

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 194

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 december 2009

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppérus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Polderman (SP), Elias (VVD) en Linhard (PvdA).  
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luijben (SP), Tang (PvdA), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Pieper (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Eijsink (PvdA), Depla (PvdA), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks), Lempens (SP), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Dam (PvdA).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>2</sup> hebben op 5 november 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 16 juli 2009 met een afschrift van de brief aan de voorzitter van Veilig Verkeer Nederland met een reactie op het advies over verbetering verkeersveiligheid landbouwverkeer (2009Z14005);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 november 2009 inzake de nadere reactie verbetering verkeersveiligheid in het landbouwverkeer (29 398, nr. 184).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit  
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Jongepier**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Cramer, De Rouwe, Jager, Polderman, Roefs, Van der Vlies, Van Gent,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Goedemorgen, ik heet iedereen hartelijk welkom.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met een artikel uit het tijdschrift Verkeersknooppunt met de titel «Koudwatervrees voor trekkertijbewijs». Een stukje dat ik er uit haal: «Verkeersdeskundigen vragen zich al enkele jaren vertwijfeld af hoe lang het nog duurt en hoeveel ongelukken er nog moeten plaatsvinden, voordat politiek en overheid lef genoeg hebben een rijbewijs en kentekenbewijs voor landbouwtrekkers in te voeren.» Dit AO zal de opmaat zijn voor een wetwijziging, eindelijk zullen we stappen vooruit gaan zetten. De vraag is nu: hoeveel stappen vooruit? Omdat niet alle partijen aanwezig zijn, zullen we waarschijnlijk enige uitspraken van de Kamer nodig hebben voordat we de minister de juiste munitie mee kunnen geven voor een wetwijziging. De minister doet in zijn brief voorstellen. Dat is al wat, maar wat ons betreft gaat het nog niet ver genoeg. Over een tractorrijbewijs bestaat er, volgens mij, Kamerbreed consensus. Maar het is nog niet duidelijk of er ook een meerderheid bestaat voor kentekening. Er schijnt beweging bij de ChristenUnie te zijn, daar hoop ik dadelijk meer over te horen. Wij zijn voorstander van kentekening, zonder kentekening is handhaving onmogelijk. De politie en het Bureau Verkeerhandhaving Openbaar Ministerie en het Verbond van Verzekeraars zijn tevens die mening toegedaan. De PvdA pleitte al vaker voor eenduidigheid in regelgeving voor alle categorieën voer- en vaartuigen. Geen kentekening, maar slechts het voeren van het bordje «45 km/u» is weer een nieuw fenomeen in het verkeersregelwoud. Daarmee zijn we er nog lang niet. Er blijven nog heel veel vraagstukken over. Moet elke tractor dan gekentekend worden? Wij denken dat dat zou moeten gelden voor die tractor die zich op N-wegen begeeft, voor elke tractor die harder wil rijden dan 25 km/u. De PvdA denkt dat we met de eis tot volledige kentekening van het hele tractorenpark grote problemen over ons afroepen. Afgelopen vrijdag maakte ik een rondtour door de gemeente Bergen in Noord-Limburg, in het kader van «boerderij in het licht», georganiseerd door de Limburgse Land- en Tuinbouwbond (LLTB). Ik heb toen heel veel prachtige oldtimers zien staan op de erven. Volgens mij is het echt onbegonnen werk tot volledige kentekening over te gaan.

Kan de minister aangeven waarom in zijn voorstel geen afbakening voor wegen aangegeven is? Misschien moeten we juist categorieën gaan afbakenen. Er zijn nog veel vragen over hoe het precies zou moeten gaan. Moet het over een snelheidsverhoging tot 40 of tot 45 km/u gaan? Want Cumula heeft ons laten weten dat het in strijd zou zijn met de Europese richtlijn en dat 45 km/u betekent dat ook een digitale tachograaf nodig is. Dat laatste lijkt ons zeer onwenselijk. Graag van de minister een verduidelijking.

Het voorstel is een rijbewijs BE. Als ik het voorstel van de minister zal moeten volgen dan zal de T op ons nieuwe rijbewijs niet in gebruik genomen worden. Blijft er nog steeds een tractorcertificaat voor de zestien- en zeventienjarigen, voor als ze met een kleinere minder zware tractor op niet-N-wegen willen rijden?

Wij zijn er nog niet uit, we zijn in ieder geval voor eenduidigheid. Bromfietscertificaten hebben we ook afgeschaft. Maar de positie van boerenzonen en -dochters en leerlingen die stage lopen gaat ons ook aan het hart. Hoe denkt de minister daar over?

De vraag is ook: gaan er nog extra voertuigeneisen komen aan tractoren? Ik heb net begrepen, toen wij buiten wat tractoren mochten aanschouwen, dat dat niet per se nodig is, maar ik hoor hier graag een reactie op van de minister.

Ik heb de minister ook nog niet gehoord over het oneigenlijk gebruik van tractoren voor transportwerkzaamheden. Men is het over veel oneens, maar men is het ook oneens of dit überhaupt een probleem is. Er is een groot verschil tussen eisen voor tractorchauffeurs en vrachtwagenchauffeurs, ze worden wel wat kleiner maar er zitten toch veel verschillen in de kwaliteitseisen. Wat vindt de minister daarvan?

Kortom, het begin is er, maar er zijn nog heel veel onduidelijkheden. Ik ben heel erg benieuwd naar de inbreng van de andere partijen en de antwoorden van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is mij bekend dat de PvdA al langer pleit voor het kenteken. Ik probeer even uit te pellen wat voor mevrouw Roefs de aanleiding is om kentekening te willen. Ik neem aan dat dat te maken heeft met verkeersveiligheid. Als dit anders is, dan hoor ik dat ook graag. Ik zou graag van mevrouw Roefs willen weten in hoeveel van de gevallen snelheid de reden was van een ongeval op een trekker. We hebben daar twee jaar geleden een behoorlijk onderzoek naar gehad en ik zou graag willen weten of zij de cijfers anders heeft gelezen dan ik.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat ik in mijn tekst heel duidelijk heb gemaakt dat kentekening nodig is voor de handhaving. Dat wil niet zeggen dat dit alleen maar gaat om de snelheid. Stel je wordt als automobilist gesneden door een tractor. Daardoor kom je zelf in de problemen; de tractor rijdt door, je hebt geen kenteken. Je kunt dus nooit datgene wat gebeurd is, toewijzen aan iemand. Het is niet voor niets dat het Verbond van Verzekeraars, de politie en het Openbaar Ministerie allemaal vinden dat je moet kentekenen. Ik vind dat we moeten proberen in Nederland zo veel mogelijk zaken hetzelfde te regelen. U weet dat ik ook pleit voor een juiste, zorgvuldige kentekening van snelle motorboten. Ik vind dat ook met tractoren: laten we niet weer iets nieuws verzinnen. Laten we het alsjeblieft zo overzichtelijk mogelijk houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat kan ook door geen kentekening te doen. Ik ken ook voorbeelden: Het is toch handig dat, stel dat ik pen en papier bij me heb en mijn ogen nog eens goed zijn, ik het kenteken van die vervelende trekker in de verte kan noteren. Dat kan zich een keer voordoen. Alleen de vraag is wel of dat proportioneel is. Mevrouw Roefs ontwijkt het wat makkelijk en dat begrijp ik ook wel want zij is daar gevoelig voor. Ik betwijfel of dit gaat werken, want de uitkomst van het rapport was dat snelheid helemaal geen oorzaak is van ongevallen, dus het is een drogreden. Als mevrouw Roefs het toch wil, om die ene irritatie op de weg te kunnen voorkomen, dan moeten we ons ook de vraag stellen wat daar tegenover staat. En er staan behoorlijke administratieve lasten tegenover, in een periode dat de sector het al niet makkelijk heeft en in een periode dat het kabinet gezegd heeft minder in plaats van meer regels te willen. Overweegt zij dat dan ook, want daar hoor ik haar niet over.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U zegt volgens mij precies het juiste. U hebt het over proportionaliteit, daar draait het in mijn ogen om. U hebt het over administratieve lasten, maar we praten echt niet over grote bedragen. We hebben het over de aanschaf van een voertuig van zeg een ton in euro's minimaal, wie heeft het dan over proportionaliteit?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het CDA steunt de minister om niet te berusten in het relatief hoge aantal verkeersslachtoffers waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Het is goed dat we vandaag stilstaan bij

een concreet voorstel van het kabinet. Mijn fractie kijkt bij die voorstellen altijd of het proportioneel is en kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Er moet een balans zijn tussen het aanpakken van de verkeersonveiligheid en het beperken van de administratieve lasten. Ik zeg het wel in die volgorde: verkeersonveiligheid staat bij ons bovenaan. Als blijkt dat we dat kunnen aanpakken, pas dan gaan we kijken of administratieve lasten in de weg zitten. Effectieve maatregelen blijken in de praktijk vaak vreselijk lastig. Het gemiddeld aantal slachtoffers per jaar laat een heel diffuus beeld zien, waarvoor we geen onderliggende oorzaak weten te vinden. Mijn fractie ziet daarom nu geen heil in extra collectieve regels, die de sector alleen maar handen vol met geld kosten en waarvan het effect nihil is. Mijn collega Atsma heeft daarom nog niet zo lang geleden een motie ingediend om af te zien van kentekening. Deze motie werd met steun met van onze coalitiepartner ChristenUnie aangenomen, en in de kabinet-brieven van 26 juni 2007 en 2 november 2009 onderstreepte het kabinet deze uitspraak. Dit geldt ook voor de Segway, want ook daarover is een CDA-motie aangenomen. Ook daar wilden we geen kenteken. Daar heeft de minister al een reactie op gegeven: dat kenteken gaat er af, ook met dank aan de heer Aptroot.

Vandaag zou het CDA van de minister willen weten hoeveel doden en gewonden wij kunnen voorkomen indien wij bestuurders verplichten tot een rijbewijs BE, in combinatie met snelheidsverhoging. In de brieven van de minister ontbreken deze cijfers, of zijn die er wellicht niet? De andere kant van dit verhaal, en daar oordeel ik positief over, is dat het om keuzevrijheid gaat. Ondernemers kunnen zelf kiezen of zij harder willen rijden, met als gevolg de eis voor een rijbewijs BE. Om die reden kan mijn fractie hier ook wel mee instemmen. Deze steun verdwijnt indien het voorstel weer opgetuigd wordt met allerlei regels, zoals kentekening, een nieuw rijbewijs, terwijl niet aangetoond is dat het een wezenlijk positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Mijn fractie oordeelt positief over de snelheidsverhoging van het landbouwverkeer. Een verhoging van de snelheid heeft namelijk nauwelijks effect op de verkeersveiligheid. Dit komt omdat in de praktijk al harder gereden wordt en omdat snelheid amper de oorzaak is van tractorongevallen. Een voordeel van hogere snelheid is een betere doorstroming op de wegen. Het snelheidsverschil met ander gemotoriseerd verkeer is minder groot. De inschatting is dat dit een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, doordat minder agressie ontstaat op de weg en ook minder gevaarlijke inhaalmanoeuvres plaatsvinden. Net als mevrouw Roefs zou ik graag willen weten waarom gekozen is voor 45 km/u en niet voor bijvoorbeeld 50 of 40 km/u, want als dat inhoudt dat die vreselijke tachograaf in deze wereld in gaat treden, dan gaat mijn fractie liever naar de 40 km/u toe.

Mijn fractie heeft wel een vraag over de verhoging van de snelheid bij erftoegangswegen. Bij erftoegangswegen is de snelheid van landbouwvoertuigen niet van belang voor de doorstroming, omdat dit type weg geen verkeersfunctie heeft maar een verblijfsfunctie. De verschillen in snelheid en massa zijn hierbij bezwaarlijk. Door het massaverschil tussen landbouwvoertuig en voetgangers en fietsers zijn deze snelheidsverschillen ongewenst. Kan de minister daarop reageren?

Nog een laatste punt, waar we in het verleden al vaker opmerkingen over hebben gemaakt: het trekkercertificaat. Dit certificaat is via de Arboret verplicht. Gebruikt een zestienjarige een tractor voor privédoeleinden, bijvoorbeeld om naar de disco te gaan, een krat bier bij de super halen of naar de keet te gaan, dan is een certificaat niet verplicht. Een heel kromme situatie. De insteek van de Arboret is vakbekwaamheid en verkeersveiligheid, en de verkeersregels vallen hier niet expliciet onder. Wat is het oordeel van onze minister hierover? Uit analyse van ongevallen blijkt juist dat deze categorie oververtegenwoordigd is bij het aantal ongevallen. Daar kunnen we dus echt wat aan doen. Daarnaast blijken flankongevallen het meest voor te komen, met als oorzaak het niet verlenen van voorrang.

Dit aspect zien we niet terug in het huidige certificaat en ook niet in de plannen van de minister. Niet vreemd dat de jongeren hier vaak de fout in gaan. Is de minister het met het CDA eens dat het certificaat verbeterd moet worden? Wat ons betreft kan speciaal voor zestien- en zeventienjarige aanscherping komen. Wij twifelen geen seconde over hun technische vaardigheden, maar wel over hun verkeersinzicht en weggedrag. Die elementen missen we nu bij het certificaat dat je haast cadeau krijgt bij het bestellen van een glas melk in de AOC-kantine. Wij roepen de minister en de sector daarom op om met verbetervoorstellen te komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het CDA houdt een gloedvol betoog over het niet verhogen van de lasten. Niet ingewikkelder maken dan dat het is. Vervolgens komt de heer De Rouwe met het lumineuze idee het certificaat ingewikkelder te maken en daar meer waarde aan te hechten. Kan de heer De Rouwe dat wat nader toelichten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat wil ik graag. U kunt mij niet in de club vinden die zegt: als er maar één administratieve last is, dan gaat het niet door. Ik ben daar nuchter en realistisch in. Ik focus echter wel op aange-toonde problemen, het moet evidence based zijn. Als we kijken naar de ongevalanalyses, blijkt niet dat een certificaat voor iedereen of een kenteken voor iedereen de oplossing is. Dan blijkt juist dat de categorie van jongeren er negatief uitspringt. Dat kunnen u en ik ook verklaren, want als we naar dat onbenullige certificaat kijken dat er nu is, dan staat er helemaal niets in over voorrang verlenen. Het verbaast mij niet dat die jonkies van zestien-, zeventien jaar op de weg daar geen sjoege van hebben. De CDA-fractie wil kijken naar de proportionaliteit. Als blijkt dat als je meer investeert het ook echt aangetoond wat oplevert, dan hebben wij dat ervoor over. Veilig Verkeer Nederland heeft niet aangetoond dat een kenteken invloed heeft op de verkeersveiligheid. Blijf uit die mantra weg, laat je niet verleiden tot dat soort ideeën. Blijf realistisch! Zorg dat je de boeren en de transportsector, die ook steeds vaker gebruik gaat maken van tractoren, niet onnodig belast met dit soort gekke fratsen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. We praten al jaren over het landbouwverkeer. Er leek een patstelling te zijn ontstaan door de motie van de collega Atsma over de administratieve lasten van het kenteken. Maar met het advies van de commissie-Peijs, dat wordt gedragen door onder andere LTO en Veilig Verkeer Nederland, leek een doorbraak bereikt. Een trekkerrijbewijs zou kunnen worden ingevoerd, de maximumsnelheid zou omhoog kunnen gaan, onder de voorwaarde dat deze trekkers zijn voorzien van een kenteken, maar wel op vrijwillige basis. Het heeft even geduurd, maar de minister is nu ook aan het bewegen met zijn laatste brief. Het gaat dan niet over het trekkerrijbewijs maar over het rijbewijs BE. Bestuurders die het rijbewijs BE hebben, mogen als ze daarvoor een apart bordje op hun trekker hebben, sneller rijden. Deze keuze ziet de ChristenUnie als een stap in de goede richting, maar het roept nog een paar vragen op. Wat zijn nu precies de bezwaren van de minister tegen het advies van de commissie-Peijs? Er zijn een aantal voorstellen in de brief van de minister die ik even langs zou willen gaan. Er is onderzoek gedaan naar kentekening en regelingen in het buitenland. Uit dit onderzoek blijkt dat in alle onderzochte landen kentekenplicht aanwezig is. De commissie-Peijs stelt voor dit in te voeren, zij het dan vrijwillig. Toch stelt de minister dit niet voor en ik zou willen vragen waarom niet. Het zouden de administratieve lasten kunnen zijn, maar dat is niet echt een reëel argument. Het kenteken kost ongeveer € 35, blijkt ook uit de gegevens van de RDW. Voor de beoordeling van de administratieve lasten wordt daar nog een uur voor de ondernemer bijgeteld, dat hij kwijt is omdat hij het kenteken moet ophalen. Dat zou € 60 zijn; er zijn veel boeren die € 60 per uur zouden willen verdienen. Het is dus handje contantje € 35, dat valt

dus mee. De minister stelt voor een bordje «45 km/u» op de tractor te schroeven, dat gaat ook geld kosten, dat moet namelijk geadmistriseerd worden. Als je dat met kentekenen oplost, dan is dat gelijk ook voorbij, dan hoeven die aparte kosten niet gemaakt te worden. Er moet vastgelegd worden wie 45 km/u mag, want anders gaat iedereen dat bordje erop schroeven. Misschien wordt het wel een bordje «40 km/u» maar daar kom ik zo op terug. Ik zou graag de reactie van de minister hierop willen hebben. Tevens wil ik de ontheffing die trekkers nu moeten hebben voor de breedte meenemen. De breedteontheffing kost nu ook geld, daar moet een tractoreigenaar ook voor bij de gemeente zijn. Als de minister tot kentekening zou overgaan, dan zou dat allemaal onder één noemer vallen, dan is het zelfs een beperking van de administratieve lasten.

Wat betreft de maximumsnelheid wil ik me aansluiten bij de PvdA en het CDA. Ik kan me voorstellen dat gedachte achter de 45 km/u is dat het aansluit bij de brommobielen waar ook een bordje «45 km/u» op zit. Een trekker en een brommobiel, daar zit nog wel wat maatverschil tussen. Misschien is het goed om in te gaan op het probleem dat mogelijkerwijs voortkomt uit de Europese regelgeving.

Het gebruik van rijbewijs BE vindt de ChristenUnie creatief, maar het is nog niet echt een oplossing voor de problematiek rond zestien- en zeventienjarigen, in die zin sluit ik aan bij de argumenten van de heer De Rouwe en mevrouw Roefs. Ik wil alleen niet de woorden «onbenullig certificaat» van de heer De Rouwe in mijn mond nemen. Ik durf de stelling aan dat als we een wedstrijdje achteruitrijden houden een zestienjarige in een trekker met aanhanger dat sneller presteert dan ik met mijn Agila.

Het gaat mij om de rijvaardigheid en het verkeersinzicht. Nu lijkt het erop dat de bevoegdheid voor het rijden met een zware combinatie gaat gelden vanaf achttien jaar. Ik zou ervoor willen pleiten dat ook zestien- en zeventienjarigen op de combinatie mogen rijden maar wat mij betreft wel met een rijbewijs BE. Daar zit wel een probleem, als ze een rijbewijs BE hebben dan mogen ze ook in de auto van pa rijden. Ik stel voor dat een zestien- of zeventienjarige zijn rijbewijs mag halen, maar omdat hij nog geen achttien is krijgt hij een «T» op zijn rijbewijs. We sluiten hiermee aan bij de bestaande systematiek; er hoeft niets nieuws uit de kast te worden gehaald. Daarmee heb je de duidelijkheid dat zestien- en zeventienjarigen deze combinatie mogen rijden, dat ze het verkeersinzicht hebben en dat ze op volwaardige wijze aan het verkeer kunnen deelnemen. Hij wordt getraind op zijn ervaring en ik denk dat de grootste winst zit in het toenemen van de verkeersveiligheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit loopt al een tijd en ik heb het gevoel dat we dat nog wel een tijdje zouden kunnen volhouden. Wij vinden het wel een handig voorstel van de minister om aan te sluiten bij het rijbewijs BE, dus niet een apart rijbewijs maar die voor de personenauto met zware aanhanger. Ik wil graag nog een toelichting of dat nou echt het meest gepast is, maar ik vind het wel creatief dat we niet nog een aparte categorie krijgen. Een verhoging van de snelheid voor diegenen die dat rijbewijs moeten hebben, vinden wij op zich prima. Ik vraag me net als de collega's af of 45 km/u verstandig is, als daarmee de verplichting komt een digitale tachograaf te hebben. Dit lijkt me voor deze sector niet erg passend. Wij zetten nog wel vraagtekens bij het feit dat zestien- en zeventienjarigen wel met een licht trekkerbewijs de openbare weg op mogen. Dat kan een zware tractor zijn, alleen zit dat bordje «45 km/u» erop. Ik heb begrepen dat je dat bordje naar believen er ophangt en er afhaalt. Dat geeft niet veel administratieve last. Maar dat ding dat misschien 40, 45, 50 km/u kan rijden, dat grote zware ding, daar gaat een zestien-, zeventienjarige wel de weg mee op waar hij al die anderen tegenkomt. Ik vind dat een lastig punt, het is voor ons de grote vraag of het verstandig is om dat zo te handhaven. Ik wil nog wel een onderbouwing van de minister hierop.



Het punt van de controle en handhaving vinden wij wel een argument, zeker als niet alleen verzekeraars maar ook de politie zeggen dat controle en handhaving lastig zijn als er geen kenteken is. Waarom heeft de minister ervoor gekozen dat niet te doen? Als je kijkt naar evenredigheid, is het wonderlijk dat een snorfiets, die maar 25 km/u mag en heel licht is, verplicht een kenteken heeft en dat zo'n joekel van een tractor met het formaat van een vrachtwagen, dat niet heeft. Nou kunnen ze niet heel hard. De VVD-fractie ziet absoluut het punt dat heel veel van die trekkers heel weinig op de openbare weg komen. Ik zie zelf dat ze even de weg moeten oversteken omdat de boerderij en bedrijfsgebouwen aan de ene kant van de weg zitten en een groot deel van het land waar hun vee loopt of waar geoogst moet worden net aan de overkant. Soms rijden ze maar net een paar meter. We begrijpen de aarzeling, maar we zijn er nog niet helemaal uit. We vinden dat er een heel goede onderbouwing moet komen of dat je naar categorieën zou moeten kijken. Voor ons hangt veel af van de beantwoording van de minister.

De heer **Polderman** (SP): Voorzitter. De SP vindt het een goede zaak dat er in ieder geval een voorstel ligt. We moeten tenslotte niet vergeten dat het kabinet in 1999 de toezegging deed het rijbewijs voor landbouwvoertuigen en bosvoertuigen in te voeren. Zo'n lang traject is niet goed voor het vertrouwen van de mensen in de overheid. We hebben het over 17 doden per jaar, dus als we er tien jaar over doen zijn we dus grofweg 170 doden verder. Laten we daarom haast maken met deze toch al langslappende kwestie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat om uw eigen conclusies, maar als uw conclusie luidt dat we met een rijbewijs 170 doden hadden voorkomen, dan denk ik dat we hier niet helemaal realistisch hier het woord voeren. Zou u kunnen onderbouwen dat we met het rijbewijs al die doden hadden weten te voorkomen?

De heer **Polderman** (SP): Ik ga dat zo uitleggen. Ik stel alleen maar vast dat we er tien jaar over hebben gedaan en dat er per jaar 17 doden vallen en dat we dus 170 doden verder zijn. Of we kunnen voorkomen dat er in de toekomst zeventien doden vallen, ik hoop het. Ik vind het wel nodig dat we het regelen. Ik heb dat de heer De Rouwe ook in zijn bijdrage horen zeggen – in die zin ben ik dat met hem eens – dat we het gewoon beter moeten regelen. Om het nu gewoon vrij te laten is onacceptabel. In die zin deel ik de mening dat we snel tot een goede regeling moeten komen en niet nog eens tien jaar moeten wachten tot dit geregeld is. Op een aantal punten kan ik me vinden bij het voorstel van de minister, maar op een aantal punten niet. We moeten een afweging maken tussen de veiligheid van de weggebruikers enerzijds en de lasten voor het bedrijfsleven anderzijds. De adviesgroep heeft een aantal creatieve oplossingen gezocht en dat is een goede zaak. Loskoppeling van het kentekenbewijs en het rijbewijs lijkt ons een goed idee. Het komt naar ons idee tegemoet aan de behoefte om in eerste instantie de nadruk op veiligheid te leggen. Ik kan me, met het oog op de verkeersveiligheid, vinden in de opvoering van de maximumsnelheid. Of dit 45 km/u moet worden, daar hebben andere fracties ook hun vraagtekens bij gezet. Als dit leidt tot nog meer administratieve lasten, in verband met de invoering van die tachograaf, dan moeten we daar wel nog naar kijken. Maar op zich lijkt het ons een goede zaak een rijbewijsplicht in te voeren. Dit rijbewijs BE zou moeten gelden voor tractoren die harder rijden kunnen rijden dan 25 km/u. Het is volkomen onzinnig om zestien- en zeventienjarigen die op de tractor zitten zonder rijbewijs vervolgens te zeggen dat ze niet harder mogen rijden dan 25 km/u. Dat lijkt me voor de handhaving buitengewoon onhandig. Het is hetzelfde dat je je zoon van zestien de sleutels van je Ferrari geeft en zegt: ga maar rijden, maar je mag niet harder dan 25 km/u.

Ik geloof niet dat dat gaat lukken. Ons voorstel is de rijbewijsplicht te koppelen aan de snelheid die de voertuigen kunnen rijden en niet zozeer aan degene die hem toevallig bestuurt. De centrale vraag is natuurlijk welke effecten de maatregelen hebben op het voorkomen van ongevallen. In het advies van de initiatiefgroep uit 2008 staat dat 36% van de gevallen snelheidsgerelateerd was. Logischerwijs zou dit betekenen dat 64% van de gevallen niet te voorkomen was door de snelheidsbeperking. De minister schrijft dat de oorzaken van die zeventien doden divers zijn, maar ik zou er toch graag meer over willen horen. Is er een aanwijzing dat die zeventien dodelijke ongelukken voornamelijk te maken hebben met de snelheid? Of zijn er andere oorzaken? Waarop baseert de minister anders zijn redenering dat de invoering van het rijbewijs gekoppeld moet zijn aan de hoogte van de snelheid? Misschien dat andere oorzaken daarbij een rol spelen, zoals het ontbreken van goede dodehoekspiegels. Ik zou hier graag meer over willen horen.

In dat kader zou ik ook graag willen weten in hoeverre bij de ongelukken trekkerbestuurders betrokken waren die wel de beschikking hadden over het rijbewijs BE. Als dat in veel gevallen zo was, dan is de vraag of de oplossing van het rijbewijs BE voldoende is in het kader van de veiligheid. Het lijkt dat niet alleen de rijvaardigheid van de bestuurders van de snellere trekkers, maar ook de rijvaardigheid van bestuurders van de langzamere trekkers een factor zal zijn voor de verkeersveiligheid. Ik vermoed dat veel bestuurders van lichtere trekkers later zullen doorstromen naar het besturen van zwaardere trekkers. De meeste bestuurders moeten dus uiteindelijk toch een examen afleggen. Als we bij een rijvaardigheidsdocument lichtere trekkers een gedeeltelijke vrijstelling geven, zou dat niet veel extra belasting zijn. Ik wil de minister vragen voor lichtere trekkers, met de maximale snelheid tot 25 km/u, het rijvaardigheidsdocument verder in te voeren, ongeacht de leeftijd. Niet alleen bij zestien- en zeventienjarigen, maar ook voor anderen. Dit zou een opmaat kunnen zijn voor de invoering van een speciaal T-rijbewijs. Ik begrijp dat de minister in overleg is met betrokken partijen, maar ik zou hem willen oproepen om te kijken of het uiteindelijk die richting op moet. Wij kunnen instemmen met het voorstel om tijdelijk het rijbewijs BE te koppelen aan voertuigen die deze snelheid kunnen halen, maar het zou een tijdelijk traject zijn in de weg naar de invoering van een tractorrijbewijs.

Ik denk dat de minister bij zijn collega van Justitie vooral moet benadrukken dat bij handhaving en controle de aanwezigheid van degenen die boetes kunnen uitschrijven van belang is. Er staat een flitspaal, maar de vraag is of die iets kan doen aan de snelheid van tractoren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Heb ik het goed dat de SP tegen de motie-Atsma had gestemd?

De heer **Polderman** (SP): Dat zou wel kunnen, ik moet u heel eerlijk gezegd daarop het antwoord schuldig blijven. Ik zou het niet meer weten. Zoals u weet val ik in dit dossier in.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wel. Ze waren tegen, maar misschien dat dit nog verandert.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik concludeer nu dat er een verandering van standpunt lijkt te zijn, klopt dat?

De heer **Polderman** (SP): Dat kan. Wij blijven ook nadenken. De motie-Atsma was vooral gericht op het invoeren van de kentekenplicht, we steunen nog steeds die lijn. Het lijkt ons niet de oplossing van het probleem. Wij gaan vooral voor: we hebben een probleem met de verkeersveiligheid en hoe lossen we dat op? Het tussenvoorstel van de minister om dat te koppelen aan het rijbewijs BE lijkt ons een begaanbare



weg. We zijn blij dat er een oplossing is. Voor de zware trekkers, die harder kunnen dan 25km/u, moeten we niet zeggen: als je een rijbewijs BE hebt dan mag je er op rijden en als je jonger bent, dan mag je er ook op rijden, maar niet harder dan 25 km/u. Dat lijkt ons een weg die waarschijnlijk niet te handhaven is en waarschijnlijk ook niet tot een oplossing leidt. De minister stelt de invoering van het rijbewijs BE als tussenstap voor. Dat betekent dat mensen van achttien jaar op die trekkers kunnen rijden en onder de achttien jaar niet. Dit lijkt ons, om te beginnen, een goede weg. Wij willen graag bekeken hebben of zestien- en zeventienjarigen, die nu een certificaat hebben voor een lichte trekker, in de toekomst door kunnen groeien naar een certificaat waarmee ze met een zwaardere trekker op de openbare weg mogen rijden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ken de SP als een partij die heel vaak datgene naar voren brengt dat de professionals in het veld zeggen. Als we het hebben over de handhaving, dan vraagt de politie juist om de kentekening om hun vak goed uit te kunnen voeren. Het verbaast mij heel erg dat de SP nu ineens anders is gaan denken.

De heer **Polderman** (SP): Mevrouw Roefs kan verbaasd zijn over wat ze wil; daar neem ik kennis van.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet u zeggen dat het hoogtepunt van de dag alweer is geweest. Wij hebben op het Buitenhof twee tractoren gezien, een van 40 jaar geleden en een van de huidige tijd, dan zie je het verschil. Ik mocht met de heer Aptroot even op de grote tractor plaatsnemen. We mochten geen stukje rijden, dat is misschien maar goed ook, want dat is toch vragen om ongelukken. Het geeft wel aan wat er in al die jaren is gebeurd, we praten nu over een heel andere tractor dan pakweg 40 jaar geleden. Het zijn joekels, bakbeesten, al die termen zijn al genoemd. De GroenLinks-fractie wil het landbouwverkeer veiliger maken en ook groener. Wij willen ook één lijn trekken voor de trekker, en alles wat daar onder valt; dat lijkt ons hard nodig. Het verkeer is natuurlijk drastisch veranderd. De voertuigen zijn enorm veranderd. Het lijkt ons in het kader van de veiligheid heel goed om daar nu eens een heldere lijn in te trekken, die ook goed te controleren is.

Ter voorbereiding van dit debat heb ik gesurft op sites als tractorfan.nl en marktplaats.nl voor de agrarische sector, en het is niet mis wat je aan pk's daar tegenkomt. Grondverzetters, zelfbewegers, de tractorpulling-powerbeurs, het is gewoon een wereld op zich. De schrik slaat je toch een beetje om het hart, dat zestienjarigen nog geen zwemdiploma nodig hebben om zo'n monster te besturen, laat staan een rijbewijs. Spannend en stoer, ongetwijfeld, maar net als zoveel spannende en stoere dingen levensgevaarlijk. Om rijden op een brommer veiliger te maken moet je aan het rijbewijs, dat vindt de GroenLinks-fractie heel terecht, maar dan moet dat voor landbouwverkeer natuurlijk ook. Het gaat niet alleen om de bestuurder zelf, maar ook om andere weggebruikers van smalle glibberige landweggetjes. De heer De Rouwe zal het wel weer niet leuk vinden, maar de cijfers spreken wat dat betreft boekdelen. 1500 ongelukken per jaar op de openbare weg, 17 doden en 240 ziekenhuisopnamen. Dan hebben we het nog niet over wat er op het erf kan gebeuren. Het compromisvoorstel van minister Eurlings komt bij mij wat gekunsteld over. Hij zegt ingenomen te zijn met het advies van de initiatiefgroep onder leiding van Veilig Verkeer Nederland en LTO, maar vervolgens gaat hij er flink aan knabbelen en wil hij het rijbewijs alleen verplicht stellen voor bestuurders die ervoor kiezen met hun voertuig harder dan 25 km/u te gaan rijden. De verhoging van de maximumsnelheid steun ik, al wil ik ook antwoord op de discussie «45 of 40 km/u» en de rijbewijsplicht voor die groep bestuurders. Maar de gevaarlijke situatie dat zestien- en zeventienjarigen op trekkers rijden zonder rijbewijs blijft bestaan en dat wil ik niet accepteren. Ik

sluit me dan ook aan bij de opmerkingen de «T» op het rijbewijs te activeren. Waarom verwijst de minister steeds naar administratieve lasten voor de agrariërs, terwijl het groeimodel «rijbewijs vanaf nu verplicht vanaf zestien» ook door LTO gesteund wordt? Dat vind ik op zich ook goed nieuws. En mijn fractie zou liever een algehele rijbewijsplicht voor landbouwtrekkers zien, wat volgens zeggen van de minister beter aansluit bij het systeem waarbij rijbewijzen zijn gekoppeld aan een voertuig en niet aan leeftijd. Kan de minister nog eens uitleggen waarom dit groeimodel niet zou kunnen? Er zijn nu te veel ongelukken en de GroenLinksfractie is voor hele en niet voor halve maatregelen. Ik ben blij dat LTO en Veilig Verkeer Nederland compromisvoorstellen hebben gemaakt en ik snap op dit punt ook niet dat de minister zo halsstarrig is. Dat de minister niet altijd naar GroenLinks wil luisteren is nog tot daar aan toe, maar waarom luistert de minister niet naar de sector? Dit verbaast mij heel erg. GroenLinks zou op een aantal punten zeker verder willen gaan. Het is voor ons glashelder: voer de kentekens in, dan is het ook helder waar iedereen zich aan moet houden. Een flexibel kenteken, dat je erop plakt omdat je harder wilt dan 25 km/u, en er vervolgens weer afhaalt, is natuurlijk een onwerkbare, slordige, warrige, slechte situatie, daar moeten we niet aan beginnen. Ik wil er ook op wijzen dat GroenLinks zich voor één keer, deze keer, wel wat kan voorstellen bij de kritiek van Transport en Logistiek Nederland dat met lede ogen aanziet hoe tractoren op landelijk gebied op grote schaal concurreren met transportbedrijven. Lekker makkelijk: zonder kenteken, met rode diesel en zonder welke handhaafbare regel dan ook. Alleen al uit het oogpunt van oneerlijke concurrentie zou je in onze ogen kentekens moeten verplichten. Ik steun Transport en Logistiek Nederland bovendien omdat we voor vrachtauto's voortdurend en terecht milieunormen stellen terwijl er voor landbouwvoertuigen eenmalig super slappe normen gesteld zijn die nooit worden aangescherpt. Trekkers zijn ten opzicht van vrachtwagens erg vies. Agrariërs profiteren ook nog via rode diesel van het merkwaardige privilege dat de accijns daarop €0,16 lager is dan op gewone diesel. Over oneerlijke concurrentie gesproken! Dit is hoogst curieus in mijn ogen, want rode diesel is veel vervuilender dan blanke diesel. Hoezo de vervuiler betaalt? Doorpakken, en voor de trekker trekken wij één lijn.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Ik vervang collega de heer Van der Staaij, die momenteel in de plenaire zaal de begroting van Justitie doet. Verbetering van de verkeersveiligheid van de landbouwsector, in het landbouwverkeer, zonder dat de agrarische sector wordt opgezadeld met extra administratieve lasten, dat is kort samengevat de doelstelling die de minister zichzelf heeft opgelegd. Dat vinden wij een sympathieke doelstelling. De vraag die we nu beantwoorden moeten, is of hij daarbij de juiste balans heeft gevonden. Dat er iets moet gebeuren aan de verkeersveiligheid rond het landbouwverkeer staat buiten kijf, ook voor mijn fractie. Landbouwtrekkers worden steeds groter, zwaarder en sneller en daarbij is het transport niet langer zo strak landbouwgerelateerd als weleer. Grind- en grondtransporten worden over grote afstanden ook met dit type vervoer geregeld. Daarbij geldt nog steeds dat bestuurders geen rijbewijs hoeven te hebben, dat geldt zelfs voor zestien- en zeventienjarigen, tenzij ze in loondienst zijn. Dat geldt voor combinaties tot 50 ton en dat wringt. Die situatie leidt hier en daar tot spanningen en levert zelfs valse concurrentie op ten opzichte van vrachtauto- en transportondernemingen. Een chauffeur op een vrachtwagen moet aan tal van vereisten voldoen, evenals zijn vrachtwagen: dodehoekspiegel, omrijbeveiliging en milieu-eisen. Voor tractoren geldt dit nog niet, terwijl ze dezelfde transporten verzorgen. Dat is een punt dat we onder ogen moeten zien. Mijn fractie vraagt zich af of het compromisvoorstel van de minister een eind maakt aan deze ongewenste situatie.

De minister wil een tractorrijbewijs verplicht stellen voor tractorbestuurders die met hun tractor harder dan 25 km/u rijden. Maar is dit, in het licht van handhaafbaarheid, voldoende als dit niet gepaard gaat met een kenteken op de tractor? In de situatie die de minister voorstaat, kunnen verkeersovertredingen slechts op heterdaad worden betrapt en bijvoorbeeld niet via een flitspaal. Ook uit verschillende onderzoeken, mede uitgevoerd in opdracht van het ministerie, blijkt dat juist de combinatie van invoering van het kenteken en een rijbewijs voor landbouwvoertuigen een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. Alleen een kenteken biedt houvast voor handhavers bij controle en handhaving. Hoe ziet de minister dit?

Ook ik ken de Kameruitspraak – ik heb daar ook steun aan gegeven – want wij vinden de administratieve lasten een punt. Als een voorstel niet te motiveren is vanuit het te verwachten effect dan moet je daar kritisch over zijn.

Nu we een stap verder zijn in samenspraak met de sectoren die dit aangaat moeten we afwegen wat de beste wijze is om hier een slag te slaan. Of zien we het als een tussenstap, dat kan ook natuurlijk. Over de administratievelastendruk hebben we al gesproken.

Het valt wel op dat in alle door de minister onderzochte Europese lidstaten wel een rijbewijsplicht geldt en dat al deze landen een kentekenverplichting kennen voor deze voertuigen; zo'n vreemde gedachte is deze koppeling nou ook weer niet. We kunnen alles keurig regelen en dat moeten we ook, dat is duidelijk. De verkeersveiligheid is voor onze fractie, net als voor de andere fracties een hot issue. We moeten al het ons mogelijke doen om de verkeersveiligheid te bevorderen en het aantal slachtoffers te verlagen. We weten dat als je een rijbewijs hebt, het ook gaat om het rijgedrag, het gaat om de rijstijl en niet om welk type voertuig, onder de 25 km/u, 40 km/u of 45 km/u, met of zonder kenteken. Ik woon in een plattelandsdorp en zie het om me heen gebeuren. Toen ik jong was, ben ik ook zo begonnen. Ik was vijftien jaar en zat op de tractor met twee aanhangwagens met tarwe. Ook daarbij ging het om discipline, het gaat ook om het rijgedrag, om de mentaliteit waarmee je op dat ding kruipt. Naast wat we hier nu regelen moeten we ook aan de sfeer van de groene opleidingen denken. Rijopleidingen en -educatie voor zestien tot zeventienjarige in de groene sector, daar worden certificaten geregeld en dat moet geoptimaliseerd worden. Daar liggen nog wel kansen. Dit gaat buiten deze minister in rechtstreekse zin om, hij heeft hier zijn collega voor nodig. Het lijkt mij een goed punt om een kwaliteitsslag te slaan, naast alle formele regelingen.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Dank aan de woordvoerders voor hun vragen die zeer ter zake doend zijn. We hebben het hier over een belangrijke afweging waar, zoals ook de heer De Rouwe zegt, verkeersveiligheid altijd van dominant belang is. Tegelijkertijd kijken we naar wat de maatregelen die we nemen betekenen voor de sector. Ligt de balans goed, dat vind ik de kernvraag van dit debat. Ondanks dat we in 2008 voor het vijfde achtereenvolgende jaar een daling van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer hebben gerealiseerd, moeten we samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties onze mouwen blijven opstropen om met een breed pallet aan maatregelen het aantal slachtoffers verder te laten dalen. Het zijn nog steeds 750 drama's elk jaar weer. Dit geldt ook op het gebied van landbouwverkeer. Elk jaar vallen er gemiddeld zo'n zeventien doden bij ongevallen met landbouwverkeer op de openbare weg, en dan heb ik het niet eens over ongevallen die plaatsvinden op het eigen erf van de boer, waar ik straks nog apart op wil terugkomen. De debatten die we de afgelopen tijd voerden over dit onderwerp werden gedomineerd door de discussie over het invoeren van de rijbewijsplicht, al dan niet gekoppeld aan een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen. Nu heeft de Kamer hier nadrukkelijk een standpunt over ingenomen. Dat heeft de

Kamer gedaan per motie ingediend 7 december 2006, een motie van de heer Atsma, mede getekend door de heer Van der Vlies en mevrouw Snijder-Hazelhoff. Het is een motie die nadrukkelijk uitspreekt dat een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen omwille van de regeldruk en administratieve lasten niet wenselijk is. Er staat letterlijk: «verzoekt de Kamer geen voorstellen te doen aangaande de invoering van kentekens voor tractoren, aanhangers en machines». Ik kom hier zo op terug. Laat ik nu toch snel twee opmerkingen al maken. De eerste is dat ik het een goed gebruik vind dat het kabinet een aangenomen motie uitvoert. De tweede is een reëel punt, namelijk dat van de administratieve lasten, maar ik kom hier straks nader op terug. In mijn brief van 26 juni 2007 gaf ik de cijfers aan. Ik kom zo op het vergelijk terug, ik vind het belangrijk om dat tegenover elkaar te zetten, zodat we de balans kunnen wegen. De kosten die ik ook in die brief heb laten weten, zijn niet gering.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb er begrip voor dat het kabinet Kamermoties uitvoert, dat lijkt me niet ter discussie. Maar we hebben het hier wel over 7 december 2006, dat was het vorige kabinet. Ik wil aan deze minister vragen of je niet met voortschrijdend inzicht moet kijken naar wat er op dit moment aan de hand is, en daar niet een aantal stappen in zou moeten zetten. Anders vind ik het een beetje een soort excuus, alsof er drie jaar niets gebeurd zou zijn.

Minister **Eurlings**: Ik verschuil mij helemaal nergens achter, ik kan mij alleen niet voorstellen dat een verkiezingscircus, uitmondend in een verkiezingsdag, een inhoudelijke analyse van dit soort onderwerpen ineens van kleur doet verschieten. De vraagstelling is hetzelfde, voor of na een verkiezing. Toen ik direct na mijn aantreden in mijn overdrachtsdossier deze motie aantrof, zijn wij gaan kijken hoe we hier op een goede manier mee om konden gaan. Hoe gaan we de verkeersveiligheid verbeteren, want daar vinden wij elkaar, zonder dat dit tot bovenmatige administratievelastendruk voor de sector leidt, een sector waar veel van de landbouwvoertuigen niet of nauwelijks van het erf afkomen. Ik heb in mijn brief gezegd dat uit onze berekening is gebleken dat de invoering van louter een kentekenplicht een bedrag van in totaal ruim 53 mln. aan kosten en administratieve lasten veroorzaakt. 53 mln. is voor de sector veel geld, die cijfers spreken voor zich. Zolang de Kamer een uitspraak niet van een andere uitspraak voorziet, is dat de opvatting van 's lands parlement. Ik kan mijzelf ook heel wat bij die uitspraak voorstellen. Ik vind het echter mijn plicht, vanuit mijn verkeersveiligheidsverantwoordelijkheid, om op een andere, financieel minder belastende manier die verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is de balans die ik heb proberen te zoeken, en daar wil ik graag het debat over voeren. Ik ben van mening dat met dit voorstel die balans wel heel goed benaderd wordt. Ik zal dat straks verdedigen in de rest van mijn repliek. Ik wil echter ook nog een paar amenderingen op mijn voorstel aanbrengen, want ik vind een aantal in dit debat gemaakte opmerkingen zeer ter zake doend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister neemt nu als uitgangspunt de motie-Atsma. We hebben hier net een eerste termijn gehad en in die eerste termijn viel het op dat vier partijen twijfelen of duidelijk aangeven dat zij er nu anders over denken. De één van voor naar tegen en de ander van tegen naar voor. Er zijn ook nog partijen die nieuw in de Kamer zijn die nu niet aanwezig zijn, dus er zijn ook nog zeker twaalf zetels waarvan we niet weten wat ze ervan vinden. Het is een beetje raar, na deze eerste termijn, om alleen maar terug te grijpen op de motie-Atsma, die ging over volledige kentekening van het hele tractorenpark, terwijl de minister niemand aan tafel heeft horen zeggen dat het voor alle tractoren zou moeten gelden. Wat dat betreft praten we over iets anders. Ik zou toch wel graag

willen dat de minister meer ingaat op de argumenten die gebruikt zijn voor kentekening.

**Minister Eurlings** : Ik verschuil mij helemaal niet achter een motie. Ik heb alleen geconstateerd wat tot op dit moment de positie van 's lands parlement is. Ik wil u in dit debat ervan overtuigen dat de balans in dit voorstel goed gevonden is. Wel met een paar punten en komma's op basis van de inbreng van de Kamercommissie. Ik wil op inhoud de discussie met u aangaan, maar niet op allemaal veronderstellingen van zetels. Bij verkeersveiligheid, en dat is de kracht van deze commissie, gaat het altijd om inhoud. Ik vind dat bij zoiets gevoeligs als verkeersveiligheid ook op zijn plaats, meer dan bij welk dossier dan ook. Ik wil dus puur op inhoud met u die wegging maken. Dat lijkt me het enige dat u van mij zou mogen verwachten, vanuit de verantwoordelijkheid die ik heb gekregen. Ik wil graag met u inhoudelijk hierover verder praten.

Wat is er nu gebeurd sinds de uitspraak van de Kamer; ik was toen net minister. Ik heb vooropgesteld dat de aanpak van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer meer urgentie behoeft. Wij moeten extra stappen zetten, want er zijn meer landbouwvoertuigen, de voertuigen zijn groter, ze komen vaker op de openbare weg. Veel voertuigen komen echter niet of nauwelijks op de weg. We moeten allebei die beelden met elkaar blijven zien. Tegelijkertijd hebben we gekeken naar hoe we de verkeersveiligheid met zo weinig mogelijk regelgeving en administratieve lasten gepaard kunnen laten gaan. De toedracht van ongevallen met landbouwvoertuigen is zeer divers, daarom begint het wat mij betreft met algemene rijvaardigheidseisen. De kern van mijn voorstel is daarom de introductie van een rijbewijs en de daarmee samenhangende examens. Ook de mogelijkheid om het rijbewijs in te nemen op het moment dat iemand zich er niet aan houdt, het hele regime van sancties die we bij rijbewijzen hebben. Ik heb in mijn brief aangegeven waarom ik kies voor het rijbewijs BE. De eisen van het rijbewijs BE zorgen ervoor dat bestuurders vooraf worden getoetst op de door ons gewenste rijvaardigheid voor het besturen van een zwaardere combinatie, van het trekkend voertuig met een aanhangwagen. Daarom haal je een rijbewijs BE, dan ben je beter voorbereid. Dat vinden wij redelijk aansluiten bij de dagelijkse praktijk van de zware landbouwvoertuigen die vaak ook een aanhanger hebben, een combi die veelvuldig voorkomt. Het eisen van een rijbewijs BE sluit daarom tamelijk goed aan bij die dagelijkse praktijk en draagt daarom, in mijn ogen, bij aan de verkeersveiligheid. Het rijbewijs is in mijn voorstel nodig als bestuurders gebruik willen maken van de mogelijkheid 45 km/u te rijden. Hiermee heb ik de mogelijkheid gecreëerd voor regionale lokale wegbeheerders om deze trekkers toe te laten op wegen die momenteel gesloten zijn verklaard voor voertuigen met een maximumsnelheid van 25 km/u. Dit is conform de principes van Duurzaam Veilig en leidt tot minder snelheidsverschillen tussen landbouwtrekkers en het overig verkeer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Ik ben het dus eens met de heer De Rouwe, die stelt dat grote snelheidsverschillen ongewenst zijn. Ik kom hem hierin tegemoet.

Wij weten allemaal dat de maximumsnelheid op dit moment weliswaar 25 km/u is, maar dat dat met name in theorie wordt beleefd. Het lijkt me dan ook beter expliciet onderscheid te maken tussen maximumsnelheden tot 25 km/u en die daarboven, en dan boven 25 km/u zwaardere eisen te stellen. Ik ben het met de heer Van der Vlies eens dat de handhavingcapaciteit dan nadrukkelijker zal moeten worden ingezet; dat gesprek wil ook graag met de minister van Justitie hebben.

Het rijbewijs BE kan worden behaald vanaf de leeftijd van achttien jaar. Ik ben me ervan bewust dan zestien- en zeventienjarigen zonder rijbewijs kunnen blijven rijden op landbouwvoertuigen, op langzame snelheid dat wel. Dit betekent niet dat deze groep buiten beschouwing blijft. Het is een

punt waar ik goed naar de Kamer geluisterd heb en waarmee ik mijn voorstel nader kan verrijken.

De heer Polderman vroeg mij of ik inzicht kan geven in de verschillende ongevaloorzaken. 72% van de letselongevallen met landbouwverkeer vindt plaats buiten de bebouwde kom, van dit aantal vindt 68% plaats op de gemeentelijke wegen en 24% op de provinciale wegen. Het aantal letselongevallen met landbouwverkeer is sterk afgenomen op 80 kilometerwegen en sterk toegenomen op 60 kilometerwegen. Dit kan mede het gevolg zijn van de herinrichting en geslotenverklaring van 80 kilometerwegen voor het landbouwverkeer. Bijna de helft van alle letselongevallen zijn zogenaamde flankongevallen waarbij een van de betrokken voertuigen aan de zijkant wordt aangereden. Bij 48% van de letselongevallen met landbouwverkeer is een personenauto betrokken, in 30% van de gevallen een bromfietser of fietser. 20% van de letselongevallen met landbouwverkeer ontstaat doordat een inhalende beweging wordt gemaakt. Dit is een vrij diffuus beeld, niet eenvoudig te categoriseren.

De heer Polderman en de heer de Rouwe stelden de vraag hoeveel je kunt besparen met dit voorstel. Ik verwacht dat het voorstel op een aantal punten bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Allereerst het rijbewijs, een exacte bijdrage is ex ante niet te bepalen, dat is nooit het geval bij een rijbewijs. Wij hebben die discussie ook gehad rond de bromfiets. Tegelijkertijd bestaat wereldwijd overeenstemming over het feit dat een rijopleiding en het bijbehorend rijexamen bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Ik verwacht dat de algemene rijvaardigheidseisen die we met het rijbewijs BE introduceren voor land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, bijdragen aan het verminderen van ongevallen met dit soort voertuigen. Daar komt bij dat wij mensen die zich willens en wetens niet aan de regels houden dadelijk kunnen aanpakken met onze verrijkte sanctionering, in het kader van het rijbewijsregime. Als je rijbewijsplichtig bent in die categorie en je wordt daarop gepakt, dan kun je dus cursussen krijgen of kan je rijbewijs worden ingenomen. Er zijn tal van extra instrumenten om ook hier de rotte appels uit het verkeer te halen. Laten we echter vooropstellen dat de landbouwsector heel verantwoord met de dure voertuigen omgaat. Een vader in een boerenbedrijf zal zijn zeventienjarige zoon echt geen gekke capriolen willen laten uithalen, want het is zijn broodwinning, nog los van de veiligheid van zijn eigen vlees en bloed die hier op het spel staat. Maar ook hier zul je rotte appels hebben, en met het rijbewijs kun je die rotte appels veel preciezer met het hele scala aan maatregelen aanpakken.

De heer **Polderman** (SP): Ik had twee dingen gevraagd. De eerste vraag was: kunnen we inzicht krijgen in hoeverre snelheid bij dodelijke ongelukken en ook zware ongelukken het cruciale punt was? Als er langzamer was gereden, waren er dan minder ongelukken gebeurd? Mijn tweede vraag is, of er bij die ongelukken ook aan te geven is of dat veroorzaakt werd door mensen die reeds in het bezit van een rijbewijs BE waren? Voegt het rijbewijs iets toe?

Minister **Eurlings**: We hebben geen harde gegevens bij deze vragen. Het is formeel zo dat landbouwvoertuigen niet harder dan 25 km/u mogen, informeel houdt men zich hier niet altijd aan, zoals u misschien in de praktijk hebt kunnen zien. Ik vind het formeel maken van een categorie van 25 tot 45 km/u en daar vervolgens ook zware eisen aan toevoegen een vooruitgang in de verkeersveiligheid. Zelfs als iemand nu een rijbewijs heeft en zich in een trekker misdraagt, dan heeft het geen consequenties. Waarschijnlijk kun je hem zijn rijbewijs niet afnemen omdat hij geen rijbewijs nodig heeft om op de trekker te rijden. Maar als je hem toch zijn rijbewijs zou afnemen, dan heeft dat geen effect want hij heeft vervolgens geen rijbewijs nodig om weer op die trekker plaats te nemen. Met het



nieuwe voorstel kun je voor die hogere snelheidscategorie wel dat soort sancties opleggen.

De heer **Polderman** (SP): Uw voorstel is dit probleem op te lossen door het rijbewijs BE verplicht te stellen. De vraag is echter of dat een oplossing is. Als blijkt dat die zeventien ongelukken allemaal veroorzaakt zijn door mensen die al een rijbewijs BE hadden, dan lost dat misschien niets op. Als blijkt dat die dodelijke ongelukken vooral gerelateerd zijn aan te hard rijden, dan is dat interessant om te weten, maar die gegevens hebt u niet.

Minister **Eurlings**: Niet zoveel mensen in ons land hebben een rijbewijs BE, heel veel mensen hebben het gewone rijbewijs. Het rijbewijs BE is een extra rijbewijs dat je moet halen voor het rijden met een zware combi. Nu kunnen mensen nog zonder dat rijbewijs, zo'n zware combi besturen.

De heer **Polderman** (SP): Ik heb al een tijdje geleden mijn rijbewijs gehaald en daar staat BE op. Ik ben echter blij dat ik niet op een combi hoeft te rijden, maar ik heb het dus wel. Alle mensen van mijn leeftijd hebben een rijbewijs BE.

Minister **Eurlings**: Dit is niet meer zo sinds 1985 en dat is toch bijna 25 jaar geleden. Voor de hele nieuwe generatie geldt dat men echt een extra opleiding zal moeten volgen. Dat vind ik prima. Je kunt ook een aparte rijbewijscategorie introduceren, maar dat betekent weer heel veel administratieve lasten. Ik vond dit dus een charmante oplossing, «the best of both worlds», wel de extra veiligheid, niet de extra lasten. Ook de verhoging van de snelheidslimiet naar 45 km/u, in combinatie met het snelheidsbordje, doen we administratief heel goedkoop. Daar vindt namelijk geen administratie op plaats. Het is heel simpel: als je rijdt op zo'n voertuig met dat bordje «45 km/u» en je maakt snelheid, dan moet je je rijbewijs BE hebben. In Frankrijk kun bij Le Bricolage van die 45 km/u-bordjes kopen, dat kost bijna niets en je kunt ze zelf goed zichtbaar monteren. Als je dat bordje hebt gemonteerd, moet je je rijbewijs hebben. Dat is administratief heel licht bedacht om te voorkomen dat we via een omweg de administratieve lasten introduceren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft het over rotte appels. Ik zou er bijna aan willen toevoegen: domme koeien die op die dingen rijden zonder dat ze volledig zijn geïnstrueerd. «Eigen vlees en bloed», het wordt allemaal heel dramatisch. Dat eigen vlees en bloed, die rotte appels en die domme koeien spelen natuurlijk ook een rol onder de 25 km/u, dus ik vind het een groot probleem om een knip te maken tussen de verschillende maximumsnelheden. Een tractor mag 25 km/u zonder bordje, maar hij kan wel harder. Het is net een opgevoerde brommer of de Ferrari van de heer Polderman.

Er gebeuren de nodige ongelukken met tractoren die 25 km/u rijden, en zonder kenteken is het heel lastig te controleren. Ik wil graag een antwoord over hoe we met de rotte appels onder de 25 km/u omgaan.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Van Gent heeft hier absoluut een punt. Je kunt nooit absolute veiligheid garanderen, we hadden nog veel verder kunnen gaan. Het gaat om de balans, het hoofdpunt dat de heer Van der Vlies hier op tafel legt. We weten dat het boerenbedrijf zwaar leunt op zestien- en zeventienjarigen die op het veld werken; dit is voor de sector heel belangrijk is. En we weten dat zo'n jongere van het ene veld naar het andere veld over moet steken en daarbij een stukje over de openbare weg moet rijden. Als we overal de rijbewijsplicht in zouden voeren, maak je het de facto onmogelijk voor zestien- en zeventienjarigen om dit werk te doen. Hiermee raak je de sector heel zwaar. Dan kan mevrouw Van Gent zeggen

dat we een aparte categorie voor zestien- en zeventienjarigen kunnen introduceren. Hiermee gooien we het hele rijbewijshuis overhoop, dat zal een geweldige operatie zijn, dat gaat heel veel administratieve lasten meebrengen. Ja, het is een evenwicht dat we gezocht hebben, ik loop daar niet voor weg. Als je kijkt naar de karakteristiek van de landbouwsector en je kijkt naar onze opgave de verkeersveiligheid te vergroten dan is dit een zeer te verdedigen balans. Ik ben bereid dit op korte termijn, na de invoering in de praktijk, te evalueren. Wat zijn de eerste ervaringen? Wat zijn de eerste beelden van de verkeersveiligheid en hoe is het verder geland?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er is wel enigszins voortschrijdend inzicht bij de minister, maar hij pakt niet door. Hij heeft het nu over administratieve lasten en de sector, maar wat interessant is, is dat zowel Veilig Verkeer Nederland als LTO zegt dat we nu door moeten pakken. De minister pakt nu alleen door op een achterhaalde motie van de heer Atsma. Waarom regelt hij het niet in één keer goed in plaats van zo'n flutterig compromis?

Minister **Eurlings**: Ik zie hier een zeer hoge vertegenwoordiger van LTO in de zaal. De reactie van LTO was dat het een prima voorstel is. Er is wel aandacht gevraagd voor zestien- en zeventienjarigen. Ik vind de reactie van LTO en ook van Veilig Verkeer Nederland juist behoorlijk positief richting dit voorstel. In grote lijnen erkent LTO het dilemma waarvoor wij gesteld zijn en vindt dit, grosso modo, een goed antwoord. Ik heb net steun gekregen uit die richting. Ik zie de heer Maat van LTO niet gek kijken, dus dat zie ik als een extra bevestiging dat ik geen indianenverhalen zit te verkopen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan is het wel de vraag of het voorstel van de minister een groeimodel betreft, want daar hebben LTO en Veilig Verkeer Nederland wel degelijk aandacht voor gevraagd. Ik ga bijna hunkerend de zaal in kijken voor bevestiging, want als de minister dat kan, dan kan ik dat ook. Ik denk dat het heel belangrijk om dat heel precies van de minister te horen.

Minister **Eurlings**: Ik zal u precies antwoord geven. Veilig Verkeer Nederland stelt in een persbericht van 3 november 2009, getekend Amersfoort: «Veilig Verkeer Nederland steunt deze maatregelen van harte, maar wil op één punt van verschil van inzicht verder gaan.» Dat zit met name bij de jongeren, waar ik het net over had. Ik heb het dilemma geschetst, ik heb erkend dat u een punt hebt. We kunnen verder denken in die richting. Tegelijkertijd heb ik u de karakteristiek van de landbouwsector geschetst waar zestien- en zeventienjarigen vaak een belangrijk deel van het werk op een boerenbedrijf doen en dan net even de openbare weg over moeten van veld naar veld. Voor dit moment lijkt me dit een goede balans, laten we in de praktijk kijken en over een jaar evalueren. Ik wil echter ook nog iets extra's doen wat betreft het dilemma van de jongeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wilde nog even terugkomen op de plaats op de weg van de tractor die straks 40, 45 of 50 km/u mag rijden. Net als de heer Adema, gedeputeerde in Friesland, vraag ik me af of tractoren die straks 45 of 40 km/u mogen rijden ook daadwerkelijk op de 80 kilometerweg op de hoofdweg zullen gaan rijden. Of gaan ze dan toch op de parallelwegen rijden, waardoor ze juist te midden van de schoolkinderen rijden? Ik heb in het voorstel nog niets gelezen over de plaats van grotere tractoren op de 60 en 80 kilometerwegen.

Minister **Eurlings**: Ons uitgangspunt is dat de wegbeheerder dat bepaalt. De heer Adema heeft dat voor de provinciale wegen zelf in de hand. Als

de wegbeheerder het verantwoord vindt, dan kan het op een hoofdweg toegestaan worden en anders niet. Zo simpel is het. Het uitgangspunt is 25 km/u.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kun je afdwingen dat degene die zo groot is, op de hoofdweg rijdt? Die grote tractoren moeten van de parallelweg af. We zijn met de commissie gaan kijken bij de Blauwe Brug in Friesland en we hebben gezien wat er gebeurt als vrachtwagens tussen de fietsende schoolkinderen rijden.

Minister **Eurlings**: Wij willen het reglement zo uitwerken dat er een hogere snelheid op de hoofdweg gereden mag worden en dat op de parallelweg de lagere snelheid geldt. Als je op de hoofdwegen, met beter gescheiden rijbanen en een fietspad ernaast, een groter deel van het landbouwverkeer kunt afwerken, dan is dat voor de verkeersveiligheid uiteindelijk heel goed. Dit maken wij mogelijk door het formeel toe te staan harder te gaan rijden, onder tal van voorwaarden. We creëren die mogelijkheid voor de heer Adema en collegae. Het is uiteindelijk aan de provincie zelf, bij de provinciale 80 kilometerwegen, om aan te geven waar dat kan. Als men parallel rijdt, dan mag dat niet op hoge snelheid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Maar dan rijden ze nog met zo'n grote tractor tussen de kinderen?

Minister **Eurlings**: Ja, maar dat kunnen we niet verbieden. Als je bepaalde voertuigcategorieën op bepaalde wegen zou verbieden, dan betekent dat nogal wat voor het opereren van het landbouwbedrijf. Tussen de verschillende landbouwgronden liggen vaak alleen kleine wegen. Het gaat erom of er verantwoord gereden wordt. Is men toegerust om zich met een dergelijk groot apparaat op de weg te begeven? Grote vrachtwagens gaan vaak over kleine wegen, dat willen we ontmoedigen, maar hier zitten we met het probleem dat landbouwvoertuigen vaak niet over een andere weg mogen, zij moeten over die kleine weg. Nu gaan we het dus mogelijk maken dat ze over die grotere, veiligere weg kunnen. We kunnen echter niet verbieden dat zij over kleinere wegen gaan. Maar we maken de kans dat ze over die kleinere wegen gaan een stuk kleiner, en als ze er over gaan zijn de bestuurders beter toegerust. Ik vind het een win-winsituatie.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp het punt van mevrouw Roefs. Ook als normaal gesproken het transport over de provinciale weg zou kunnen, gaan de zestien- en zeventienjarigen op die kleine weggetjes waar fietsers zijn die naar school gaan of mensen die boodschappen gaan doen. Dit los je niet op met die voorstellen.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het allemaal heel nauw luistert als we dit in reglementen gaan uitwerken, maar ik wil u best schriftelijk in detail een antwoord doen toekomen. De kern van de zaak is dat wij het mogelijk gaan maken dat grote zware combinaties gewoon over een fatsoenlijke 80 kilometerweg gaan rijden. Dat ze veel meer de hoofdwegen gaan gebruiken, dat vind ik een grote vooruitgang voor de verkeersveiligheid.

De heer **Polderman** (SP): Als u dat wilt, is de vraag of je dit ook toelaat aan zestien- en zeventienjarigen.

Minister **Eurlings**: Die zestien- en zeventienjarigen is een punt dat ik in dit debat oppak. Ik heb zojuist Veilig Verkeer Nederland genoemd en ik wil straks met een voorstel komen.

Op de wegen waar de landbouwvoertuigen nu over rijden, rijden auto's, fietsers en bijvoorbeeld tractoren niet gescheiden van elkaar. Het vergroot

de kans op aanrijdingen. Wegbeheerders krijgen met het voorstel de mogelijkheid om de voertuigen die 45 km/u willen rijden toe te laten op 80 kilometerwegen die voorheen voor hen gesloten waren. Ik verwacht dat een behoorlijk deel van de landbouwvoertuigen van de 60 naar de 80 kilometerwegen zal gaan. Het verkeer rijdt daar gescheiden en dit is dus echt verkeersveiligheidswinst.

Nu kom ik op het rijbewijs en trekkercertificaat, de kwestie van de zestien- en zeventienjarigen. Kamerbreed is hiervoor de aandacht gevraagd. Ik heb daarnet in de interruptie van mevrouw Van Gent aangegeven wat het dilemma is waar je bij zestien- en zeventienjarigen voor staat. Zou je alles rijbewijsplichtig gaan maken, dan heb je een groot dilemma voor het boerenbedrijf, waar boerenzonen en -dochters niet meer een openbare weg kunnen oversteken van veld naar veld. Nu hebben wij voor die zestien- en zeventienjarigen het trekkercertificaat. Ik heb uit dit debat opgepikt, en dat wil ik actief oppakken, dat we bij die zestien- en zeventienjarigen ook voor de lagere snelheidscategorie het niet zo laten als het is. De tijden zijn veranderd, de voertuigen zijn groter geworden, het verkeer is complexer geworden. Het is juist dat jongeren van zestien en zeventien jaar conform de Arbo-regelgeving nu een trekkercertificaat moeten hebben als zij beroepsmatig met de trekker op de openbare weg rijden. Het trekkercertificaat kan worden behaald door het afleggen van een theorie- en praktijktoets bij de onderwijsinstellingen voor de landbouw, de AOC's. Maar zoals de Kamer terecht heeft aangegeven, gaat het bij dit certificaat over de vakbekwaamheid van de bestuurders en niet primair om de verkeersveiligheid. Ik vind dat Veilig Verkeer Nederland daar een punt heeft. Ik wil voorstellen dat ik op korte termijn een verandering van het trekkercertificaat zal gaan uitwerken, een verzwaaring, een verscherping veel meer op verkeersveiligheid gericht. Zo wil ik de kwetsbare categorie van zestien- en zeventienjarigen qua verkeersveiligheid verbeteren. Ik moet in de praktijk nog bezien hoe dit goed zou kunnen werken, het moet ook een goede verzwaaring zijn. Maar ik zeg dat toe en zal binnen een paar weken het proces nader beschrijven. Ik zal ervoor gaan om binnen een half jaar de verzwaaring van dit certificaat geregeld te hebben. Dit moet natuurlijk samen met de sector, maar ik wil wel vaart maken. Ik ga nu richting de sector zeggen: kom op, we moeten het snel met elkaar doen. We moeten met de verkeersveiligheidsorganisaties en met de sector kijken hoe we de verkeersveiligheid veel nadrukkelijker in het certificaat krijgen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb nog een ander voorstel gedaan, ik vind het jammer dat de minister daar niet op ingaat. Het blijft zitten in het voorstel, dat als je niet kiest voor die hogere snelheid, je dan met 25 km/u mag rijden. Ik heb voorgesteld dat zestien- en zeventienjarigen hun rijbewijs BE kunnen halen. Dat is geen verzwaaring van lasten, want als hij achttien wordt, kan hij dit omzetten. Alleen krijgt hij een T op zijn rijbewijs, daarmee heeft hij verkeersinzichten gehaald, je hoeft geen opleiding te verzwaren. We praten over beperking van de toename van de kosten en vervolgens wordt toch het voorstel gedaan om de opleidingen ingewikkelder te maken. Ik zou dit dan liever opgenomen zien in de reguliere rijopleiding. Dat is volgens mij eenvoudiger en biedt meer zekerheid, ook als het gaat om een complete opleiding.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat een sympathieke gedachte, ik heb daar ook aan gedacht. Ik vind het een prima voorstel, maar er is alleen het probleem dat de Europese regelgeving ons verbiedt het rijbewijs BE aan te bieden aan zestienjarigen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik sluit aan bij de Europese regelgeving wat betreft die T. Alleen zeggen wij in Nederland: wil jij die T krijgen, dan doe je examen voor je rijbewijs BE, want wij vinden dat van belang voor

het verkeersinzicht en de voorwaarden die daaraan vastzitten. Zo sluit je aan bij de Europese ruimte die geboden is voor zestien- en zeventienjarigen om te rijden met een trekker op openbare weg, alleen wij koppelen daar de voorwaarde van het rijbewijs BE aan.

**Minister Eurlings:** Dan moeten jongeren een examen voor het rijbewijs BE doen en wordt dit vervolgens vertaald in een T-rijbewijs.

**De heer Cramer (ChristenUnie):** We moeten voorkomen dat de zestien/ zeventienjarige met de auto van zijn pa op pad gaat. U wilt het certificaat zwaarder maken, ik wil aansluiten bij bestaande wegen, bij bestaande oplossingen, bij bestaande categorieën.

**De heer Polderman (SP):** Het probleem dat de heer Cramer heeft geschetst, is ook mijn probleem, maar de oplossing zou ik toch anders willen beredeneren. We hebben nu de toezegging dat u het certificaat voor zestien- en zeventienjarigen wilt verzwaren, maar via een omweg gaat u toestaan dat zestien- en zeventienjarigen met vrij zware voertuigen aan het verkeer gaan deelnemen. Ik zie uw balans. Ik vind het met de tractor de weg over willen steken een ander probleem dan wanneer ze van hun land twaalf kilometer verder moeten rijden. Als ze echt aan het verkeer deel gaan nemen, zoals u dat schetst, dan lijkt me dat een ongewenste situatie. Hou vast aan de minimumleeftijd van achttien jaar, dan kun je je rijbewijs BE halen en dat is gekoppeld aan de zwaarte van het voertuig. Als je dan op de openbare weg met zo'n gevaarte wilt rijden, dan heb je je rijbewijs BE nodig, dat is vrij zwaar. Als je gewoon op het land netjes recht wil ploegen dan is dat geen probleem, maar wel als je op de openbare weg rijdt. Het oprekken van het rijbewijs BE, weliswaar met een T-stempel voor jonge mensen, en die mensen dan aan het verkeer van vandaag laten deelnemen, lijkt mij een verkeerde oplossing.

**De heer De Rouwe:** Minister, dank u wel voor de toezegging om de problematiek rond de zestien- en zeventienjarigen beter op te pakken. Ik denk dat het goed is als de minister teruggaat naar het oorspronkelijke plan om de sector zelf met een voorstel te laten komen. Het rijbewijs BE klinkt positief, maar een gemiddeld rijbewijs kost een jongere € 2000, daar komt dan ook nog de E achter, dat is in totaal € 3000. Over het halen van het rijbewijs doe je gemiddeld een half jaar tot een jaar. Dit betekent dat je op je veertiende, misschien vijftiende moet beginnen. Ik vraag me af of dat proportioneel is. Ik zou ervoor waken dat we op deze Haagse vierkante kilometer allemaal ideeën gaan bedenken, want dan slaan we het middenveld ook helemaal weg. Laat het eerst over aan de sector want daar zit veel meer kennis en praktijkervaring.

**Minister Eurlings:** Dat is een wijze opmerking van de heer De Rouwe. We moeten uitgaan van hoe de situatie nu is en wat we willen verbeteren. Sinds jaar en dag mogen zestien- en zeventienjarigen een voertuig besturen. Ik heb ook met de minister van Justitie te maken: de regels moeten ook worden gehandhaafd, ik hou niet van gedogen. Ook de minister van Justitie zou het nooit toelaten dat ik regels maak die vervolgens niet gehandhaafd worden. Ik vind het ook helemaal niet erg dat een zestien-, zeventienjarige een stukje, voorzichtig en met een lage snelheid over een niet-hoofdweg met een tractor kan rijden. Dat maakt het boerenbedrijf nog een bedrijf dat vooruit kan.

Laten we vanuit die complexe balans die de heer Van der Vlies stelt, kijken hoe wij voor alle categorieën de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Dat doen we voor de snelle categorie middels het rijbewijs. Ik kom binnen een half jaar met een voorstel, daar roep ik dan ook de sector voor op, we gaan er dan samen voor. Binnen een half jaar bericht ik concreet hoe het certificaat inhoudelijk verzwared gaat worden. Dan krijgt een zestienjarige

echt verkeersveiligheidsdonderricht over hoe hij zich op lage snelheid met een tractor in het verkeer moet bewegen. Op lage snelheid, met hoge snelheid mag hij pas als hij achttien jaar is en zijn rijbewijs heeft gehaald. Ik vind dat echt een verbetering ten opzichte van nu.

De heer **Polderman** (SP): Dat is toch het voorbeeld dat ik net gegeven heb van die Ferrari, die ik zou hebben, die ik aan mijn zestienjarige zoon zou geven en erbij zeg dat hij er maar 25 km/u mee mag rijden. Dat is toch niet te handhaven. U kunt zeggen dat dat de praktijk is, maar de praktijk is dat wij zeventien doden per jaar krijgen. Ik zou wel willen weten of dat met name ligt aan de snelheid of aan de jongeren. Daarover hebt u ook geen cijfers. De behoefte is deze praktijk beter te reguleren, met name het probleem dat jongere mensen nog niet aan het verkeer deel kunnen nemen, we hebben niet voor niets de leeftijd van achttien jaar voor het behalen van het rijbewijs. Als u dat open wilt zetten ...

Minister **Eurlings**: De heer Van der Vlies heeft terecht gezegd dat handhaving belangrijk is. Tegelijkertijd hebben we nu ook voor verschillende categorieën verschillende snelheidslimieten. Een snorfiets zonder helm mag maar 25 km/u. Sommige snorfietsen hebben echter een knop. Als je deze omzet, dan gaan ze ineens een stuk sneller. Je moet dan wel een helm hebben en straks ook een rijbewijs. Het staat of valt met handhaving, daarom zal ik er bij de collega van Justitie op aandringen dat op de handhaving wordt gelet. Nu hebben we niet de tools, niet de opleiding, niet op het goede niveau, niet voor zestien- en zeventienjarigen maar ook niet voor achttienjarigen en ouder die harder willen rijden. Wij hebben ook niet het arsenaal aan handhavingsinstrumenten dat we straks wel hebben. Ik ben het wel eens dat je moet handhaven, maar ik vind wel degelijk dat je tegen een jongere kunt zeggen: je moet een verzaamd certificaat halen voordat je op een tractor mag rijden en je mag hoe dan ook niet harder dan 25 km/u en niet buiten de kleine wegen om. Dat doen we op andere vlakken ook, het staat of valt met handhaving. En dan ook lik op stuk op het moment dat men zich niet aan de regels houdt. Dat hoort erbij.

Volgens ons is het juridisch niet te doen om zestien- en zeventienjarigen een examen voor het rijbewijs BE te laten doen en dat vervolgens met een T-rijbewijs te belonen en achttienjarigen een BE examen te laten doen en vervolgens een rijbewijs BE te geven. Daar is Europa niet blind voor. Dan is er ook het punt van de heer De Rouwe, namelijk de lasten die dit met zich meebrengt. We hebben ernaar gekeken en volgens ons is het juridisch niet goed te doen.

Ik vind dat we met het huidige voorstel er goed in zijn geslaagd de balans te vinden tussen de lasten enerzijds en verkeersveiligheid anderzijds. Ook Veilig Verkeer Nederland geeft haar waardering, wel met de kritiek richting de jongeren. Ik kom daaraan tegemoet. Als zowel VVN als de agrarische sector zegt dat ze het een goed voorstel vindt, dan vind ik dat we in die balans goed zijn geslaagd.

Hoe zat het met de lasten in het geval van kentekening en met de lasten in het huidige voorstel? Ik heb in mijn brief het bedrag genoemd. De totale lasten van kentekening zijn meer dan 50 mln. voor de sector. Kentekening zou een lastenpost van €662,50 per boerenbedrijf betekenen. Voor het extra behalen van het rijbewijs BE heb je het over maximaal € 130 in totaal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is wel erg creatief boekhouden ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben gevoelig voor lasten en ik zie de bijzondere positie van het agrarische bedrijf waar ze soms maar heel even de weg oversteken. Maar dat het kenteken € 662 per boerenbedrijf zou kosten, dat begrijp ik niet. Ik heb een stuk waarin staat dat het per kenteken € 35 kost,



en dan rij je twintig jaar met zo'n tractor. Als je dat bij aanschaf doet, laat je degene die de tractor levert deze op kenteken zetten. Dan ben je ook geen extra tijd kwijt. Ik wil graag informatie krijgen die klopt en hierbij heb ik het gevoel dat dit van geen kanten klopt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat gevoel heb ik ook.

Minister **Eurlings**: Ik lees u nu letterlijk voor uit de brief die ik u eerder dit jaar heb gestuurd: «Inmiddels zijn de administratieve lasten nauwkeurig berekend, uitgaande van de brief van mijn ambtsvoorganger en de reactie van de Kamer hierop. Uit deze berekening is gebleken dat de invoering van louter een kentekenplicht een bedrag van in totaal 53 mln. aan kosten en administratieve lasten veroorzaakt (5,6 mln. voor de conversie van 250 000 voertuigen en zware aanhangers, 10,6 mln. aan kosten voor kentekenplaten en volgplaten, en 36,8 mln. 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 de rijbewijsplicht en verhoging van de toegestane maximumsnelheid zijn dan nog buiten beschouwing gelaten.» Aldus de nadere analyse die ik de Kamer heb gestuurd. Het gaat om 53 mln. aan administratieve lasten voor de sector. Hoe je die ook omslaat, het is niet te vergelijken met de administratieve lasten van het kopen van een bordje bij de Blokker en het doen van een aanvullend BE examen bovenop het rijbewijs B.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister moet toch nog wel wat huiswerk doen. Hij moet goed berekenen wat de eenmalige invoering van kentekens kost, want voor elk nieuw voertuig levert de leverancier het kenteken erbij en dan hebben we het over een paar tientjes. Ik vind dat er erg naar iets toegerekend is, nog los van het feit of wij vinden dat het zou moeten gebeuren. Ik twijfel sterk aan deze informatie, daar schiet ik zo gaten in. Wat voor een brommer zo wordt weggewoven door de minister en het CDA, dat is voor trekker helemaal niet bespreekbaar. Ik vind dat dat niet kan. We moeten in ieder geval behoorlijke informatie krijgen, dus ik vraag de minister dringend of hij ons goed onderbouwd overzicht wil sturen van de eenmalige kosten. Het gaat niet om alle tractoren, maar alleen om die tractoren die op de openbare weg komen.

Minister **Eurlings**: Ik stuur u graag nog nader uitgesplitste informatie toe. Ik heb sinds die brief niets van u gehoord, maar als u nadere informatie per voertuig wil dan kan ik u dat doen toekomen. Blijkbaar had u eind 2006 voldoende informatie om de motie-Atsma te steunen, maar dat maakt niet uit. Ik lever dat graag aan. Ik concludeer dat de 53 mln. aan kosten en administratieve lasten voor de sector in geen enkele verhouding staat tot de € 130 per persoon die je één keer moet maken om je rijbewijs BE te halen. De kosten van dit voorstel zijn heel erg gering en dat is geen creatief boekhouden.

De **voorzitter**: We worden nog nader door de minister geïnformeerd, ik stel voor dat de minister doorgaat met het beantwoorden van de vragen.

Minister **Eurlings**: Mij lijken de verschillen heel helder, maar ik wil het graag uitsplitsen als u daar nog vragen over heeft. Ik vind dat de Kamer gelijk had: pas op voor te hoge administratieve lasten. Dat is de marsroute waarmee mijn ambtsvoorganger en ik op pad zijn gestuurd. Ik heb dat toen op een rij laten zetten en de Kamer had gelijk, want het zijn verdraaid veel lasten per bedrijf. Ik splits het graag nog een keer uit, maar ik heb niet het idee dat die uitsplitsing ineens tot heel andere beelden zal gaan leiden.

Waarom kiezen we nu voor een snelheidsverhoging naar 45 km/u, en niet voor een hogere of lagere maximumsnelheid? Ik heb ten eerste gekozen voor 45 km/u omdat deze snelheid aansluit bij een van de reeds in RVV1990 opgenomen snelheidslimieten en wel die van de bromfietsen. Daarmee verkleinen we de snelheidsverschillen tussen landbouwvoertuigen en brommers. Ik deel de mening dat die grote snelheidsverschillen ongewenst zijn. Ik heb verschillenden van u horen zeggen: waarom kiest u niet voor 40 km/u, want vanaf 45 km/u zou je een digitale tachograaf moeten hebben. Dit geldt alleen als je niet-landbouwactiviteiten uitvoert. Als je voor de landbouw rijdt met 45 km/u, dan heb je die tachograaf niet nodig. Ik ben bereid met de sector in gesprek te gaan over de vraag of een maximering tot 40 km/u een betere uitkomst zou zijn, omdat je dan niet met een digitale tachograaf wordt opgescheept. Ik zal daar nader over berichten.

Dan hebben we nog het punt van de oneigenlijke concurrentie. Draagt het voorstel bij aan de vermindering van oneigenlijke concurrentie? Het is belangrijk onderscheid te maken tussen oneigenlijke en oneerlijke concurrentie. Oneigenlijke concurrentie ontstaat als de ene groep geen gebruik kan maken van mogelijkheden die een andere groep wel heeft. Dat is hier niet aan de orde, want ook transportbedrijven kunnen een landbouwtrekker en aanhangwagen aanschaffen om goederen te vervoeren. Van oneerlijke concurrentie is sprake als de ene groep aan minder regels dient te voldoen dan de andere. Ik heb zeker begrip voor de argumenten die de transportsector op dit punt aanvoert.

Ik ben niet doof voor de argumenten om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren voor voertuigen die worden gebruikt voor goederenvervoer. Maar we moeten mijns inziens wel oog houden voor de proportionaliteit van maatregelen bij de bestrijding van verkeersonveiligheid van het landbouwverkeer. De landbouwtrekkers worden voor een heel groot gedeelte voor het boerenbedrijf gebruikt. We moeten hoofdzaken en bijzaken wel in proporties blijven zien. Ik denk dat dit voorstel met de introductie van het rijbewijs, en het daaraan verbonden snelheidsregime, dat verschil verkleint. Nu weet ik dat er aanvullende wensen zijn op het gebied van veiligheidsvoorzieningen voor trekkers, zeker in vergelijking met die van vrachtauto's. In de verdere uitwerking van mijn voorstel zal ik met de betrokken organisaties bezien of er mogelijkheden zijn om die verschillen te verkleinen. Ik denk bijvoorbeeld aan verlichting en een dodehoekspiegel voor tractoren. We moeten hierbij wel rekening houden met het feit dat de Europese regelgeving bepaalt welke eisen we überhaupt mogen stellen aan de toelating van landbouwtrekkers op de openbare weg. Europa heeft daar wel zo zijn lijnen getrokken. Ik ben bekend met de standpunten van transportorganisaties over de verschillen op het punt van de rode diesel. Een debat over rode diesel zou de Kamer moeten houden met de staatssecretaris van Financiën. Ik vind het enigszins buiten dit verkeersveiligheidsdebat vallen.

Hoe wij nu ook omgaan met kentekening of het rijbewijs, mevrouw Van Gent zal niet enthousiast zijn over rode diesel, dat is zij nooit geweest en dat zal zij ook na dit debat niet zijn.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we in de procedurevergadering bespreken hoe we met dit onderwerp verder gaan, omdat er een aantal toezeggingen door de minister is gedaan. Eventueel kunnen we daarin ook afspreken dat eventuele vragen vanuit de Kamer schriftelijk worden toegezonden aan de minister. De minister zal daar in de brieven op terugkomen, in ieder geval voor het kerstreces.

### **Toezeggingen**

De **voorzitter**: ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De minister zal de Kamer nader informeren over de regels die zullen

gelden voor het besturen van grote landbouwvoertuigen op parallelwegen, waarvoor een maximumsnelheid geldt van 25 kilometer per uur, door 16- en 17-jarigen.

- De minister zal de Kamer op korte termijn (paar weken) informeren over de marsroute voor de verzwaring van het tractorcertificaat, en zal binnen een half jaar met concrete voorstellen komen.
- De minister zal de Kamer een nadere onderbouwing van de lasten ten aanzien van kentekens en rijbewijs doen toekomen.
- De minister zal in gesprek gaan met de sector over het gebruik van de digitale tachograaf in relatie tot de maximum snelheid van 45 kilometer per uur, en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om een T-rijbewijs om te zetten naar een B/E-rijbewijs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): We hebben het ook gehad over parallelwegen bij 80 kilometerwegen.

Minister **Eurlings** : Ik heb toegezegd hoe we dat verder in het reglement uitwerken. Dat luistert heel nauw. Ik kom er schriftelijk op terug.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Cramer had een creatief voorstel, maar dat vereist bij mij nog wat denkwerk, maar misschien kan de minister schriftelijk aangeven wat binnen Europa precies de mogelijkheden zijn om er een T van maken en om dit later te laten omwisselen voor een rijbewijs BE.

De **voorzitter**: Laten we in de procedurevergadering inventariseren welke vragen er nog zijn. De griffier zal ervoor zorgen dat deze worden doorgeleid naar het ministerie. Dank voor ieders inbreng. Ik sluit de vergadering.