

Lijst van vragen – totaal

1

Kunt u aangeven waarom u niet voor invoering van het kenteken voor landbouwvoertuigen bent, terwijl alle door Land- en Tuinbouw Nederland en Veilig Verkeer Nederland onderzochte lidstaten voor landbouwvoertuigen een verplichting kennen tot het voeren van een kenteken en de voorzitter van VVN tevens kentekening adviseert?

2

Kunt u ingaan op die adviezen van de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen waarop u in uw brief van 2 november 2009¹ niet bent ingegaan?

3

Deelt u de mening dat koppeling van de snelheidsverhoging aan het rijbewijs op basis van vrijwilligheid, minder logisch is dan koppeling aan het kenteken omdat met een verplicht kenteken een grotere groep kan wordt bereikt? Kan daarmee sneller een substantieel aantal landbouwvoertuigen harder rijden?

4

Deelt u de mening, gelet op het feit dat het aantal dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen groter is dan het aantal dodelijke ongevallen met rechts afslaande vrachtauto's, dat forse inspanningen en uitgaven van overheid en bedrijfsleven te rechtvaardigen zijn om het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen terug te dringen?

5

Bent u bekend met de kritiek die de transportsector heeft op de positie van landbouwvoertuigen in het verkeer? Kunt u op deze kritiek reageren?

6

Is het waar dat landbouwvoertuigen steeds meer worden gebruikt voor werkzaamheden waar ook vrachtauto's voor worden ingezet, terwijl er minder hoge eisen aan landbouwvoertuigen worden gesteld dan aan vrachtwagens (met betrekking tot opleiding van de bestuurder en veiligheid)? Zo ja, wat vindt u van deze ontwikkeling? Bent u van mening dat hier sprake is van concurrentie?

7

Klopt het dat voor landbouwvoertuigen minder strenge normen gelden op het gebied van uitstoot van schadelijke stoffen, geluid en trillingen dan voor vrachtauto's en dat door ontbrekende registratie vervuilende en minder vervuilende landbouwvoertuigen niet van elkaar onderscheiden kunnen worden? Wat betekent dit voor de sterk toenemende inzet van landbouwvoertuigen, met name in het grondverzet, ook in verstedelijkt gebied, in relatie tot de strenge normen van milieuzones en in relatie tot de overheidsprincipes van duurzaam inkopen?

8

De maximum constructiesnelheid bedraagt volgens richtlijn 2003/37/EG (typegoedkeuring van landbouwvoertuigen) landbouwvoertuigen 40 kilometer per uur. Welke aanvullende technische eisen stelt u aan landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid die 45 kilometer per uur mogen rijden?

9

Deelt u de mening dat een verhoging van de maximumsnelheid tot 40 kilometer per uur beter aansluit op richtlijn 2003/37/EG en tevens op verordening (EG) 561/2006 (rij- en rusttijden in het wegvervoer), waarin

¹ 29398-183

een tachograaf wordt voorgeschreven voor voertuigen die meer dan 40 kilometer per uur mogen rijden?

10

Is het waar dat met de voorgestelde extra verhoging met 5 kilometer per uur van de maximumsnelheid tot 45 kilometer per uur, het gebruik van gronddumpers en dergelijke ten behoeve van de bouw tot een kostenverhoging zal leiden voor de bouwsector ten gevolge van de administratieve lasten die samenhangen met de tachograafplicht? Zo ja, kunt u aangeven hoe hoog deze administratieve lasten zullen zijn?

11

Klopt het dat Nederland in gebreke is gesteld omdat Nederland nog niet voldoet aan Richtlijn 2003/37/EG betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwvoertuigen en aanhangwagens, verwisselbare, getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan? Hoe denkt u het in gebreke blijven van Nederland op dit punt te verhelpen, nu u niet wenst over te gaan tot enige vorm van registratie?

12

Kunt u de stelling, dat een rijbewijsplicht voor aanzienlijke lasten zorgt voor de agrarische sector, onderbouwen en specificeren? Is de berekening van de Rijksdienst voor het Wegverkeer juist dat de administratieve lasten van het kenteken niet 300 tot 600 euro zijn, maar slechts 95 euro per landbouwvoertuig, inclusief 60 euro voor tijdsbeslag?

13

Kunt u aangeven wat de administratieve lasten zijn van het voeren van een snelheidsbord voor 45 kilometer per uur op betreffende motorvoertuigen?

14

Hoeveel bedragen de kosten van het door u toegezegde opgewaardeerde trekkercertificaat, en wat zijn de kosten van een specifiek trekkerrijbewijs T gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994?

15

Deelt u de mening dat de administratieve lasten lager zijn als in aanmerking wordt genomen dat in ruil voor het trekkerrijbewijs het trekkercertificaat kan verdwijnen?

16

Deelt u de mening dat het nieuwe trekkerrijbewijs op zijn minst moet zijn verankerd in de verkeerswetgeving en niet in de Arbowetgeving, zoals ook wordt gesteld door het agrarisch onderwijs, de landbouworganisaties en CUMELA?

17

Vindt u dat de overgangsregeling trekkercertificaat voor de openbare weg, welke oorspronkelijk op 31 december 1998 zou eindigen, uit oogpunt van verkeersveiligheid de juiste basis is om rijvaardigheidseisen van bestuurders van landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid in te verankeren? Zo ja, wat zijn hiervoor uw argumenten? Zo nee, waarom niet?

18

Hoe denkt u de maatschappelijke voordelen en administratieve baten uit het advies «Aanpak Kentekening Land- en bosbouwtrekkers»¹ ook voor bezitters en gebruikers van landbouwvoertuigen te bereiken, zonder algehele kentekening en algehele rijbewijsplicht voor landbouwvoertuigen

¹ Rijksdienst voor het Wegverkeer, mei 2007.

en hun bestuurders? Kunt u dit aangeven voor elke bate die genoemd is in dit advies?

19

Is het bestuurders van landbouwvoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid met een (opgevaardeerd) trekcertificaat toegestaan om ook in het buitenland deze voertuigen te besturen?

20

Deelt u de mening dat wanneer in plaats van een volwaardig T-rijbewijs aansluiting wordt gezocht bij bestaande rijbewijscategorieën, het gezien de ledige gewichten, afmetingen, aslasten en laadvermogens van landbouwvoertuigen en hun aanhangers veel logischer is om aan te sluiten bij rijbewijscategorie C/CE/C1/C1E in plaats van BE?

21

Deelt u de mening dat u met de voorgestelde maatregel een opwaardering van het rijbewijs B/E bewerkstelligt en een afwaardering van de rijbewijzen C/CE/C1/C1E? Vindt u dit verantwoord, en zo ja waarom?

22

Deelt u de mening dat de lasten van een rijbewijsplicht voor de agrarische sector helemaal niet zo hoog zullen zijn indien er wordt gekozen voor een geleidelijke ingroei van een verplicht T-rijbewijs op basis van geboortedatum waarbij huidige landbouwvoertuigbestuurders worden ontzien? Waarom heeft u niet voor deze oplossing gekozen?

23

Kunt u reageren op de stelling van LTO dat voor 16- en 17-jarigen de lat hoger moet worden gelegd dan met het huidige arbo-certificaat? Zo ja, waarom kiest u niet gelijk voor een Trekkerrijbewijs T?

24

Deelt u de mening dat met een apart trekkerrijbewijs (T) er bij het examen apart getoetst kan worden op rijvaardigheid in een landbouwvoertuig, in tegenstelling tot, het examen voor het BE rijbewijs?

25

Wat is uw mening over het voorstel om bij invoering van het trekkerrijbewijs T automatisch vrijstelling te geven voor de rijbewijscategorie BE?

26

Deelt u de mening dat een personenauto met aanhangwagen of caravan waarvoor rijbewijs BE nodig is, van een andere orde is dan een zwaar landbouwvoertuig met aanhangwagen? Vindt u het verantwoord wanneer iedereen met rijbewijs BE straks met zo'n zware combinatie de weg op mag?

27

Klopt het dat tijdens rijlessen voor het rijbewijs BE gebruik wordt gemaakt van een trekkend voertuig tot maximaal 3 500 kg met een kentekenbewijs waarin het maximale (on)geremde trekgewicht van de aanhanger staat vermeld?

28

Klopt het dat trekkende landbouwvoertuigen veel zwaarder kunnen zijn dan 3 500 kg, laat staan in combinatie met een aanhanger, en dat deze landbouwvoertuigen niet over een kentekenbewijs beschikken waarin het maximale (on)geremde trekgewicht staat vermeld?

29

Deelt u de veronderstelling dat uw voorstel eigenlijk inhoudt dat (jeugdige) bestuurders op veel zwaardere en grotere landbouwvoertuigen worden toegelaten, dan de voertuigen waarin rijbewijs BE voorziet?

30

Waarom kiest u er niet voor om 16-jarigen alleen op lichte landbouwvoertuigen te laten rijden?

31

Klopt het dat door de voorgestelde maatregel bestuurders zonder rijbewijs, al dan niet in de categorie 16/17-jarigen, nog steeds zware, grote en snelle landbouwvoertuigen of combinaties kunnen gebruiken op de openbare weg?

32

Klopt het dat door deze voorgestelde maatregel de enige rem op onbevoegd gebruik qua snelheid van deze zware, grote en snelle landbouwvoertuigen of combinaties daarvan het gedrag en de instelling van de 16/17-jarige bestuurder is? Deelt u de mening dat er voor deze groep met deze voorgestelde maatregel nog steeds geen enkele verkeersveiligheidstest is, aangezien het trekkercertificaat alleen een arbo-certificaat is?

33

Klopt het dat juist het gedrag en de instelling van de 16/17-jarige bestuurder als debet aan de verkeersveiligheid en de oververtegenwoordiging van jeugdige bestuurders bij ongevallen met landbouwvoertuigen verondersteld wordt in meerdere onderzoeken naar dit onderwerp?

34

Waarom kiest u ervoor om bestuurders van landbouwvoertuigen te laten kiezen hoe hard er gereden wordt? Waarom kiest u niet voor een verplichte snelheid op N-wegen?

35

Waarom kiest u niet voor een onderscheid in snelheid afhankelijk van het soort weg, waarop gereden wordt?

36

Kunt u aangeven of het rijden met een landbouwvoertuig met een snelheid van 40 km/uur met rijbewijs BE veiliger is dan het rijden met een landbouwvoertuig tot 25 km/uur zonder rijbewijs?

37

Voor bromfietsbestuurders geldt een verplichte kentekening en volgt op korte termijn een rijbewijsplicht; hoe ziet u in dit verband het ontbreken van een dergelijke plicht voor bestuurders van landbouwvoertuigen?

38

Hoe rijmt u uw doelstelling om het aantal slachtoffers door relatief verkeersonveilige landbouwvoertuigen terug te dringen, met uw gelijktijdige oproep om meer landbouwvoertuigen aan te schaffen (door transportbedrijven) gezien uw betoog in het AO Verkeersveiligheid Landbouwverkeer d.d. 5 november jl.? Onderstreept deze impliciete oproep juist niet de oneigenlijke concurrentie met gebruikmaking van landbouwvoertuigen in het beroepsgoederenvervoer?

39

Kunt u aangeven hoe momenteel met breedte-ontheffingen wordt omgegaan? Klopt het dat landbouwvoertuigbestuurders hiervoor bij veel gemeenten apart vergunning moeten aanvragen? Deelt u de mening dat dit beter landelijk geregeld kan worden in combinatie met invoering van verplicht kenteken?

40

Klopt het dat de lastenbesparing van de breedteontheffingen via een centraal loket circa 100 euro per landbouwvoertuig zou bedragen en daarmee de lastenverzwaring van het verplichte kenteken zou compenseren?

41

Deelt u de mening van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie dat alleen algehele kentekening van landbouwvoertuigen bijdraagt tot adequate handhaving op verkeersovertredingen, beladingsnormen et cetera? Zo neen, hoe rijmt u dat dan met het feit dat het BVOM, de politie en het RDW daar wel voor pleiten?

42

Ziet u ook het risico dat bestuurders zonder rijbewijs BE ook in een landbouwvoertuig met een bordje 45 kilometer per uur zouden kunnen rijden en dat daarbij van de buitenkant niet zichtbaar is dat er sprake is van onbevoegd gebruik als er harder wordt gereden dan 25 km/uur?

43

Kunt u aangeven hoe de hogere maximum snelheid kan worden gehandhaafd zonder kenteken, gezien de brief van 20 november 2006¹ waarin uw ambtsvoorganger kentekening als een adequate uitvoering ziet van richtlijn 2003/37/EG met het oog op verkeersveiligheid?

44

Bent u bekend met de stelling van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie dat de voorgenomen maatregel niet gehandhaafd kan worden? Kunt u op deze stelling reageren?

45

Kunt u aangeven hoe u de voorgenomen maatregel gaat handhaven?

46

Kunt u aangeven welke sancties er volgen indien bestuurders en/of eigenaren zich niet aan deze regels houden (snelheid, kentekening, rijbewijsplicht)?

47

Kunt u aangeven wat de opvatting van de Bond van Verzekeraars is ten aanzien van het voorstel? Maakt het al of niet aanbrengen van een bordje van 45 km/uur of 40 km/uur een landbouwvoertuig verzekeraar?

¹ 30 800 XII, 21 109-46.