

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 937

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2021

Met deze verzamelbrief informeer ik u, naast mijn brief over de voortgang van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (Kamerstuk 29 398, nr. 639), over de stand van zaken van diverse onderwerpen, moties en toezeggingen op het terrein van verkeersveiligheid, ten behoeve van het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni 2021.

Omgewisselde rijbewijzen van kennismigranten onder de 30%-regeling

Allereerst informeer ik u over mijn toezegging om bij politie en OM na te gaan of er signalen bestaan over verkeersonveilige situaties rond omgewisselde rijbewijzen van kennismigranten. Aanleiding van deze toezegging, waren de vragen van het lid Postma tijdens het AO Verkeersveiligheid van februari 2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 815) en de vervolgvragen van de leden van de CDA-fractie tijdens het Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid van juli 2020.¹ Bij dit laatste overleg ben ik nader ingegaan op de mogelijkheden voor buitenlandse kennismigranten om een niet-EU rijbewijs om te wisselen voor een Nederlands rijbewijs. Deze omwisselingsregeling, die is ingevoerd in 1995, is een aanvulling op de fiscale maatregelen van het Ministerie van Financiën om het aantrekken van buitenlandse medewerkers met een schaarse specifieke deskundigheid te vergemakkelijken (de zogenaamde 30%-regeling). Ik heb bij het schriftelijk overleg aangegeven dat er geen negatieve effecten van deze regeling op de verkeersveiligheid bekend zijn, maar hierover nog navraag te zullen doen bij de het OM en de politie.

Inmiddels heeft er overleg plaatsgevonden met het OM en de politie. Beide organisaties bevestigen het beeld dat er geen signalen over de negatieve effecten voor de verkeersveiligheid zijn rond deze specifieke groep rijbewijshouders. Daarnaast geven ze aan dat er nagenoeg geen

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 843.

mogelijkheden tot monitoring zijn, omdat deze groep niet als zodanig in hun systemen wordt geregistreerd. Het is niet bekend hoeveel kilometers er door deze groep worden gemaakt. Om die reden is het erg lastig om vergelijkende conclusies te trekken over de verkeersveiligheid van deze groep ten opzichte andere rijbewijshouders. Zoals eerder aangegeven bij het schriftelijk overleg is het gebruik van een niet-EU-rijbewijs in Nederland geen bijzonderheid: op grond van internationale verdragen mag iedereen met een niet-EU-rijbewijs dit bij een tijdelijk verblijf in Nederland gebruiken – net zoals omgekeerd het Nederlandse rijbewijs in een groot deel van de wereld tijdelijk mag worden gebruikt. Naar aanleiding van het bovenstaande zie ik verder geen aanleiding voor een heroverweging van de omwisselingsregeling voor kennismigranten die vallen onder de 30%-regeling.

APK-, registratie- en kentekenplicht (land)bouwvoertuigen

Op 1 januari 2021 is er een APK-, registratie- en kentekenplicht geïntroduceerd voor (land)bouwvoertuigen. Bij de behandeling van het wetsvoorstel² in uw Kamer zijn drie moties aangenomen. Hieronder licht ik de uitvoering van deze moties nader toe.

De motie van het lid Von Martels³ verzoekt de regering om geen nationale kop te creëren op de APK-eisen die worden gesteld voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Deze APK-eisen voor landbouw- en bosbouwtrekkers (de APK-3) zijn verwerkt in het bij de wetwijziging behorende besluit⁴ en de regeling⁵. Hierbij is aangesloten bij de eisen die volgen uit de Europese APK-richtlijn 2014/45/EU. Er zijn geen aanvullende nationale eisen gesteld.

De gewijzigde motie van het lid Kröger⁶ verzoekt de regering om te bekijken welke mogelijkheden er zijn om lokale maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid van landbouwverkeer te vergroten. Hiertoe heeft CROW in samenwerking met onder andere SWOV, politie en een selectie wegbeheerders een kennisproduct en een overwegingsinstrument ontwikkeld dat wegbeheerders kunnen gebruiken om lokaal maatregelen te nemen om de nieuwe wet- en regelgeving goed te implementeren.⁷ Op 25 november 2020 is het kennisproduct door CROW via een online webinar gepresenteerd aan meer dan 200 deelnemers vanuit het werkveld van de wegbeheerders. Dit jaar vinden diverse ontwerperscafés voor wegbeheerders plaats waarbij in kleiner comité concrete casussen worden behandeld. Bijvoorbeeld over het openstellen van rondwegen voor landbouwverkeer om vermenging met kwetsbare verkeersdeelnemers in dorpskernen zoveel mogelijk te voorkomen.

² Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers (Kamerstuk 35 188).

³ Kamerstuk 35 188, nr. 13.

⁴ Besluit van 4 december 2020 tot wijziging van het Besluit voertuigen, het Kentekenreglement, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en enige andere besluiten ter implementatie van richtlijn nr. 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) en enige andere wijzigingen. Stb. 2020, nr. 505.

⁵ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 30 december 2020, nr. IENW/BSK-2020/143233, tot wijziging van enkele ministeriële regelingen in verband met de invoering van een APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en een registratie- en kentekenplicht voor motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines en enige andere wijzigingen. Stcrt. 2021, nr. 568.

⁶ Kamerstuk 35 188, nr. 16.

⁷ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2020/november/nieuwe-handreiking-tool-landbouwverkeer-en-bouwver>.

De motie van de leden Sienot en Van der Graaf⁸ verzoekt de regering om een meting uit te voeren naar de verkeersveiligheid rondom landbouwverkeer, de effecten jaarlijks te monitoren en ook het effect van de snelheidsverhoging voor landbouwverkeer van 25 km/u naar 40 km/u te evalueren. Ook de hierboven benoemde moties Von Martels en Kröger verzoeken om de effecten van de nieuwe wet- en regelgeving op onder andere de kosten voor de sector en de verkeersveiligheid te monitoren en hierover te rapporteren aan uw Kamer. In navolging van een amendement van de leden Von Martels en Remco Dijkstra⁹ is bovendien een wettelijke evaluatiebepaling in de wet opgenomen om binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze wet een verslag te zenden aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk, waarbij in het bijzonder aandacht besteed wordt aan de nalevingskosten.

Om uitvoering te geven aan de diverse verzoeken om de wet te evalueren, heeft advies- en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV via een openbare aanbesteding de opdracht gekregen voor deze evaluatie. De komende jaren vindt monitoring plaats op zowel het effect op de verkeersveiligheid, als op de nalevingskosten voor de sector en het effect op de handhaving van landbouwverkeer. De evaluatie wordt opgesteld in samenwerking met de diverse betrokken brancheverenigingen (zoals RAI Vereniging, LTO Nederland, Cumela, Fedecom, FEHAC, Bouwend Nederland, Fehamec, TLN, Evofenedex en BMWT), handhavers (OM en Politie), wegbeheerders (IPO, VNG, UvW), maatschappelijke organisaties (zoals de Fietzersbond) en kennisinstellingen (waaronder SWOV). De eerste resultaten worden eind 2023 verwacht en worden dan met uw Kamer gedeeld. Op deze manier heb ik invulling gegeven aan de moties van de leden Von Martels, Kröger, Sienot en Van der Graaf.

In aanvulling op deze moties heeft de SGP in het verslag van de Verzamelwet lenW 2020 een vraag gesteld over het mogelijk maken van de registratie van een (land)bouwvoertuig op naam van een maatschap. Zoals ook gemeld in de nota naar aanleiding van het verslag¹⁰, is het op dit moment voor vennootschappen zonder rechtspersoonlijkheid via artikel 1, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 mogelijk een voertuig op naam van de vennootschap te zetten, maar niet voor maatschappen. Omdat de rechtsvorm van de maatschap in de agrarische sector veel wordt gebruikt, heeft er een nadere analyse en afstemming plaatsgevonden met onder andere het Ministerie van JenV, de RDW, het CJIB en verzekeraars. Daarbij zijn geen noemenswaardige bezwaren naar voren gekomen. Door de Minister van JenV wordt momenteel een herziening voorbereid van het Burgerlijk Wetboek en enige andere wetten in verband met de modernisering van het wettelijk kader voor personenvennootschappen. Hierin krijgt een maatschap dezelfde eigenschappen als bijvoorbeeld een vennootschap onder firma (op naam van die rechtsvorm kan nu wel een voertuig worden geregistreerd). Een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 wordt binnen dit kader meegenomen, zodat registratie op naam van alle personenvennootschappen mogelijk wordt. Het wetsvoorstel gaat in de loop van dit jaar in internetconsultatie.

Stand van zaken vereenvoudigd T-rijbewijs voor lichte voertuigen

In de brief van 25 mei 2020¹¹ heb ik uw Kamer het *Eindrapport haalbaarheidsstudie T-rijbewijs lichte voertuigen* aangeboden en aangekondigd

⁸ Kamerstuk 35 188, nr. 14.

⁹ Kamerstuk 35 188, nr. 8.

¹⁰ Kamerstuk 35 664, nr. 6.

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 825.

om hierover met de sector in overleg te gaan. Dit project is gestart naar aanleiding van de kritiek die vanuit de sector bij de evaluatie van het T-rijbewijs naar voren is gebracht over de gevolgen hiervan bij lichte T-voertuigen. Inmiddels is er overleg gevoerd met een aantal organisaties uit de agro- en bouwsector en de bezitters van historische T-voertuigen. De sector heeft aangegeven dat de huidige opzet van het T-rijbewijs voor bepaalde groepen gebruikers tot onnodig zware lasten leidt. Bij de invoering van het T-rijbewijs is als overgangsmaatregel bepaald dat bestuurders die voor 1 juli 2015 hun B-rijbewijs hebben behaald recht hebben op bijschrijving van het T-rijbewijs. Dit geldt niet voor de – meestal jongere – bestuurders die na 2015 hun B-rijbewijs hebben gehaald. Vooral bij lichtere landbouwvoertuigen, lichtere bouwmachines en heftrucks is het behalen van het T-rijbewijs voor veel gebruikers hierdoor een extra last. Het T-examen staat voor veel van deze gebruikers ver af van de dagelijkse gebruikssituatie. De meest voor de hand liggende oplossing, die ook als aanbeveling in het eindrapport is genoemd, is de invoering van een vrijstelling op grond van het B-rijbewijs voor T-voertuigen met een laag gewicht.

Ik verken met de sector in het vervolgtraject hoe deze aanbeveling kan worden vormgegeven. Van belang is dat de haalbaarheid en de effecten op de verkeersveiligheid daarbij beter in beeld komen. Dit is een complex proces omdat er binnen de T-categorie een grote diversiteit aan voertuigen is. Met de RDW is afgesproken dat begin 2022 de ervaringen van het eerste jaar kentekenen van T-voertuigen worden gedeeld, zodat een goed beeld kan worden gekregen van het bestand voertuigen. Naar verwachting zal dat samenvallen met de eerste tussenresultaten uit de hierboven genoemde evaluatie van de APK-, registratie- en kentekenplicht door Royal HaskoningDHV. Daarnaast wordt in het overleg ingegaan op aanvullende specifieke wensen die door de sectorpartijen naar voren zijn gebracht. Ik informeer de Kamer in het voorjaar van 2022 over de uitkomsten van het overleg en de vervolgstappen.

Stand van zaken en handhaving Mobiliteitspakket

In mijn brief van 18 september 2020 voorafgaand aan de Transportraad van 28 september 2020¹² heb ik u geïnformeerd over het Europees Mobiliteitspakket I. Het pakket bestaat uit twee verordeningen ((EU) 2020/1055 over de toegang tot het beroep en de markt en (EU) 2020/1054 over de rij- en rusttijden) en een richtlijn ((EU) 2020/1057 over de detachering van werknemers in het wegtransport). Het mobiliteitspakket dient bestaande regelgeving over het goederen- en personenvervoer te verbeteren en een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector te realiseren. Implementatie van het mobiliteitspakket vraagt aanpassing van nationale regelgeving, uitvoering en handhaving binnen het domein van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW).

Een deel van dit pakket heeft door verordeningen een directe werking. Dit geldt bijvoorbeeld voor de nieuwe regels voor rij- en rusttijden die vanaf 20 augustus 2020 gelden. Andere bepalingen zijn geldig vanaf 21 februari 2021. Het gaat dan bijvoorbeeld om de eis van betrouwbaarheid van een vervoersonderneming. Een deel van deze regels vraagt aanpassing van nationale wet- en regelgeving. Het wetsvoorstel waarin dit wordt geregeld, wordt in het vierde kwartaal van dit jaar naar uw Kamer gestuurd. Tegelijkertijd zal de Europese Commissie worden bericht over de stand van zaken van de wettelijke implementatie van het pakket, die mogelijk na 21 februari 2022 is afgerond.

¹² Kamerstuk 21 501-33, nr. 824.

Brancheorganisaties en sociale partners zijn betrokken in het implementatieproces, dat overigens beleidsarm is. Beleidsarm houdt in dat de Europese regelgeving uit het Mobiliteitspakket in de nationale wetgeving wordt geïmplementeerd en er niet op basis van nationale beleidswensen nog extra bepalingen aan worden toegevoegd.

Voor wat betreft de handhaving van de regels van het Mobiliteitspakket geldt dat de regels uit het Mobiliteitspakket die per augustus 2020 van kracht zijn gegaan, vanzelfsprekend worden gehandhaafd. In mijn brief van 11 maart¹³ heb ik uw Kamer geïnformeerd over het staken van arbeid bij overtreding van de rij- en rusttijden en de boete die geldt bij overschrijding van de wekelijkse 45 uren rust in de cabine. Handhaving van de regels voor rij- en rusttijden en die voor toegang tot het beroep en de markt gebeurt door wegcontroles en bedrijfsinspecties. De bedrijfsinspecties (administratieve controles) worden uitgevoerd door (fysieke) bezoeken aan bedrijven en – in toenemende mate – door digitale controle van de administratie op afstand. Controles door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vinden plaats op basis van een risicogestuurde aanpak.

Voor de regels die later in werking gaan treden, zoals de nieuwe regels van cabotage, zullen binnenkort de handavings-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoetsen plaatsvinden. Daarmee komt meer duidelijkheid over hoe de inspecties de regels gaan handhaven die volgend jaar van toepassing zijn. Eind dit jaar wordt het wetsvoorstel toegezonden en wordt de Kamer over het Mobiliteitspakket en eventuele bijzonderheden ten aanzien van de uitvoering en handhaving geïnformeerd.

Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (VIA15)

Bij motie verzochten¹⁴ de leden Hoogland en Visser om aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van de Blankenburgverbinding en de VIA15 in mindering te brengen op de tologgave. Er zijn geen meevallers bij de aanleg van deze tracés. Dit ziet u terug in de budgetontwikkeling van deze projecten, bijvoorbeeld in het MIRT overzicht 2021.¹⁵ Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

¹³ Kamerstukken 29 398 en 25 883, nr. 904.

¹⁴ Kamerstuk 34 550 A, nr. 38.

¹⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 4.