderwerpen horen eigenlijk niet bij deze wet, maar ik pak ze op en breng ze in tijdens een van de algemene overleggen die al gepland staan.

Ik heb antwoord gegeven op de vraag waarom de regelgeving pas in 2017 komt. Er liggen nog geen concepten voor regelgeving. Ik ben nog met alle partijen in overleg. Wij denken dat 2017 haalbaar is. In de brief zal ik nader uitsplitsen in welke termijnen wij denken te werken en waarom wij denken dat een en ander zo veel tijd vergt. U denkt dat er een concept is, maar wij kennen dat in ieder geval nog niet.

Volgens mij heb ik hiermee de vragen die overigens vooral over andere zaken dan de wet gingen, beantwoord.

De **voorzitter**:

Echter, wij hunkeren nog naar een becommentariëring van het amendement van mevrouw Visser.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb aangegeven dat wij dat kunnen overnemen. Dan heb ik het over de evaluatie. Het zal de eerste keer wel een procesevaluatie zijn.

De **voorzitter**:

Oordeel Kamer, lijkt mij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja.

De **voorzitter**:

Tot zover de eerste termijn van dit debat. Ik geef het woord aan mevrouw Visser.



Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording en voor haar toezegging om na te gaan hoe de snelheidsverhoging kan worden losgekoppeld van de kentekenplicht, ook omdat dit niet synchroon zal lopen en omdat de snelheidsverhoging morgen al gerealiseerd kan worden, omdat er geen wetswijziging voor nodig is. Veel problemen zouden er op lokaal niveau mee kunnen worden opgelost. Wij zijn daar blij mee. Ik neem de toezegging van de minister over mijn amendement nog in overweging.

De heer De Rouwe begon over PowNews en de uitzending die net werd genoemd. Er zijn wel meer gekke dingen en mazen in de wet. De minister zegt dat zij deze met het T-rijbewijs denkt op te lossen, maar het gaat om de omkating en de vraag wat de RDW al dan niet erkent. We hebben de rare situatie dat je je rijbewijs kunt verliezen, maar nog wel

in invalidenwagentjes van 40 km/u mag rijden. Dit onderwerp hoort niet thuis in dit debat, maar we krijgen binnenkort een AO Verkeersveiligheid. De minister heeft zojuist een toezegging hierover gedaan. Ik zou haar willen oproepen om al dit soort gekke dingen in het AO Verkeersveiligheid mee te nemen. De invalidenauto's en PowNews zijn slechts voorbeelden, maar er zijn er nog veel meer. We weten niet hoe groot het probleem is, maar de vraag is of er mazen in de wet zitten die we gewoon kunnen voorkomen. Ik realiseer me dat het niets te maken heeft met het T-rijbewijs, maar dat het onderwerpen zijn naar aanleiding van het debat erover.

De voorzitter:

We vonden het toch interessant.



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik ben erg benieuwd naar het vervolproces voor de uitwisseling van wederzijdse erkenning tussen landen. Ik weet dat dit lang kan duren, maar ik hoop dat het een beetje spoed mag hebben, ondanks het feit dat het maar een klein punt is. Nederlandse stagiaires in deze sector zijn sterk geneigd om ook in het buitenland ervaring op te doen. Dat is heel goed, maar om die reden zou de voortgang ervan te waarden zijn.

Ik vind de ontwikkeling rond de kentekens wel een beetje bizar. Aanvankelijk werd ze genoemd vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Dat spreekt het CDA erg aan. Toen niet kon worden aangetoond dat met kentekens minder slachtoffers vallen, omdat daar geen onderzoek naar is gedaan, werd gezegd dat het beter was voor de handhaving. Nu blijkt dat ook geen punt te zijn en is de argumentatie dat het nodig is om te bepalen of een trekker de snelheid wel of niet kan behalen. Of een trekker wel of niet 25 km/u of 40 km/u kan rijden, merk je snel genoeg. Zullen we het boerenverstand een beetje laten zegevieren en hier in Den Haag niet uren en uren aan dit onderwerp besteden om de kentekens linksom of rechtsom in te voeren. Ze voegen niets toe en de kosten zijn ontzettend hoog. Mijn oproep aan de minister is en blijft om dit onderwerp te laten liggen.

Rest mij te zeggen dat ik hier in de volgende AO's ongetwijfeld op zal terugkomen. Desalniettemin hoop ik dat er duidelijkheid komt over de handhaving. Landbouwverkeer mag 25 km/u rijden of in de toekomst iets harder. Dat kan gewoon gecontroleerd en gehandhaafd worden met een lasergun. De politie doet dat ook regelmatig en ze kan er gewoon boetes voor uitdelen. Dat gebeurt heel af en toe ook wel. De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen, en dat moet iedereen zich realiseren, dat het geen hot item van de politie is, omdat het in de praktijk geen heel heftig probleem is. Ook hier vraag ik een beetje nuchterheid en boerenverstand. Laten we onze tijd en energie aan andere zaken besteden.

De voorzitter:

Mevrouw Kuiken van de fractie van de Partij van de Arbeid ziet af van haar spreektijd. Het woord is aan de minister ten slotte.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik zal inderdaad bij het AO Verkeersveiligheid nog iets zeggen over het omkatten. Mevrouw Visser deed een brede oproep aan mij om alle idiote dingen die in dit land gebeuren, bijeen te brengen in het AO. Dat was ik eigenlijk niet van plan, want dan krijgen ze misschien meer aandacht dan ze verdienen. Voordat je het weet, gaan we alles dichtregelen en dat moet je ook niet willen. Op het moment dat zich concrete voorbeelden voordoen — ik weet dat de VVD-fractie in het verleden ook vragen heeft gesteld en opmerkingen heeft gemaakt over de invalidenauto's — en we denken dat het problemen oplevert, gaan we ermee aan de slag. Daarnaast moet er altijd nog een beetje ruimte zijn voor de idioterieën in ons land.

De voorzitter:

Staat genoteerd!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Precies! Dan staat dat nu vast.

De heer De Rouwe maakte een opmerking over de buitenlandse stagiaires. Het T-rijbewijs is bedoeld voor het rijden met tractoren en andere mobiele machines op de openbare weg. Het wordt verplicht voor iedereen van 16 jaar en ouder, dus ook voor stagiaires en buitenlandse werkkrachten. Ook zij kunnen immers een ongeval veroorzaken. Als een tractor wordt gebruikt buiten de openbare weg, gewoon op het erf of het land, hoeft de bestuurder geen rijbewijs te hebben. Ik denk dat dit veel van de praktische problemen die zijn genoemd, kan oplossen. In ieder geval kan de werkgever ervoor kiezen om de machines te laten besturen door stagiaires of buitenlandse werknemers. Als ze de weg moeten oversteken, moet er misschien even iemand anders op de tractor zitten. Ik gaf al aan dat ik met andere landen bezig ben voor die wederzijdse erkenning, zoals door de VVD gevraagd is.

Wat was de laatste vraag ook weer? Dat was de vraag van de heer De Rouwe.

De voorzitter:

De heer De Rouwe in de herkansing.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

O ja, de kentekening. De heer De Rouwe deed die wel heel makkelijk af, door te zeggen dat de kentekening nergens meer voor nodig is. Zo simpel was het nou ook weer niet. Bij kentekening waren er namelijk voor- en nadelen. Dat was voor ons ook altijd de reden om te zeggen dat er een paar voor- en nadelen aan kleven, waaronder de hoge administratieve lasten, en dat het besluit aan de Kamer is.

De heer De Rouwe riep mij ook op om een motie naast mij neer te leggen. Hij vindt dat dat af en toe wel mag. Ik weet niet in hoeverre Kamerleden ministers tot stout gedrag moeten oproepen, maar ik zou mijn stoute gedrag dan graag willen bewaren voor iets waarvan ik echt heel erg wakker lig. Ik ga hier nog maar even gewoon mee door. Ik merk dan te zijner tijd wel of de motie door de Kamer komt.

De voorzitter:

U voert de spanning tot het einde op.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dank aan de minister voor haar aanwezigheid en dank aan de deelnemers aan dit debat. Dinsdag stemmen wij over het ene amendement en het wetsvoorstel.

De vergadering wordt van 15.08 uur tot 16.32 uur geschorst.