

# Voorstel aan minister Eurlings: 'Het trekkerrijbewijs kan beter'

Het trekkerrijbewijs zorgt de laatste tijd voor discussie. De ideeën van minister Eurlings gaan volgens LandbouwMechanisatie in de goede richting, maar zijn niet af. Wij denken dat het beter kan. Het recht voor 16- en 17-jarigen om op de weg een trekker te besturen moet blijven.

**E**en trekkerrijbewijs is zinvol; dat staat buiten kijf. De huidige landbouwtrekkers zijn sterk, complex en rijden snel. Dat een 16-jarige met een relatief makkelijk te halen rijcertificaat – dat in de volksmond trekkerrijbewijs heet – zonder beperkingen de openbare weg op mag, is niet van deze tijd. Anderzijds is het wel de jongere die affiniteit heeft met de landbouw en van huis uit weet wat het is om met een trekker te rijden. Hij beseft beter waar hij mee bezig is dan een 18-jarige die het rijbewijs BE haalt en vooraf nooit met een trekker reed.

## Het plan van Eurlings

Minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat stelt voor dat de chauffeur van een trekker die op de openbare weg sneller wil rijden dan 25 km/h het rijbewijs BE moet hebben. Het huidige trekker-rijcertificaat voor jongeren van 16 en 17 jaar komt in het plan van Eurlings te vervallen. Die jongere mag desondanks wel trekkerrijden, maar niet sneller dan 25 km/h. De maximumsnelheid die Eurlings voor de groep vanaf 18 jaar met het rijbewijs BE wil hanteren is 45 km/h.

## Mening van LandbouwMechanisatie

De insteek die de minister kiest – maak de regels zo eenvoudig mogelijk – is op zich goed. De eis van rijbewijs BE is duidelijk beter dan de huidige situatie waarbij enkel de leeftijd van 18 jaar als grens geldt. Op 18-jarigen en ouder op een trekker is nu geen enkele rijbevoegdheid van toepassing. Toch verandert er met die BE-eis ogenschijnlijk niet veel. Bijna iedere 18-jarige haalt tegenwoordig z'n autorijbewijs. Wat overblijft is dan de E als extra. Je leert dan rijden met een aanhanger die beremd inclusief de last maximaal 3.500 kg mag wegen. In de landbouw lopen die lasten op tot het tienvoudige. Ook de lengte van de combinatie en het aantal assen zijn niet vergelijkbaar met die van de personenauto. Toch is die E een verbetering. De chauffeur is zich namelijk bewust van het feit dat het rijden met een getrokken last anders is dan met de auto alleen. Het lijkt zinvol om in het theorie-examen

voor E een aantal aanvullende vragen over de trekker op te nemen.

## Jonger dan 18 jaar

16- en 17-jarigen moeten de mogelijkheid hebben om volwaardig met een trekker aan het verkeer deel te nemen. Het zijn met name jongeren van boeren- of loonbedrijven die zo'n certificaat halen. Ze weten van huis uit wat het is om met een trekker te rijden. Ook omwille van hun opleiding moet die mogelijkheid blijven. Dat geldt ook voor partieel leerplichtigen die al werken bij een boer, tuinder of loonwerker en voor vakantiekrachten van 16 en 17 jaar. Ze moeten, zoals nu het geval is, een bevoegdheid kunnen halen om met een trekker de openbare weg op te kunnen. Het huidige certificaat is daarvoor een solide basis. In het geval van 25 km/h als limiet, zoals Eurlings voorstelt, is er het risico dat een compleet onervaren jongere met de trekker de weg opgaat.

## Eventuele extra eisen

Het huidige rijcertificaat is gebaseerd op de Arbo-wet en is een ontheffing voor het werken met de trekker op de openbare weg. Omwille van de veiligheid lijkt het logisch om dit certificaat te koppelen aan het vermogen van de trekker en het gewicht van het getrokken werktuig. De vermogensgrens kan bijvoorbeeld bij 74 kW (100 pk) liggen; de gewichtsgrens van het getrokken werktuig inclusief lading bijvoorbeeld bij 15 ton. Beide eisen zijn echter lastig te handhaven. Voor de eerste heb je een kentekenbewijs nodig waarop het vermogen staat. Voor de tweede mobiele weegplateaus. Daar zit niemand op te wachten. Net zo min als op een extra klasse tot 25 km/h. Dus is het beter voor de 16- en 17-jarigen om de eisen voor de bevoegdheid op te schroeven en het dan een rijbewijs te noemen.

## Van certificaat naar bewijs

Gezien het voorgaande is het naar de mening van LandbouwMechanisatie logisch om het trekkerrijbewijs T bij 16 jaar te laten beginnen. De zwaarte van de theorie wordt vergelijkbaar met die van B. Het praktijkexamen T



▲ De plastic variant van het rijbewijs houdt al rekening met een bevoegdheid T.



▲ Een trekker moet ook in de toekomst met een 16-jarige de weg op kunnen.



▲ 40 km/h is een verstandige landbouwsnelheid.

behelst onder andere het manoeuvreren met een grote meerassige kieper zonder wielbesturing. Ook zit het rijden met een hakseelaar of maaidorser erbij in. Het rijbewijs T geldt in ons voorstel namelijk ook voor de categorie die de wet nu 'motorvoertuigen met beperkte snelheid' noemt. De maximumsnelheid ligt bij 40 km/h en sluit aan bij de nieuwe Regeling Voertuigen. Dat Eurlings een maximum van 45 km/h noemt, berust op een 'foutje'. Met dat maximum heeft al het landbouwverkeer namelijk een tachograaf nodig. Het is dus beter 40 km/h aan te houden en die snelheid met een wit rond bord met rode rand op de trekker of zelfrijder aan te geven. De eis voor een verhoging van de remvertraging van minimaal 2,4 m/s<sup>2</sup> naar minimaal 3,1 m/s<sup>2</sup>, die nu bij 30 km/h ligt, gaat in onze visie gelden voor al het landbouwverkeer.

## Trekkerrijden? Enkel met een rijbewijs op zak!

### Rijbewijs BE en C

Dat een 18-jarige met een trekker mag rijden als hij als aanvulling op zijn rijbewijs B ook E haalt is verdedigbaar. Omgekeerd is het ook verdedigbaar dat een 18-jarige die al een trekkerrijbewijs T heeft automatisch de aantekening E krijgt als hij B haalt. Die jongere heeft tenslotte bewezen dat hij overweg kan met zwaardere aanhangers dan de 3500-kg versie van E. Verder moet de persoon die naast z'n

rijbewijs B de C haalt voor vrachtvervoer, automatisch de T aangevinkt krijgen op z'n plastic kaartje. Hij of zij heeft bewezen 'bewust' met zwaar materieel om te kunnen gaan. Aan T is net zoals aan A (bromfietsen en motoren) en B een puntensysteem gekoppeld voor de eerste vijf jaar. Na meerdere (zware) overtredingen is het rijbewijs in te vorderen. Landbouwverkeer moet in de visie van LandbouwMechanisatie ook sneller kunnen dan 40 km/h, maar moet dan voorzien zijn van een tachograaf en een kenteken. De techniek moet aan aanvullende eisen voldoen met betrekking tot de (lucht)beremming.

### Ergo

Beste minister Eurlings, laat het nieuwe trekkerrijbewijs ingaan bij 16 jaar en stel er zwaardere eisen aan dan aan het huidige trekker-rijcertificaat. Een 18-jarige of ouder

met het rijbewijs B die trekker wil gaan rijden moet BE halen of T of C al hebben. Vanaf de datum dat het rijbewijs T ingaat, hoeven 16- en 17-jarigen die al een rijcertificaat hebben in onze visie niet opnieuw op voor de aanvullende eisen. Ook hoeven 18-jarigen of ouder met B niet apart op voor E. De eisen wat betreft T gelden dus alleen voor nieuwkomers. Dat houdt het overzichtelijk en de invoering verloopt daardoor soepel. Beste Minister Eurlings, we zijn benieuwd wat u ervan vindt. Kijkt u ook naar onze ideeën over het kenteken en de periodieke keuring. Het is makkelijker dan u denkt en de kosten zijn in de hand te houden. **LM**

Discussieer mee op [www.landbouwmechanisatie.nl](http://www.landbouwmechanisatie.nl)

## Het kenteken en de periodieke keuring

**De landbouw wil een volwaardige sector zijn, maar draait al jaren om de hete brij van het kenteken en de periodieke keuring heen. LandbouwMechanisatie denkt dat die kwestie zonder al te veel pijn op te lossen is.**

### Kenteken

Het kenteken komt in de plannen van Eurlings niet voor. Dat lijkt een voordeel, maar is het niet. De Nederlandse landbouw blijft zo een vreemde eend in de verkeersbijt en loopt internationaal uit de pas. Temeer omdat zonder kenteken ook de periodieke keuring vervalt. Wij stellen daarom voor om alle trekkers die nieuw op de markt komen vanaf het moment dat het rijbewijs T ingaat te voorzien van een kenteken. Die registratie vindt dan geleidelijk aan plaats, waardoor de kosten voor de landbouw gering zijn en de administratieve inspanning voor de overheid beperkt. Op het kentekenbewijs staan onder andere het tijdstip van toelating, het bouwjaar, het maximumvermogen, het gewicht en de constructieve eigenschappen.

### Periodieke keuring

Tegelijk met de invoering van het kenteken gaat omwille van de veiligheid in de visie van LandbouwMechanisatie voor trekkers van 15 jaar en ouder die op de openbare weg willen een tweemaaljaarlijkse periodieke keuring in. De basis voor die keuring is de leeftijd van de trekker volgens de WA-verzekering. Het tweede jaar na invoering van het kenteken gaat die keuringseis gelden voor 13 jaar en ouder. Het jaar daarop voor 11 jaar en ouder, dan voor 9 jaar en ouder en het vijfde jaar voor

7 jaar en ouder. In het zesde jaar zijn dan de 'oudste' trekkers met kenteken aan de beurt, omdat die op dat moment 5 jaar worden en dan voor het eerst voor de keuring in aanmerking komen. Alle trekkers in Nederland zitten vanaf dat moment (vijf jaar na invoering van het rijbewijs) onder het keuringsregime. Trekkers van 25 jaar en ouder voor hobbydoelstellingen zijn vrijgesteld van keuring. Wel moet de chauffeur op de openbare weg minimaal het rijbewijs T, BE of C hebben. Het kenteken en de periodieke keuring hoeven niet per se gekoppeld te zijn aan de invoering van het rijbewijs. Ze zijn ook later in te voeren en ook afzonderlijk. Hetzelfde geldt voor een eventuele motorrijtuigenbelasting.

### Motorrijtuigenbelasting

Trekkers rijden vooral op het land en zijn daar in eerste instantie ook voor bedoeld. Tegelijkertijd zijn de topsnelheid en het rijcomfort hoog omdat dat voordelen biedt bij transport. Met het groter worden van bedrijven groeit ook het aandeel transport. De trekker maakt gebruik van die openbare weg met relatief zwaar materieel. Om geen ongepast voordeel te hebben, lijkt het realistisch om trekkers en zelfrijders met een rijklaar gewicht tot 5 ton te zijner tijd een jaarlijkse wegenbelasting (motorrijtuigenbelasting) te laten betalen van 25 euro. Voor een gewicht van 5 tot 7,5 ton is dat 50 euro en van 7,5 tot 10 ton 75 euro. Voor trekkers en zelfrijders zwaarder dan 10 ton bedraagt de jaarlijkse wegenbelasting 100 euro. Hobbytrekkers van 25 jaar en ouder zijn vrijgesteld.

## Dit vinden anderen van het voorstel van LandbouwMechanisatie over het trekkerrijbewijs\*



**Johan Simmelink,**  
coördinator opleiding, docent/  
examinator trekkercertificaat

Dit voorstel aan de minister van Verkeer en Waterstaat wil ik vanuit mijn verantwoordelijkheid

voor de opleiding en nascholing van docent/examinatoren van het huidige trekkercertificaat niet geheel onderschrijven. Met hetgeen LandbouwMechanisatie schrijft over rijbevoegdheden, ga ik in grote lijnen mee. Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen pleit ik al vele jaren voor eenduidige regelgeving voor rijbevoegdheden voor het landbouwverkeer. Het huidige trekkercertificaat is sinds 1 juli 1997 een overgangsregeling op basis van de Arbo-wet. Bij de invoering is afgesproken

dat deze regeling vervalt als er een nieuwe regeling in de Wegenverkeerswet is opgenomen. Een 16- of 17-jarige die het huidige trekkercertificaat moet hebben wanneer hij op de openbare weg arbeid verricht en dit niet nodig heeft wanneer hij met de trekker naar school gaat, is niet uit te leggen. Ook is de verkeersveiligheid niet gediend met het feit dat vanaf 18 jaar iedereen zonder enige rijbevoegdheid met een trekker de weg op mag. Daarnaast is het huidige certificaat alleen geldig voor het rijden met een trekker. Voor het rijden met een motorrijtuig met beperkte rijnsnelheid, zoals hakseelaar en maaidorser, geldt geen enkele rijbevoegdheidseis. Het is daarom van groot belang dat er een rijbewijs komt op basis van de Wegenverkeerswet en een bevoegdheid geeft vanaf 16 jaar voor landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte rijnsnelheid.



**Jasper van der Horst,**  
LTO Nederland

Minister Eurlings wil de verkeersveiligheid verbeteren met eenvoudige maatregelen die weinig lastenverhoging met

zich meebrengen. LTO Nederland vindt dat een goed streven. Wij zullen de minister niet vragen om zaken die veel kosten en weinig opleveren, zoals kenteken, keuring en belastingen. Verbetering van het rijbewijs is wenselijk, omdat dat direct bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Een extra inspanning van de agrarische sector is hier op z'n plaats. Dit zou kunnen in de vorm van opwaardering van het huidige certificaat voor 16- en 17-jarigen,

maar er zijn ook andere mogelijkheden. De kunst is hierbij te voorkomen dat jongeren meermalen voor dezelfde kennis op examen moeten. Het automatisch verlenen van rijbewijs E op 18-jarige leeftijd is daarom een goed idee, als je als 16-jarige alles al in een trekkerrijbewijs hebt geleerd. Een andere combinatie kan zijn dat de theorie voor B al op 16-jarige leeftijd wordt gehaald en geldig blijft totdat ook het auto-rijbewijs is gehaald. LTO Nederland wil samen met andere organisaties, zoals Cumela en het agrarisch onderwijs, werken aan praktische oplossingen.



**Hero Dijkema**  
beleidsadviseur verkeer en vervoer Cumela Nederland

Als deelnemer aan de initiatiefgroep Verbetering verkeersveiligheid landbouwverkeer van

Veilig Verkeer Nederland staan wij nog steeds volledig achter de voorstellen van VVN. Het trekkerrijbewijs moet ingevoerd worden voor bestuurders vanaf 16 jaar. Hoewel de naam wellicht anders doet vermoeden, dient het ook verplicht te worden voor bestuurders van zelfrijdend werkmaterieel. Voor het besturen van een combine of een graafmachine op de openbare weg heeft de bestuurder nu nog geen rijbewijs nodig. De opleiding moet daarbij afgestemd worden op

de snelheid die met de trekkers of het materieel kan worden gereden, dus gericht op snelheden van 40 km/u. Tegelijkertijd moet 40 km/u ook de maximale grens van de voorgestelde snelheidsverhoging zijn. Enorme extra lasten door tachograafplicht wanneer trekkers 45 km/u mogen rijden, zijn voor ons niet acceptabel. Wij roepen de minister dan ook op nog eens goed te kijken naar het advies van VVN. Het is een goed doorzicht en breed gedragen voorstel voor verbetering van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer.

\*) De bovenstaande meningen betekenen niet automatisch dat de personen instemmen met het initiatief van LandbouwMechanisatie om gericht voorstellen te doen.