

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nota naar aanleiding van het verslag

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 23 mei 2019 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van de VVD, PVV, CDA, ChristenUnie en SGP hebben nog enkele vragen en opmerkingen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden. Daar waar dit echter vanwege de inhoudelijke samenhang voor de hand ligt, zijn de vragen en opmerkingen per deelonderwerp in samenhang beantwoord.

Inhoudsopgave

Introductie	2
Algemeen	5
Inleiding	5
Strekking van het wetsvoorstel	9
Aanleiding en noodzaak	16
Noodzaak	16
Eerder wetsvoorstel en alternatief registratiesysteem	16
Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	18
Inleiding	18
Bestaand wagenpark	19
Maatregelen om de kosten te drukken	20
Grensverkeerkenteken (hierna: GV-kenteken)	23
Schouw	24
Herkenningsplaat	24
Bestaande modellen kentekenplaten	25
Snelheidsverhoging	25
Centraal ontheffingensysteem voor (land)bouwvoertuigen	27
Verhouding tot bestaande regelgeving	28
Belasting Personen Motorvoertuigen (hierna: BPM) en	28
Motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB)	
Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM)	29

Uitvoering en handhaving	29
Apk	29
Regeldrukeffecten	30
Financiële kosten	30
Advisering en consultatie	31
Kennisname nieuwe regelgeving	32

Introductie

De leden van de fracties van de VVD, PVV, CDA, ChristenUnie en SGP hebben gevraagd om een verduidelijking van de diverse soorten voertuigen waarop het wetsvoorstel betrekking heeft en de verschillende verplichtingen die ermee samenhangen. Om inzicht te geven in de gevraagde verdeling in categorieën en de bijbehorende verplichtingen is onderstaand schema ingevoegd.

In het schema is het onderscheid gemaakt tussen bestaande voertuigen en nieuwe voertuigen, die na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel in het verkeer worden gebracht. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor de verplichting tot het laten uitvoeren van een algemene periodieke keuring (hierna: apk) voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen (hierna: LBT's) geldt dat voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op Nederlands grondgebied en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers, worden uitgezonderd.
- Voor voertuigen die niet op de openbare weg worden gebruikt, geldt geen apk-, registratie- en kentekenplicht. Ook wordt een aantal voertuigen uitgezonderd, omdat ze zijn uitgezonderd van de rijbewijsplicht vanwege de medische geschiktheid van een groot gedeelte van de bestuurders. Bovendien zijn enkele specifieke voertuigen, die zeer sporadisch gebruikmaken van de weg en nauwelijks in aanraking komen met het overige, reguliere verkeer, uitgezonderd.
- Als bij een bestaand voertuig 'Ja' staat in de kolom 'Registratieplicht', dan is het vanaf 1 januari 2025 verplicht dat het voertuig is voorzien van een eigen kentekenplaat. Voor die tijd is het voeren van een eigen kentekenplaat vrijwillig, tenzij:
 - o het een LBT betreft waarvoor de apk-plicht geldt;
 - o met het voertuig harder dan 25 km/u gereden zal worden; of
 - o een voertuig ontheffingplichtig is, omdat het zonder ontheffing niet is toegelaten tot de weg (ongeacht de maximumconstructiesnelheid), omdat het bijvoorbeeld te lang of te breed is.
- Voor de witte volgplaat geldt dat die ook moet worden aangebracht op een aanhangwagen of verwisselbaar gedragen uitrustingsstuk als de kentekenplaat op de LBT niet goed zichtbaar is.

Voertuig- soort	Bestaand /nieuw	Verplichtingen			
		<i>Apk</i>	<i>Registratie</i>	<i>Kentekenplaat</i>	<i>Witte volgplaat</i>
Landbouw- of bosbouw- trekkers (>40km/u)	<i>Bestaand</i>	Ja	Ja	Ja	n.v.t.
	<i>Nieuw</i>				
Landbouw- of bosbouw- trekkers (≤40 km/u en >25km/u)	<i>Bestaand</i>	Nee	Ja	Ja, als men harder wil rijden dan 25 km/u	n.v.t.
	<i>Nieuw</i>			Ja	
Landbouw- of bosbouw- trekkers (≤25km/u)	<i>Bestaand</i>	Nee	Ja	Nee	n.v.t.
	<i>Nieuw</i>			Ja	
Aanhang- wagens (>25km/u)	<i>Bestaand</i>	Nee	Ja	Ja, als men harder wil rijden dan 25 km/u	Ja, als plaat trekker niet zichtbaar is
	<i>Nieuw</i>			Ja	n.v.t.
Aanhang- wagens (≤25km/u)	<i>Bestaand</i>	Nee	Nee, tenzij voor het voertuig een ontheffing nodig is	Nee, tenzij voor het voertuig een ontheffing nodig is	Ja, als plaat trekker niet zichtbaar is
	<i>Nieuw</i>		Ja	Ja	n.v.t.
MMBS'en	<i>Bestaand</i>	Nee	Ja	Ja, als men harder wil rijden dan 25 km/u	n.v.t.
	<i>Nieuw</i>	Categorie bestaat niet voor nieuwe voertuigen			
Mobiele machines	<i>Bestaand</i>	Categorie bestaat niet voor bestaande voertuigen			
	<i>Nieuw</i>	Nee	Ja	Ja	n.v.t.
Verwisselbare gedragen uitrustings- stukken	<i>Bestaand</i>	Nee	Nee	Nee	Ja, als plaat LBT niet zichtbaar is
	<i>Nieuw</i>				

Hierbij wordt tevens van de gelegenheid gebruikgemaakt om het uitfaseren van de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid en de daaraan gekoppelde introductie van de nieuwe categorie mobiele machines nader toe te lichten.

Een motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS) is gedefinieerd als een motorrijtuig:

- met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/u dat niet is ingericht voor het vervoer van personen en wel is ingericht voor het bij op korte afstand van elkaar gelegen plaatsen afleveren of ophalen van goederen;
- met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 45 km/u dat niet is ingericht voor het vervoer van personen en wel is ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden buiten wegen, aan wegen of aan werken op, in, langs en boven wegen; of
- met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 45 km/u, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend, dat een combinatie vormt met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen.

De categorie MMBS omvat gezien de bovenstaande definitie veel verschillende soorten voertuigen. Voorbeelden van voertuigen die nu worden aangemerkt als MMBS'en zijn hakselaars, bietenrooiers, verreikers en graafmachines. Ook landbouwvoertuigen kunnen onder de definitie van MMBS vallen. Aan het uiterlijk van het voertuig is namelijk niet altijd te zien welke voertuigcategorie het betreft. Wanneer een voertuig echter als een MMBS is geregistreerd, kan het niet meer worden aangemerkt als een voertuig binnen de categorie landbouw- en bosbouwtrekkers en vice versa.

Er wordt echter ook misbruik gemaakt van deze voertuigcategorie. Wegtreintjes voor personenvervoer en golfkarretjes vallen nu onder de categorie MMBS, terwijl ze gezien hun constructie en gebruik eigenlijk in een andere voertuigcategorie moeten vallen. Ook komt het nu voor dat een personenauto of bedrijfsauto wordt 'teruggekeurd' naar een voertuig van de categorie MMBS. Dat wordt gedaan door het voertuig zodanig aan te passen dat wordt voldaan aan de definitie van MMBS en aan de (lage) permanente eisen die zijn gesteld voor een MMBS. Vaak is het voldoende om enkel een aantal versnellingen te blokkeren en de reeds aanwezige snelheidsbegrenzer te programmeren op 25 km/u respectievelijk 45 km/u.

Het terugkeuren van dit soort voertuigen is nadelig voor de verkeersveiligheid. Zo ontbreekt ten opzichte van andere Europese voertuigcategorieën de goedkeuringsplicht met technische eisen en de apk-plicht. Ook een afwijkende rijbewijsplicht en het 'opvoeren' van de maximumsnelheid van het voertuig na de keuring is een probleem. Verder ontbreekt voor MMBS'en de belastingplicht, wat in combinatie met de andere zaken leidt tot oneerlijke concurrentie.

Om de genoemde vormen van misbruik tegen te gaan, zal de categorie MMBS worden uitgefaseerd. Dit is ook eerder aan uw Kamer gemeld, voor het laatst in een brief van 14 november 2018 (Kamerstukken II 2018/19, 29398, nr. 631). De voertuigen die nu worden aangemerkt als MMBS kunnen tot het einde van de conversieperiode als zodanig worden geregistreerd. Die voertuigen blijven dan als MMBS toegelaten tot de weg. Na de conversieperiode kunnen er geen nieuwe MMBS'en meer worden geregistreerd. Het bestaande wagenpark aan MMBS'en zal door natuurlijk verloop (export, sloop, et cetera) langzaam verdwijnen.

Als vervanging van de categorie MMBS introduceert dit wetsvoorstel bij de inwerkingtreding de nieuwe categorie mobiele machines (MM). De nieuwe definitie van mobiele machine, die zal worden opgenomen in de Regeling voertuigen, is conform de Europese regelgeving en zal luiden: "motorvoertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg". Degene die een voertuig ter registratie aanbiedt, geeft aan of het, met inachtneming van de voornoemde definitie, als MM moet worden gezien en dus aan de daarvoor geldende eisen moet worden getoetst.

In de categorie MM vallen dus voertuigen die voor bepaalde werkzaamheden zijn gemaakt en niet zijn bedoeld voor personen- of goederenvervoer, zoals de eerdergenoemde hakselaars, bietenrooiers, verreikers en graafmachines. Dit geldt niet voor de andere genoemde voorbeelden van voertuigen (teruggekeurde auto's, wegtreintjes en golfkarretjes); die kunnen dus niet als MM worden toegelaten. Om te kunnen worden toegelaten tot de openbare weg moeten die voertuigen voldoen aan de geldende eisen en verplichtingen voor één van de andere bestaande voertuigcategorieën.

Algemeen

Inleiding

De leden van de PVV-fractie vragen wat de beweegreden is geweest van de regering om de ingebrekestelling van Nederland door Brussel serieus te nemen. De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen er zijn te verwachten van het in gebreke blijven van het omzetten van richtlijn 2014/45/EU.

Een ingebrekestelling heeft een wettelijke grondslag, te weten artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Wanneer een lidstaat naar de mening van de Europese Commissie zijn verplichtingen niet nakomt, kan de Europese Commissie de lidstaat op de hoogte stellen van een vermeende niet-nakoming door de lidstaat schriftelijk aan te manen door middel van een ingebrekestelling. De Europese Commissie heeft in het kader van een infractieprocedure al meerdere stappen gezet om de Nederlandse regering tot omzetting te bewegen. Nederland is reeds op 19 juli 2017 door de Europese

Commissie schriftelijk in gebreke gesteld voor het niet tijdig omzetten van richtlijn 2014/45/EU, die met het onderhavige wetsvoorstel volledig zal worden geïmplementeerd. Als Nederland in gebreke blijft, kan de Europese Commissie na een met redenen omkleed advies besluiten Nederland voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te dagen vanwege het niet naleven van de richtlijn. Het Hof kan een boete en een dwangsom opleggen bij het niet naleven van een richtlijn. De hoogte hiervan is afhankelijk van de ernst en de duur van de inbreuk. Voor Nederland geldt een minimale boete van € 2.902.000,-. Een maximum aan de boete is er niet. Wat betreft de dwangsom geldt een minimumbedrag van € 3.508,65 per dag en een maximumbedrag van € 210.519,- per dag. Naarmate de duur van de inbreuk toeneemt, zal de hoogte van de boete en de dwangsom ook toenemen.

De leden van de PVV-fractie vragen ook naar het effect van deze maatregel op de verkeersveiligheid. De leden vragen hoeveel ongelukken er plaatsvonden met de 8.000 trekkers die het betreft in 2018 en hoe het hebben van een kenteken dit had kunnen voorkomen. De leden van de VVD-fractie vragen tevens in welke mate het wetsvoorstel de wegen veiliger maakt.

Aangezien de naar schatting 8.000 apk-plichtige LBT's waar de leden van de PVV-fractie op doelen op dit moment niet geregistreerd zijn, is niet te achterhalen bij hoeveel ongelukken deze groep LBT's betrokken is geweest. De invoering van de apk voor de snelle LBT's zal er in het algemeen toe leiden dat deze voertuigen tijdens de gebruiksfase beter kunnen worden gecontroleerd op de technische staat. De registratie- en kentekenplicht dragen verder bij aan betere handhaving op de technische goedkeuring van nieuwe landbouwvoertuigen. Tezamen zorgt dat ervoor dat landbouwvoertuigen die zijn toegelaten tot de weg ook gecontroleerd worden op hun technische staat, wat de voertuigveiligheid en daarmee de verkeersveiligheid verhoogt. In dit kader zijn, naast de ernstige ongelukken met letsel of dodelijke afloop, ook de 'kleinere' overtredingen relevant, zoals te hoge snelheid, door rood licht rijden, te zware belading, geen voorrang geven en het veroorzaken van bijna-ongelukken. De registratie- en kentekenplicht dragen bij aan een aanzienlijke verbetering van de handhaving op deze aspecten. Zonder kentekenplaat kunnen verkeersovertredingen bijvoorbeeld alleen door middel van staandehouding worden gehandhaafd, niet met camera's. Als overtredingen kunnen worden vastgesteld door een camera, kan door middel van de tenaamstelling van een voertuig een bekeuring worden gegeven en gestuurd.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe gegarandeerd wordt dat de overige 262.000 trekkers die nu buiten deze verplichting vallen, dat ook blijven?

Voor alle voertuigen waarvoor een kenteken wordt afgegeven geldt in beginsel de plicht tot het uitvoeren van een apk op grond van de Wegenverkeerswet

1994. Daarbij is de mogelijkheid opgenomen tot het maken van uitzonderingen in een algemene maatregel van bestuur. Op grond van richtlijn 2014/45/EU geldt de apk-plicht alleen voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u. De overige naar schatting 262.000 LBT's, dus met een maximumconstructiesnelheid van 40 km/u of minder, zijn niet apk-plichtig volgens de richtlijn. Voor die LBT's wordt daarom een uitzondering in het Nederlandse recht opgenomen, te weten in het Besluit voertuigen. Als voertuigen daarin zijn genoemd, is er geen verplichting tot het laten uitvoeren van een apk. Een voorstel tot wijziging van het Besluit voertuigen zal aan uw Kamer worden voorgelegd in het kader van de voorhangprocedure, nadat het onderhavige wetsvoorstel door uw Kamer is aangenomen.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe Frankrijk in de praktijk uitvoering heeft gegeven aan deze Europese verplichting.

Frankrijk heeft geen apk-plicht voor snelle landbouw- en bosbouwtrekkers, omdat de maximumsnelheid van landbouw- en bosbouwtrekkers in Frankrijk 40 km/u is. Die maximumsnelheid is alleen toegestaan bij landbouw- en bosbouwtrekkers waarvan het geheel smaller is dan 2,55 meter en mits de maximumconstructiesnelheid dit toelaat. In alle overige gevallen is de maximale toegestane snelheid 25 km/u. Anders dan nu in Nederland het geval is, geldt in Frankrijk reeds een registratie- en kentekenplicht. Hiermee is controleerbaar welke landbouw- en bosbouwtrekkers worden toegelaten tot de openbare weg.

De leden van de PVV-fractie vragen tevens wat de kosten per trekker zijn die een boer moet maken om de trekker te keuren en te laten voorzien van een kenteken.

De kosten voor de aanvraag en registratie zijn € 18,- per voertuig. De kosten van het tenaamstellen zijn daarbij inbegrepen. Voor een kentekenplaat bedragen de kosten, op basis van een marktconforme prijs, ongeveer € 12,-. In totaal zullen de kosten voor bestaande voertuigen dus op € 30,- komen. Om de kosten laag te houden vindt er geen schouw plaats van bestaande LBT's, MMBS'en en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken achter die voertuigen. De bestaande voertuigen worden dus niet gekeurd (geïdentificeerd) voor registratie en kentekening. De registratie gebeurt door middel van een schriftelijke (digitale) aanvraag bij de RDW. De aanvrager levert zelf de benodigde gegevens aan.

Voor nieuwe voertuigen geldt dat zal worden aangesloten bij de bestaande structuur van registreren van kentekenplichtige voertuigen. De kosten daarvoor per voertuig bedragen € 39,- voor het registreren en het kentekenbewijs en € 10,10 voor de tenaamstelling. Na de registratie moet een kentekenplaat à ongeveer € 12,- worden aangeschaft. De totale kosten voor een nieuw voertuig komen daarmee op ongeveer € 61,-.

Wanneer een voertuig niet is voorzien van een Europese typegoedkeuring zal het voertuig getoetst worden aan de goedkeuringsvoorschriften voor toelating tot het verkeer op de weg. Dit geldt sinds 2005. Afhankelijk van het aantal aspecten dat moet worden onderzocht en getest bedragen de kosten daarvan tussen de € 27,- en € 162,-.

Wanneer het voertuig apk-plichtig is, komen hier te zijner tijd de kosten voor de apk bij. De apk moet elke twee jaar worden uitgevoerd. Deze kosten voor de apk zijn naar verwachting vergelijkbaar met de kosten voor een apk van zware bedrijfsauto's. De apk wordt doorgaans uitgevoerd door de zogenoemde erkenninghouders (private bedrijven) waarbij een marktconforme prijs wordt gevraagd.

De leden van de PVV-fractie vragen welk budget beschikbaar gesteld is voor de handhaving van deze nieuwe verplichting, en of dit budget de verwachte kosten van die handhaving dekt.

Handhaving van deze nieuwe verplichting wordt meegenomen in de reguliere verkeershandhaving door de politie. Door een gedegen registratie van deze voertuigen, en vanaf 1 januari 2025 ook de verplichting tot het voeren van een kentekenplaat voor alle geregistreerde landbouwvoertuigen, wordt het voor de handhaving makkelijker en efficiënter om te controleren. Er is dus, voor zover dat nu te voorzien is, geen extra budget nodig.

De leden van de PVV-fractie vragen tot slot wat de consequenties zijn voor een boer die geen kenteken heeft.

Een voertuig dat een kenteken moet hebben, maar niet heeft, is niet toegelaten op de openbare weg. Dat is het uitgangspunt. In het schema in de introductie is aangegeven welke voertuigen kentekenplichtig worden door het wetsvoorstel. Wanneer een kentekenplichtig landbouwvoertuig staande wordt gehouden zonder kentekenplaat, zal de bestuurder beboet worden wegens overtreding van het voorschrift om het kenteken behoorlijk zichtbaar aanwezig te hebben op of aan een motorrijtuig of aanhangwagen. De boete daarvoor bedraagt € 140,- exclusief administratiekosten, net als bij andere kentekenplichtige voertuigen die zonder kentekenplaat rondrijden.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de regering afwijkt van het advies van de Raad van State (hierna: RvS) om het wetsvoorstel te splitsen. Deze leden begrijpen deze keuze en achten de onderbouwing daarvan afdoende. Wel vragen zij de regering of er risico's aan deze keuze kleven.

Vanuit de regering bezien brengt het geen risico's met zich mee om het wetsvoorstel niet te splitsen in een deel dat nodig is voor de omzetting van de richtlijn en een deel dat nodig is voor de uitvoering van de moties van uw

Kamer. Een belangrijk doel van het wetsvoorstel is dat richtlijn 2014/45/EU zo spoedig mogelijk volledig wordt geïmplementeerd en handhaafbaar is. De Europese Commissie hecht ook aan de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. Registratie en kentekening is daar naar de mening van de regering voor nodig. Alleen door het niet splitsen van het wetsvoorstel kan worden voorzien in een volledige implementatie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat het van groot belang is dat het mobiele erfgoed (de historische voertuigen) blijft bestaan en rijden en dat de eigenaren hiervan geen onnodige belemmeringen ondervinden. De leden vragen of de regering deze mening deelt en of zij mogelijkheden ziet de lasten te beperken.

In navolging van het wetsvoorstel zal een wijziging worden aangebracht in het Besluit voertuigen, waarmee motorrijtuigen die ouder zijn dan vijftig jaar worden uitgezonderd van de apk-plicht. Die uitzondering gaat ook gelden voor LBT's die ouder zijn dan vijftig jaar. De wijziging van onder meer het Besluit voertuigen zal in het kader van de voorhangprocedure nog aan uw Kamer worden voorgelegd, nadat het onderhavige wetsvoorstel door uw Kamer is aangenomen.

Overigens hebben historische landbouwvoertuigen over het algemeen een lagere maximumconstructiesnelheid dan 40 km/u. Aangezien de apk-plicht alleen zal gelden voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u, zullen de meeste historische landbouwvoertuigen sowieso niet onder de apk-plicht vallen.

Ten aanzien van de registratie en het voeren van een kentekenplaat worden er voor historische landbouwvoertuigen geen uitzonderingen gemaakt. De reden daarvoor is dat wanneer registratie niet verplicht zou worden, de kwalificatie als 'historisch voertuig' misbruikt zou kunnen worden om registratie en kentekening te ontlopen. Immers, de handhaver kan het bouwjaar van het voertuig niet vaststellen, dus zou kunnen worden beweerd dat de datum van eerste toelating verder in het verleden ligt dan daadwerkelijk het geval is. Om de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid te waarborgen, moet de datum van eerste toelating blijken uit de registratie. De betrokken partijen als Fehac, Fehamec en HMT hebben zich altijd ingezet voor een dergelijk deugdelijk systeem.

De historische landbouwvoertuigen die in gebruik zijn genomen vóór 1978 krijgen overigens de mogelijkheid tot het voeren van een 'historische' (blauwe) kentekenplaat.

Strekking van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie vragen welke voertuigen precies onder de MMBS'en vallen en welke onder de MM's. De leden merken op dat de categorie MMBS ook machines en nuttige apparaten omvat en vragen of het mogelijk is deze te

scheiden van de geknepen auto's met oranje driehoek. De leden vragen tevens of er een overzicht is van alle voertuigen en welke maximumsnelheden er aan welke voertuigen zijn toegekend.

Voor een overzicht van de voertuigen die onder de MMBS'en en MM's vallen wordt in de eerste plaats verwezen naar de introductie. De invoering van de categorie MM heeft, zoals in de introductie is geschetst, als doel om voertuigen die zijn ontworpen voor bepaalde werkzaamheden, anders dan voor personen- of goederenvervoer, te onderscheiden van voertuigen die nu tot de categorie MMBS behoren, terwijl dat eigenlijk niet de bedoeling is.

De teruggekeurde of geknepen auto's passen niet in de definitie van mobiele machine, die is beschreven in de introductie. Teruggekeurde auto's zijn auto's die eerst binnen de categorie personenauto vielen, maar door een aanpassing binnen de categorie MMBS zijn gaan vallen. Een voorbeeld van een dergelijke aanpassing is het begrenzen van de maximumconstructiesnelheid ('knijpen'). Het gevolg van het wetsvoorstel is dat nieuwe geknepen auto's na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel niet meer zullen worden toegelaten als MMBS en evenmin kunnen worden toegelaten als MM. Daarnaast zullen nieuwe wegreintjes voor personenvervoer onder de categorie personenauto's, bedrijfsauto's of bussen gaan vallen. De Europese richtlijn 2007/46/EG noch verordening nr. 2018/858, die richtlijn 2007/46/EG gaat vervangen, stellen regels aan dergelijke voertuigen. Daarom komen er op hetzelfde moment als waarop het wetsvoorstel in werking treedt nationale eisen in de Regeling voertuigen voor personenauto's, bedrijfsauto's en bussen met een maximumconstructiesnelheid van maximaal 25 km/u.

De hiervoor genoemde voertuigen zullen dus alleen nog op de weg mogen nadat door de RDW is vastgesteld dat deze voldoen aan de definitie van een bepaalde categorie motorrijtuigen en de goedkeuringsvoorschriften die daarvoor gelden voor toelating tot de weg. Op basis van die goedkeuring kan het voertuig worden ingeschreven en gekentekend.

De maximumconstructiesnelheid voor MMBS'en is nu 25 km/u dan wel 45 km/u, afhankelijk van het specifieke voertuig. De maximale toegestane snelheid die een MMBS mag rijden bedraagt 25 km/u. Met de in navolging van dit wetsvoorstel voorziene aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 om de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen te verhogen naar 40 km/u, zal die maximumsnelheid ook gaan gelden voor MMBS'en en MM's, mits de maximumconstructiesnelheid van het voertuig dat toelaat. De maximumconstructiesnelheid van een voertuig kan lager zijn, waardoor de maximale toegestane snelheid niet gehaald kan en mag worden.

De leden van de VVD-fractie vragen of er voldoende kennis aanwezig is bij politie en handhavers om (snelheids)overtredingen die met bezit of gebruik van MMBS'en en MM's worden begaan op te sporen en te handhaven. De leden

vragen ook welke straffen in geval van een overtreding kunnen worden opgelegd.

Politie en handhavers zullen over de nieuwe regels worden ingelicht. Daarbij geldt dat de handhaving door een gedegen registratie en kentekening eenvoudiger wordt, omdat de registers als basis kunnen dienen voor informatie over het voertuig en de tenaamstelling.

Het handhaven van (snelheids)overtredingen van voertuigen die niet kentekenplichtig zijn kan alleen met staandehouding. Dat vergt specialistische kennis van de politieambtenaar over de geldende regels voor alle verschillende typen niet-kentekenplichtige voertuigen. Enkele politieambtenaren worden opgeleid om deze voertuigen zonder kenteken te kunnen controleren. Automatische handhaving met flitspalen of mobiele radarsets is bij voertuigen die geen kentekenplaat voeren niet mogelijk.

Voor de straffen wordt in beginsel aangesloten bij de bestaande boetes voor snelheidsovertredingen en het niet nakomen van de apk-plicht. Op het niet nakomen van de registratieplicht, die is geregeld in artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994, staat een boete van € 380,-.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel voertuigen er zijn van de categorie MMBS'en van omgebouwde personenvoertuigen met een oranje driehoek. Tevens vragen de leden welke garanties er zijn dat deze voertuigen daadwerkelijk van de weg gehaald kunnen gaan worden. De leden vragen ook of deze voertuigen verboden kunnen worden om voortaan nog op de openbare weg te rijden en wat ervoor nodig is om dat voor elkaar te krijgen. Ook willen de leden weten hoeveel incidenten met fraude of te hard rijden de regering bekend zijn.

Het aantal MMBS'en in Nederland, en daarmee onder meer het aantal omgebouwde personenvoertuigen, is niet bekend. Die voertuigen zijn immers niet geregistreerd. Meer in het algemeen is alleen bekend dat sinds 1 januari 2014 er 2.968 voertuigen zijn gekeurd na te zijn omgebouwd van een kentekenplichtige categorie naar MMBS. Daaronder vallen ook, maar niet uitsluitend, omgebouwde personenvoertuigen.

De bestaande voertuigen worden met het wetsvoorstel overigens niet verboden, en zullen dus ook niet van de weg worden gehaald. Zoals beschreven in de introductie, zal de categorie MMBS worden vervangen door de nieuwe categorie MM. Bestaande voertuigen van de categorie MMBS mogen nog op de weg rijden, mits ze zijn geregistreerd, maar er komen geen nieuwe voertuigen van deze categorie meer bij.

Om de desbetreffende voertuigen alsnog te verbieden, is een wijziging in de regelgeving nodig. De voertuigen vallen nu onder de categorie MMBS en moeten daarvan dan expliciet uitgesloten worden. Als gevolg daarvan zouden die voertuigen onder geen enkele toegelaten of toelaatbare categorie voertuigen

kunnen vallen, en zouden ze dus niet meer toegelaten zijn tot de weg. De regering ziet daarvoor echter geen reden, te meer omdat andere voertuigen binnen de categorie MMBS wel toegelaten blijven na de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel.

De afwezigheid van kentekens op MMBS'en maakt dat handhaving – bijvoorbeeld op te hard rijden – weinig voorkomt. Automatische handhaving met camera's is niet mogelijk. Het is bovendien niet eenvoudig om vast te stellen of een voertuig terecht wordt gekwalificeerd en gebruikt als MMBS. Dat vereist specialistische kennis. In het algemeen worden er weinig processen-verbaal opgemaakt voor overtredingen met dit soort voertuigen. Door registratie van deze voertuigen, en vanaf 1 januari 2025 ook de verplichting tot het voeren van een kentekenplaat, wordt handhaving makkelijker en efficiënter.

De leden van de VVD-fractie vragen voor welke voertuigen het voeren van een kenteken vrijwillig is en hoe dit wordt bepaald.

Voor het antwoord op deze vraag wordt in eerste instantie verwezen naar het overzicht in de introductie.

Er is sprake van een gedeeltelijke kentekenplaatverplichting. Tot 2025 hebben de bestaande voertuigen die in de conversieperiode moeten worden geregistreerd gedeeltelijk vrijstelling van de verplichting om een kentekenplaat te voeren. Een kentekenplaat is alleen verplicht vanaf het einde van de conversieperiode als het voertuig apk-plichtig is, als de houder van het voertuig harder dan 25 km/u wil rijden, of als een ontheffing nodig is om het voertuig op de weg te gebruiken. Een kentekenplaat kan ook noodzakelijk zijn voor het rijden in een andere lidstaat van de Europese Unie, op grond van de regelgeving daar. Uiteindelijk bepaalt het gewenste gebruik van het voertuig door de eigenaar of houder dus of een kentekenplaat al voor 1 januari 2025 verplicht is. Nieuwe voertuigen als bedoeld in het wetsvoorstel zijn onderworpen aan de eerder ingestelde goedkeuringsplicht en worden na goedkeuring geregistreerd en gekentekend, overeenkomstig andere voertuigsoorten, voordat ze de weg op mogen. Die voertuigen zijn vanaf de toelating tot de weg verplicht hun eigen kentekenplaat te voeren.

Voor de uitgezonderde, niet-kentekenplichtige voertuigen, die in het Besluit voertuigen zullen worden opgenomen, is het niet mogelijk om een kenteken aan te vragen.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het betekent voor de eisen die gesteld worden aan een voertuig en bestuurder als de MMBS'en verdwijnen en de MM's ervoor in de plaats komen. De leden willen ook weten of gehandhaafd kan gaan worden op bestaande MMBS'en. De leden zijn benieuwd of de verwachting met betrekking tot de bestaande MMBS'en is dat deze zo onaantrekkelijk worden dat zij eindelijk verdwijnen.

Voor de huidige MMBS'en geldt niet dat die verdwijnen, maar dat er geen nieuwe meer bij komen, omdat voertuigen in de reguliere goedkeuring en registratie niet meer in die voertuigcategorie worden ingedeeld. Er kunnen dus geen nieuwe voertuigen worden geregistreerd als MMBS. De sterfhuisconstructie zal leiden tot het uiteindelijk verdwijnen van voertuigen die in die voertuigcategorie vallen. Tot die tijd zullen de bestaande voertuigen als MMBS geregistreerd moeten zijn en kan daarop worden gehandhaafd.

De nieuwe MM's moeten na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel aantoonbaar voldoen aan verordening nr. 1628/2018 inzake voertuigemissies en richtlijn 2006/42/EG inzake machines om geregistreerd en toegelaten te kunnen worden. Daarnaast moeten de voertuigen op basis van de kenmerken en de registratie identificeerbaar zijn. Bovendien zullen nieuwe voertuigen van de categorie MM voordat ze op de weg komen al moeten voldoen aan de gestelde toelatingseisen en de permanente eisen. Er komt een met de branche afgestemd pakket permanente eisen, dat zal worden opgenomen in de Regeling voertuigen. Hiermee wordt een basis gelegd voor een pakket veiligheidsvoorschriften dat, net als bij de overige voertuigsoorten, regelmatig zal worden aangescherpt op basis van voortschrijdend inzicht en technische vooruitgang. Vanwege de grote verschillen in MM's zullen de technische eisen in eerste instantie beperkt en relatief soepel zijn, doch hoger dan die voor de huidige MMBS'en gelden. In de loop der jaren zullen de eisen worden aangescherpt, mede op basis van het in ontwikkeling zijnde Europese kader. Momenteel vinden daarover de eerste verkenningen plaats.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering het advies van de RvS volgt, mede vanwege het feit dat de sector heeft aangegeven de registratie- en kentekenplicht alleen acceptabel te vinden als er ook voordelen voor hen aan de kentekening zijn verbonden. Deze leden vragen of de sector hierbij doelt op voordelen die ontstaan door de uitvoering van de moties of (ook) op andere voordelen. Indien de sector doelt op de uitvoering van moties, op welke moties doelen zij, vragen deze leden.

De moties waarop wordt gedoeld, zijn de motie De Rouwe (Kamerstukken II 2013/14, 33750-XII, nr. 36) en de motie Visser over snelheidsverhoging voor LBT's en de motie Van Helvert over onder meer een centraal ontheffingenloket (Kamerstukken II 2016/17, 34397, nrs. 23 en 24). De sector doelt op voordelen die ontstaan door de uitvoering van de moties, zoals het sneller en efficiënter kunnen gebruiken en verplaatsen van landbouwvoertuigen en het eenvoudiger en goedkoper worden van het proces van aanvragen van ontheffingen. Er zijn ook andere voordelen, die de sector niet expliciet heeft genoemd, maar die de sector wel indirect ten goede komen. Zo maakt kentekening het eenvoudiger gestolen LBT's, MMBS'en en MM's terug te geven aan de tenaamgestelde en wordt het rondrijden (witwassen) van gestolen LBT's, MMBS'en en MM's lastiger. Daarnaast zal de concurrentievervalsing door het

ontduiken van de goedkeuringsplicht voor landbouwvoertuigen door ze te beschouwen als MMBS worden opgeheven en zal de exportwaarde van afgeschreven voertuigen stijgen. Immers, voertuigen zonder kentekenbewijs zijn in andere landen niet of moeilijk te registreren.

De leden van de CDA-fractie vragen een overzicht waarin duidelijk wordt of de verplichting tot een algemene periodieke keuring, de registratieplicht, de kentekenplicht en de verplichting van een witte volgplaat wel of niet gaan gelden voor bestaande voertuigen.

Voor het gevraagde overzicht wordt verwezen naar de introductie.

In aanvulling op het schema wordt opgemerkt dat er een aantal voertuigen is dat wordt uitgezonderd van de goedkeurings-, registratie- en kentekenplaatverplichting. Deze voertuigen worden uitgezonderd in het Kentekenreglement. Voorbeelden van uitgezonderde voertuigen zijn voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van minder dan 6 km/u, bepaalde voertuigen die niet breder zijn dan 1,30 meter en die zijn ingericht als heftruck of veegmachine en fruittreintjes die uitsluitend worden gebruikt in de periode van 1 juli tot en met 30 november.

De leden van de CDA-fractie vragen verder of er harde deadlines gekoppeld zijn aan de noodzaak de apk-plicht voor snelle landbouw- en bosbouwtrekkers zo snel mogelijk te regelen om de gevolgen van de ingebrekestelling te beperken.

De noodzakelijke aanpassing van de wet- en regelgeving voor invoering van de apk-plicht voor snelle LBT's had op 20 mei 2017 gerealiseerd moeten zijn en op 20 mei 2018 van kracht moeten worden. Dat waren harde deadlines. In het licht van de door de Europese Commissie gestarte infractieprocedure, moet zo snel mogelijk de wet- en regelgeving worden aangepast en van kracht worden.

Verder zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of er nog andere lidstaten zijn die de richtlijn nog niet hebben geïmplementeerd en, zo ja, welke lidstaten dat zijn en wanneer de verwachting is dat zij de richtlijn implementeren.

Alle lidstaten hebben al omzettingshandelingen verricht. De implementatie is echter ogenschijnlijk nog niet in alle lidstaten volledig. Tegelijk met Nederland zijn op 19 juli 2017 nog zeventien andere lidstaten door de Europese Commissie in gebreke gesteld met betrekking tot de implementatie van richtlijn 2014/45/EU. Negen van die zaken zijn inmiddels gesloten, wat erop duidt dat de implementatie inmiddels is afgerond. De lidstaten waarvoor nog een infractieprocedure loopt voor het niet tijdig of volledig implementeren van de genoemde richtlijn zijn: België, Cyprus, Finland, Ierland, Kroatië, Polen, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk. Het is de regering niet bekend voor welk aspect van

de richtlijn die lidstaten in gebreke zijn gesteld. Evenmin is bekend wanneer de richtlijn volledig geïmplementeerd is in de genoemde lidstaten.

De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd welke effecten het wetsvoorstel heeft voor de grensregio's en vragen welke voor- en nadelen worden verwacht voor de grensregio's door dit wetsvoorstel.

Grensoverschrijdend landbouwverkeer is reeds kentekenplichtig op grond van internationale verdragen. De kosten voor een zogenoemd GV-kenteken bedragen in de huidige situatie € 39,- plus € 24,- voor twee kentekenplaten. Met de conversie blijft het aangeschafte GV-kenteken geldig voor de bestaande voertuigen. Die kentekens worden in het reguliere kentekenregister vastgelegd, inclusief tenaamstelling. Daarnaast zal een kentekencard worden uitgereikt in plaats van het papieren GV-kentekenbewijs.

De kosten voor het omzetten van een GV-kenteken naar een volledige registratie zijn € 10,10, voor de tenaamstelling. Bij het GV-kenteken ontbreekt namelijk de tenaamstelling. Die is na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel wel nodig. De huidige geldige kentekenplaten hoeven niet vervangen te worden. In andere lidstaten gelden vanzelfsprekend de eisen van die lidstaten. Daaraan verandert dit wetsvoorstel niets. Aangezien een kenteken daar wel verplicht is, verandert er in de praktijk niets voor de grensregio's.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wat de gevolgen van het wetsvoorstel zullen zijn voor het midden- en kleinbedrijf (mkb). De leden vragen of de regering bereid zou zijn een mkb-toets op deze wet los te laten.

De primaire gevolgen van het wetsvoorstel voor het mkb in positieve zin zijn het sneller en efficiënter kunnen gebruiken en verplaatsen van landbouwvoertuigen door de snelheidsverhoging van 25 km/u naar 40 km/u en het eenvoudiger en goedkoper worden van het proces van aanvragen van ontheffingen door het inrichten van een centraal ontheffingenloket. Daartegenover staan de kosten die gepaard gaan met de registratie- en kentekenplicht. Voor een overzicht van die kosten wordt onder meer verwezen naar het eerdere antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie.

De totstandkoming van dit wetsvoorstel heeft reeds plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de branchepartijen die de mkb'ers binnen de voor de uitwerking van dit wetsvoorstel relevante sectoren vertegenwoordigen, zoals LTO Nederland, Cumela, Fedecom, RAI vereniging, TLN, BMWt en VHG. In afstemming met deze partijen is gezocht naar een voorstel met zo laag mogelijke regeldrukeffecten. De mkb-toets heeft als doel om het mkb beter te betrekken bij het tot stand komen van nieuwe wet- en regelgeving en daarbij de regeldruk voor het mkb zoveel mogelijk te beperken. Gezien de eerdere afstemming verwacht de regering daarom niet dat een mkb-toets in dit geval nog van toegevoegde waarde zal zijn.

Aanleiding en noodzaak

Noodzaak

De leden van de CDA-fractie lezen dat de noodzaak om over te gaan tot registratie en kentekening niet alleen volgt uit richtlijn 2014/45/EU, maar ook uit richtlijn 2014/47/EU en verordening nr. 167/2013. De leden vragen de regering of deze genoemde richtlijn en verordening alleen extra argumentatie geven om dit te doen of dat ze een extra verplichtend karakter bevatten. De leden van de CDA-fractie krijgen graag meer duidelijkheid over de vraag of alleen een registratieplicht volgt uit de richtlijn(en) of dat ook kentekenplicht hieruit volgt. Indien ook een kentekenplicht aan de orde is, waar valt dit uit af te leiden, vragen deze leden.

Richtlijn 2014/47/EU en verordening nr. 167/2013 hebben, evenals de andere Europese regelgeving, een verplichtend karakter. Voor de uitvoering daarvan is het onderhavige wetsvoorstel ten aanzien van de registratie- en kentekenplicht noodzakelijk. Richtlijn 2014/47/EU gaat over technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg, waaronder LBT's met een maximumsnelheid van meer dan 40 km/u. Die richtlijn kan niet goed uitgevoerd worden zonder dat de gegevens over de voertuigen zijn geregistreerd en de voertuigen op de weg door middel van een kentekenplaat kunnen worden geïdentificeerd. Hetzelfde geldt voor de uitvoering van verordening nr. 167/2013. Die verordening betreft de goedkeuring van en markttoezicht op landbouwvoertuigen. Eén van de verplichtingen die daaruit voortkomt is de goedkeuringsplicht voor landbouwvoertuigen voor toelating tot de weg. Zonder (gecontroleerde) registratie kan geen uitvoering worden gegeven aan de verplichtingen uit de verordening. Het gaat dan om controle en handhaving op de goedkeuringsplicht. Bij registratie is deze controle mogelijk en kan ook gehandhaafd worden op de naleving ervan. Ook moeten verkoopverboden en terugroepacties kunnen worden opgelegd en dienen rapportages gemaakt te worden. Ook daarvoor is registratie en kentekening essentieel.

Een algemene kentekenplicht (dus een combinatie van het registreren en het hebben en voeren van een kenteken) vloeit niet rechtstreeks voort uit de richtlijnen en de verordening, maar is dus wel onontbeerlijk voor effectieve uitvoering en handhaving van de regelgeving. Die uitvoering en handhaving zijn tevens noodzakelijke elementen voor een volledige implementatie en uitvoering van Europese regelgeving.

Eerder wetsvoorstel en alternatief registratiesysteem

De leden van de CDA-fractie krijgen graag meer duidelijkheid over de verschillen tussen het eerdere wetsvoorstel dat de Kamer in 2016 heeft verworpen en het

voorliggende wetsvoorstel en vraagt de regering de verschillen op een rijtje te zetten.

Er wordt ten behoeve van implementatie van richtlijn 2014/45/EU voorzien in een apk-plicht voor snelle LBT's en, voor de uitvoering en handhaving van de richtlijn, in registratie en kentekening van LBT's, MMBS'en, MM's en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken achter die voertuigen. De inhoudelijke verschillen zijn de volgende:

- De conversieperiode voor de bestaande voertuigen is aangepast. Die zou lopen tot 20 mei 2020, waardoor er in ieder geval een winterperiode in valt. Dat was de wens van de branche. Nu 20 mei 2020 snel dichterbij komt, is bij deze nota naar aanleiding van het verslag een nota van wijziging ingediend om die datum te vervangen door een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Welke datum dat zal zijn, zal met de branche worden besproken.
- De verplichting om een kentekenplaat te voeren geldt niet direct voor alle bestaande voertuigen, maar er is voorzien in een overgangstermijn tot en met 31 december 2024 voor voertuigen waarvoor een kentekenplaat niet noodzakelijk is. Het monteren van een kentekenplaat in de conversieperiode is alleen verplicht voor voertuigen die apk-plichtig worden, voertuigen waarmee meer dan 25 km/u zal worden gereden (in verband met de snelheidsverhoging) en voertuigen waarvoor een ontheffing zal worden aangevraagd (zodat de ontheffing kan worden gekoppeld aan het kenteken).
- In het kader van de voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel is afgesproken om in de lagere regelgeving een uitzondering op de apk-plicht op te nemen voor voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt en die hoofdzakelijk rijden op het terrein waar zulke activiteiten plaatsvinden, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers.

Voor het overige zijn de verschillen in het wetsvoorstel van technische en redactionele aard, omdat het wetsvoorstel is aangepast aan de actuele situatie.

De leden van de CDA-fractie krijgen graag een nadere toelichting waarom met een alternatieve vorm van registratie de snelheidsverhoging naar 40 km/u niet te realiseren is. De leden vragen of de regering kan aangeven of zij het alleen niet wenselijk acht of dat het technisch gezien ook niet zou kunnen.

Uw Kamer is door mijn ambtsvoorganger geïnformeerd over de alternatieve vormen van registratie die in aanloop naar de indiening van dit wetsvoorstel zijn onderzocht (Kamerstukken II 2016/17, 29398, nr. 561). Kentekening kwam hierbij naar voren als de eenvoudigste manier van registreren en als de goedkoopste vorm van registratie. Een alternatieve vorm van registratie zou technisch gezien weliswaar mogelijk zijn, maar zou kostenverhogend werken en zou vervolgens niet zonder ingrijpende aanpassingen raadpleegbaar kunnen zijn

voor andere partijen. Daarnaast is de kentekenregistratie beter toegesneden op ontwikkelingen rond internationale uitwisseling van kentekengegevens. Verder hebben de decentrale wegbeheerders (IPO, VNG en UvW), die bepalen welke voertuigen mogen rijden op de door hen beheerde wegen, in het voorjaar van 2017 per brief aangegeven tegenstander te zijn van snelheidsverhoging zonder kentekening. De belangrijkste argumenten waren dat handhaving op straat vrijwel onmogelijk zou zijn en dat de technische geschiktheid voor een dergelijke snelheid niet gewaarborgd is. Alle betrokken partijen geven aan dat de geschiktheid van het voertuig moet blijken uit de registratie van het voertuig. Om dit te kunnen handhaven is een kentekenplaat het geschikte middel.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

Inleiding

De leden van de CDA-fractie vragen of voor nieuwe aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken achter LBT's en MMBS'en (hierna: LBTA's) waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 km/u bedraagt, niet hoeven te worden geregistreerd, maar dat daarvoor een witte volgplaat voldoende is, daar dat ook geldt voor bestaande LBTA's waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 km/u bedraagt.

Alle nieuwe LBTA's dienen te worden goedgekeurd sinds 1 januari 2016, op grond van de Europese verordening nr. 167/2013. Daarbij hoort logischerwijs een registratieplicht, zoals bij alle andere voertuigcategorieën. Met de voorgestelde systematiek wordt aangesloten bij de algehele structuur van goedkeuring en registratie van nieuwe voertuigen. De Europese regelgeving, en als gevolg daarvan de Nederlandse, kent geen uitzondering op de goedkeuringsplicht voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van minder dan 25 km/u. Dat maakt ook de registratie van deze voertuigen noodzakelijk. Er is alleen een vrijstelling van de kentekenplicht voor getrokken voertuigen met een technische maximummassa van minder dan 750 kg of die niet draaien om de verticale as, zoals die ook geldt voor het snelverkeer.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom de regering, gelet op de kritiek van de RvS, er niet voor heeft gekozen om de verplichte kentekening te beperken tot bijvoorbeeld landbouwvoertuigen met een maximumconstructiesnelheid hoger dan 25 km/u.

Zoals in het antwoord op de vorige vraag van de leden van de CDA-fractie is aangegeven, geldt sinds 1 januari 2016 voor alle nieuwe landbouwvoertuigen en getrokken voertuigen een goedkeuringsplicht op grond van verordening nr. 167/2013. Logischerwijs hoort daar een registratie- en kentekenplicht bij, aangezien alleen dan goed kan worden gecontroleerd of alle voertuigen die de

weg op gaan ook daadwerkelijk zijn goedgekeurd. Het is aan de hand van de buitenzijde van het voertuig immers niet te achterhalen of het voertuig technisch geschikt is om te rijden op de openbare weg en wat bijvoorbeeld de maximumconstructiesnelheid is. Dat zou de handhaving op de registratie- en kentekenplicht praktisch onmogelijk maken. Een onderscheid naargelang de maximumconstructiesnelheid zou bijvoorbeeld kunnen uitlokken dat een voertuig voor de goedkeuring een lage maximumconstructiesnelheid heeft die later kan worden 'opgevoerd', om de verplichte kentekening te ontwijken. Dat is onwenselijk.

Voor de bestaande voertuigen geldt de plicht tot het voeren van de kentekenplaat in de overgangperiode tot 2025 overigens wel alleen voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid boven de 25 km/u, en ten aanzien van getrokken voertuigen alleen voor zover daarmee ook daadwerkelijk meer dan 25 km/u gereden wordt.

Bestaand wagenpark

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er is gekozen voor een conversietermijn van een jaar en welke afwegingen hieraan ten grondslag liggen. De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe men is uitgekomen op een conversieperiode die loopt tot 20 mei 2020. De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe er omgegaan wordt met aanhangers.

De uiterste datum voor de invoering van de apk-plicht voor snelle LBT's is inmiddels verstreken. Nederland kan dus niet meer tijdig implementeren, maar zal alsnog zo snel mogelijk tot implementatie moeten overgaan. Om de duur van de conversieperiode acceptabel te houden, is met de branche en de RDW besproken dat een termijn van minimaal 6 maanden nodig is om de conversie te volbrengen. Daaraan voorafgaand is minimaal 3 maanden nodig voor het opzetten en doorlopen van een communicatietraject en bijvoorbeeld ook voor het door mechanisatiebedrijven aanvragen van erkenningen bedrijfsvoorraad. Het stellen van de datum van 20 mei 2020 had enerzijds te maken gehad met het feit dat het een verklaarbare datum is. De verplichte invoeringsdatum van de apk-plicht voor snelle LBT's was 20 mei 2018. Omdat snelle LBT's na twee jaar gekeurd zouden moeten worden, werd 20 mei 2020 beschouwd als logische einddatum van de conversieperiode. Anderzijds was er rekening mee gehouden dat het nog enige tijd duurt voordat het wetsvoorstel bekrachtigd is. Nu 20 mei 2020 snel dichterbij komt, is de bij deze nota naar aanleiding van het verslag gevoegde nota van wijziging ingediend, om de einddatum van de conversie later te kunnen vaststellen bij koninklijk besluit. Daarbij zal worden gezorgd dat de conversieperiode lang genoeg is en zal rekening worden gehouden met de wensen van de branche, alsmede met de lopende infractieprocedure. De getrokken voertuigen zullen ook moeten worden geregistreerd gedurende de conversieperiode. De goedkeuringsplicht op basis van de Europese regelgeving

is reeds ingegaan. De regering ziet geen reden om voor getrokken voertuigen (aanhangwagens) een andere conversieperiode in te stellen dan geldt voor de motorvoertuigen.

Verder zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd waarom alleen registratieaanvragen die voor 1 mei 2020 worden ingediend door de RDW gegarandeerd voor het einde van de conversieperiode kunnen worden afgehandeld.

De RDW zal tijd nodig hebben om aanvragen af te handelen en controles uit te voeren, wanneer bijvoorbeeld blijkt dat twee aanvragen op hetzelfde voertuig worden gedaan. Daarom kon niet worden gegarandeerd dat aanvragen die na 1 mei zouden worden ingediend, nog voor 20 mei zouden kunnen worden afgehandeld. Dat zal ook gelden voor de nieuwe einddatum van de conversieperiode: voor aanvragen die vlak voor die datum worden ingediend, kan niet worden gegarandeerd dat die tijdig zijn afgehandeld.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom voor de huidige LBT's de conversieperiode korter zal zijn dan gewenst door de branche. De leden vragen of de regering kan aangeven of de branche nu kan leven met de voorgestelde conversieperiode.

De branche heeft in een eerder stadium aangegeven het wenselijk te vinden een conversieperiode te hebben waarin minimaal twee winterperiodes zouden liggen. Echter, door latere invoering van de wet en de lopende Europese infractie wordt deze periode steeds korter en kan geen uitstel plaatsvinden. Met de branche is daarom overeenstemming bereikt over het feit dat de conversieperiode minimaal één winterperiode zal omvatten.

Maatregelen om de kosten te drukken

De leden van de CDA-fractie lezen dat verschillende voertuigen zullen worden uitgezonderd voor de registratieplicht. De leden vragen of kan worden bevestigd dat dit ook gaat gelden voor de zogenoemde fruittreintjes. Daarbij vragen de leden of de regering kan aangeven of fruittreintjes voor oogstdoeleinden tussen 1 juli en 30 november ook zonder kenteken gebruikt mogen worden op de openbare weg en of fruittreintjes buiten deze periode wel een kentekenplicht hebben en, zo ja, waarom. Verder zijn deze leden benieuwd of voor mest- en giertanks uitzonderingen gelden op het gebied van registratie en kentekening en of mest- en giertanks niet onder de apk-plicht gaan vallen. Deze leden vragen of er ook uitzonderingen gelden voor kooiapen (meeneemheftrucks) en heftrucks en, zo ja, welke.

De bestaande fruittreintjes die worden gebruikt op de openbare weg worden uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht binnen de gestelde periode van 1 juli tot en met 30 november. De reden is dat die voertuigen enkel in die periode gebruikt worden voor oogstdoeleinden en vanwege dat gebruik zouden moeten worden vrijgesteld. Buiten die periode is er voor het rijden op de openbare weg wel een registratie- en kentekenplicht, omdat het fruittreintje dan niet voor oogstdoeleinden wordt gebruikt. Dit is ook zo afgesproken met de tuinbouwbranche. Wanneer de periode verder wordt opgerekt buiten de reguliere gebruikperiode, zullen eigenaren van meer soorten voertuigen zich beroepen op deze uitzondering, om daarmee de goedkeurings- en registratieplicht te ontduiken. Dat is onwenselijk.

Mest- en giertanks zijn niet uitgezonderd van de goedkeuringsplicht en dienen sinds 1 januari 2016 te zijn goedgekeurd voor toelating tot de weg. De registratie- en kentekenplicht voor bestaande en nieuwe voertuigen van deze soort is gelijk aan die van andere getrokken voertuigen. Mest- en giertanks zijn, net als andere getrokken voertuigen, niet apk-plichtig.

Meeneemheftrucks en heftrucks zijn in de huidige situatie MMBS'en en in de nieuwe situatie MM's. Deze voertuigen worden hoofdzakelijk gebruikt op bedrijfsterreinen voor laden en lossen. Voor zover ze niet op de openbare weg komen, is de goedkeurings-, registratie- en kentekenplicht sowieso niet van toepassing. Deze voertuigen worden ook voor de openbare weg uitgezonderd van de goedkeurings- en registratieplicht en daarmee van de kentekenplicht. Heftrucks worden vrijgesteld van de registratie- en kentekenplicht als ze niet breder zijn dan 1,30 meter (met inbegrip van de breedte van één of meer verwisselbare gedragen uitrustingsstukken), zijn voorzien van een hefinrichting aan de voorzijde en geen aanhangwagen voortbewegen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan bevestigen dat voertuigen die alleen van de weg gebruik moeten maken voor bijvoorbeeld onderhoud of reparatie gewoon een bestaand handelaarskenteken kunnen blijven gebruiken.

Het handelaarskenteken zoals dat nu bekend is, blijft bestaan en kan worden gebruikt voor voertuigen die alleen van de weg gebruikmaken voor bijvoorbeeld onderhoud of reparatie. In afwijking van de huidige situatie zal wel een specifieke kentekenserie van handelaarskentekens worden geïntroduceerd voor landbouwvoertuigen. Er kan voor landbouwvoertuigen dus geen gebruik worden gemaakt van de afgegeven handelaarskentekens voor snelverkeer en aanhangwagens. De reden daarvoor is dat er bij handelaarskentekens voor landbouwvoertuigen geen belastingheffing plaatsvindt, in tegenstelling tot handelaarskentekens voor andere voertuigen.

De leden van de CDA-fractie vragen ook hoeveel kosten zullen worden bespaard, doordat kentekenplaatverlichting niet verplicht wordt voor het bestaande

voertuigpark. De leden vragen tevens of de regering een overzicht kan geven van de totale kosten die worden bespaard door de maatregelen die worden beschreven onder paragraaf 3.6 van de memorie van toelichting.

Het bestaande voertuigpark is dusdanig divers dat geen eenduidige inschatting kan worden gemaakt van de besparing die volgt uit het niet verplichten van kentekenplaatverlichting. Voor sommige voertuigen zou de investering en daarmee de besparing zeer beperkt zijn, omdat die al een plaats voor een kentekenplaat hebben, misschien zelfs met een voorziening voor verlichting. Voor andere voertuigen, die een dergelijke voorziening niet hebben en waar die voorziening moeilijk is aan te brengen, zal de besparing veel groter zijn. Wat betreft de overige besparingen die zijn genoemd in paragraaf 3.6 van de memorie van toelichting, worden door de regering voor het bestaande voertuigpark de onderstaande besparingen op de nalevingskosten geschat. De besparingen per voertuig gelden ook voor elk nieuw voertuig. Hierbij zijn de besparingen van tijd voor de belanghebbenden en (andere) administratieve lasten niet meegenomen. Die maken de besparing echter nog groter. Zo bespaart een bedrijf 55 minuten door het digitale tenaamstellen. Uitgaande van 68.000 bedrijven die dat zullen doen en een uurtarief van € 36,- komt de extra besparing bijvoorbeeld neer op € 2.244.000,-.

Besparingspost	Per voertuig/bedrijf	Aantal voertuigen/bedrijven	Totaal
1. Digitale tenaamstelling	Zelfde tarief	68.000	€ 0
2. Grensverkeerkenteken	€ 7,90 (alleen tenaamstelling) + € 12,- (geen plaat nodig)	20.000	€ 398.000
3. Geen schouw	€ 81,- (identificatie)	550.000	€ 44.550.000,-
4. Geen herkenningsplaat	€ 25,-	570.000	€ 14.250.000,-
5. Geen kentekenplaat voorzijde	€ 12,-	550.000	€ 6.600.000,-
6. Uitzondering registratie- en kentekenplicht	€ 30,- (registratie en kentekenplaat)	Onbekend	Onbekend
7. Witte volgplaat (van één van de gekentekende	€ 10,-	Onbekend	Onbekend

35188

voertuigen van eigenaar/houder)			
8. Voertuigen die niet op de weg komen	€ 30 (geen registratie en kentekenplaat, maar handelaarskenteken)	Onbekend	Onbekend
9. Bestaande modellen kentekenplaten	<i>Een concreet bedrag aan besparing is niet vast te stellen; het is onbekend hoeveel het ontwerp van een nieuwe kentekenplaat zou hebben gekost.</i>		
Totale besparing nalevingskosten (minimaal en voor zover gegevens bekend zijn)			€ 65.798.000,-

De leden van de CDA-fractie vragen de regering om aan te geven hoe zij ertegen aankijkt indien men na het behalen van het trekkerrijbewijs geen BE-rijbewijs meer hoeft te halen in verband met tijds- en kostenbesparing.

De Europese Derde rijbewijsrichtlijn schrijft voor dat bestuurders van personenauto's met een zwaardere aanhangwagen in het bezit moeten zijn van een BE-rijbewijs. Het trekkerrijbewijs of T-rijbewijs is geen Europese, maar een nationale rijbewijscategorie. De Europese Derde rijbewijsrichtlijn geeft hierdoor geen mogelijkheid om voor het BE-rijbewijs een vrijstelling te geven als iemand een T-rijbewijs gehaald heeft.

GV-kenteken

De leden van de VVD-fractie vragen welke richtlijn er wordt aangehouden voor buitenlandse voertuigen die in Nederland rijden zonder kenteken. De leden willen weten welke afspraken hierover worden gemaakt met onze aangrenzende landen.

Indien een bestuurder van een buitenlands voertuig zonder kenteken in Nederland rijdt terwijl dat voertuig wel kentekenplichtig is, is de bestuurder in overtreding. Hiervoor gelden dezelfde regels en afspraken als die gelden voor andere verkeersovertredingen door bestuurders van buitenlandse voertuigen. Overigens zal het naar verwachting niet voorkomen dat buitenlandse LBT's zonder kenteken in Nederland rijden, aangezien LBT's in alle andere Europese landen al een eigen kenteken moeten hebben. In Nederland is eerder juist in overleg met de aangrenzende landen het GV-kenteken ingevoerd om te voldoen aan de kentekenplaatplicht in het buitenland.

Schouw

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoeveel kosten zullen worden bespaard nu de regering geen schouw invoert.

De kosten voor een schouw (identificatie) zijn € 81,- per voertuig. Voor de naar schatting 270.000 LBT's levert het niet schouwen een besparing op van € 21.870.000,-. Voor de naar schatting 130.000 MMBS'en is dit een besparing van € 10.530.000,-. De besparing voor het niet schouwen van de naar verwachting 150.000 getrokken voertuigen komt neer op € 12.150.000,-. In totaal komt dit neer op een besparing van € 44.550.000,- voor de sector, nog los van de tijd die men kwijt is om naar een RDW-keuringsstation te gaan om de schouw uit te laten voeren.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre kentekening nodig is om een staandehouding uit te voeren.

Kentekening is zeer belangrijk voor een goedwerkende controle, ook bij staandehouding. Of een voertuig al dan niet is voorzien van een kentekenplaat kan immers al een eerste aanleiding zijn om een voertuig daadwerkelijk te controleren. Ook tijdens de controle is een kenteken belangrijk. Weliswaar zijn er ook andere gegevens waarmee de registers bevraagd kunnen worden (zoals het voertuigidentificatienummer), maar die zijn vooral bij landbouwvoertuigen niet altijd even goed leesbaar en zitten op wisselende plaatsen op het voertuig. Een kenteken, dat is af te lezen van het kentekenbewijs en (in combinatie met) de aangebrachte kentekenplaat, is voor alle partijen direct en eenvoudig te gebruiken voor registerbevragingen. Dit komt een accurate, snelle en efficiënte controle ten goede.

Daar komt nog bovenop dat het voor snelheidscontroles onmisbaar is dat een voertuig een kentekenplaat heeft, omdat dat de enige manier is om na te gaan wat de maximale toegestane snelheid van het voertuig is, alvorens over te gaan tot staandehouding.

Herkenningsplaat

De leden van de SGP-fractie vragen of de veronderstelling juist is dat bij het zien van een retroreflecterende kentekenplaat niet duidelijk is of het om een langzaam rijdend of een snel rijdend voertuig gaat, terwijl dat bij de huidige herkenning (een oranje afgeknotte driehoek) wel het geval is. De leden vragen wat het betekent voor de verkeersveiligheid dat de verplichting om een herkenningplaat aan te brengen, ten teken dat iets een langzaam rijdend voertuig betreft, zou gaan vervallen, omdat de kentekenplaat ook een retroreflecterende functie heeft.

Voertuigen dienen te worden goedgekeurd voor toelating tot de weg. Dit gebeurt op basis van Europese voorschriften. De herkenningsplaat is niet Europees voorgeschreven en kan daarmee niet worden geëist voor toelating tot de weg. Het doel van de invoering van de verplichting tot het voeren van de herkenningsplaat in 1995 was het creëren van zichtbaarheid van langzamere voertuigen door de extra retroreflectie. De vorm en kleur van die plaat hadden op zichzelf geen aanvullende functie. Het is niet de verwachting dat het niet meer voeren van de herkenningsplaat nadelig is voor de verkeersveiligheid, omdat de retroreflecterende eigenschappen van de kentekenplaat hoger zijn dan die van de herkenningsplaat. Bovendien staat het de houder vrij de herkenningsplaat te blijven voeren om aan te geven dat het langzaam verkeer betreft, maar is dit bij het voeren van een kentekenplaat niet meer verplicht. De voertuigen dienen bovendien te zijn voorzien van verlichting en retroreflecterende voorzieningen waardoor zij, overeenkomstig andere voertuigsoorten, zichtbaar zijn. Daarnaast gelden voor bredere voertuigen aanvullende markeringsvoorschriften (rood-witte markering) en verlichting (als ze breder zijn dan 3 meter, voor nieuwe voertuigen als ze breder zijn dan 2,55 meter).

Bestaande modellen kentekenplaten

De leden van de VVD-fractie vragen vanaf welk moment er een kentekenplicht komt voor nieuwe voertuigen en hoe wordt omgegaan met trekkers die nog geen kenteken hebben. De leden vragen of de regering de overgangsregeling kan toelichten.

Zoals beschreven in de introductie, zijn nieuwe voertuigen (voertuigen die na de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel in het verkeer worden gebracht) onmiddellijk verplicht tot kentekening. De in het wetsvoorstel beschreven overgangsregeling geldt voor bestaande voertuigen. Die moeten worden geregistreerd voor het einde van de conversieperiode. Het is niet in alle gevallen verplicht meteen een kentekenplaat aan te brengen op die voertuigen. Die plicht geldt in slechts drie gevallen, namelijk als het voertuig apk-plichtig is, als daarmee sneller zal worden gereden dan 25 km/u of als daarvoor een ontheffing zal worden gevraagd. In alle andere gevallen is het voeren van een kentekenplaat tot 1 januari 2025 nog niet verplicht. Voertuigen die geen kentekenplaat hebben, maar die op grond van het voorgaande wel zouden moeten hebben, zijn na het einde van de conversieperiode in overtreding.

Snelheidsverhoging

De leden van de VVD-fractie vragen welke stappen, in samenspraak met provincies, genomen worden om de snelheidsverhoging ook daadwerkelijk te effectueren. De leden willen weten hoe ervoor wordt gezorgd dat op zo veel

mogelijk wegen buiten de bebouwde kom door LBT's gereden kan worden met de nieuwe snelheid. De leden vragen welk instrument de regering tot haar beschikking heeft als provincies niet bereid zijn hieraan mee te werken. Deze leden vragen in hoeverre de garantie aanwezig is dat trekkers met een kenteken dadelijk overal meer dan 40 km/u mogen rijden. De leden vragen hoe de afweging wordt gemaakt waar dat wel mag en waar niet en wie verantwoordelijk is voor die afweging.

Voor de verhoging van de maximumsnelheid voor LBT's zal het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aangepast worden. Wegbeheerders zullen op basis hiervan een "ja, tenzij"-beleid nastreven: in principe worden wegen vrijgegeven voor landbouwverkeer, tenzij er vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid reden is om dat niet te doen. De afweging om landbouwverkeer wel of niet toe te laten is aan de wegbeheerder, niet aan de regering. Om de wegbeheerder te ondersteunen in het maken van de afweging, zal de regering het kennisplatform CROW de opdracht geven om voorlichting te geven aan wegbeheerders en om richtlijnen op te stellen voor het wel of niet toelaten van landbouwverkeer. Over die opdracht zijn al gesprekken gevoerd met CROW.

De leden van de CDA-fractie zouden graag meer achtergrondinformatie ontvangen waarom het voeren van een kentekenplaat door LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's een voorwaarde is voor een verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u.

Die voorwaarde is gesteld door de decentrale wegbeheerders (IPO, VNG en UvW) om uitvoering te geven aan het verhogen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen. Het verhogen van de maximumsnelheid is hierbij onlosmakelijk verbonden aan goede handhaving. Het ontbreken van een kentekenplaat zou de handhaving dusdanig bemoeilijken dat niet op een goede manier uitvoering zou kunnen worden gegeven aan de snelheidsverhoging. Daarnaast zou de technische geschiktheid van een voertuig voor een dergelijke snelheid niet gewaarborgd zijn als niet door middel van goedkeuring, registratie en kentekening wordt gekeken naar de technische kenmerken van het voertuig, waaronder de maximumconstructiesnelheid.

De leden van de SGP-fractie horen graag wat de verhoging van de maximumsnelheid in de praktijk zal betekenen voor de verkeersveiligheid.

Alhoewel de maximumsnelheid voor LBT's en MMBS'en momenteel 25 km/u is, kan het overgrote deel van de voertuigen harder. Het verhogen van de maximumsnelheid biedt LBT's, MMBS'en en MM's de mogelijkheid om gebiedsontsluitingswegen te gebruiken. Dit is een uitdrukkelijke wens van de branche. Het verhogen van de maximumsnelheid zorgt ervoor dat genoemde

voertuigen snellere routes kunnen rijden en drukke, smalle dorpskernen meer kunnen vermijden. Ook andere plekken waarbij landbouwverkeer in aanraking kan komen met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, kunnen vermeden worden. Dit komt de verkeersveiligheid op deze plekken ten goede.

Centraal ontheffingssysteem voor (land)bouwvoertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met het centrale loket om ontheffingen te verlenen voor weggebruik.

De RDW werkt momenteel aan een uitvoeringstoets om te kijken op welke manier invulling kan worden gegeven aan het centrale ontheffingenloket. Bij het opstellen van deze uitvoeringstoets worden de branche en wegbeheerders betrokken. Het doel is om te komen tot een centraal, eenvoudig en goedkoop aanvraag- en afgifteproces voor ontheffingverlening.

De leden van de VVD-fractie vragen wat gegronde redenen zijn om wegen niet vrij te geven voor trekkers en hoe het begrip verkeersveiligheid hierin moet worden gedeut.

De wegbeheerder bepaalt of een voertuig wel of niet op een weg mag komen. Voor het maken van deze afweging kunnen wegbeheerders gebruikmaken van richtlijnen van het kennisplatform CROW. Het begrip verkeersveiligheid duidt op de vraag of een weg geschikt is voor landbouwverkeer. Zeker wanneer er sprake is van landbouwverkeer dat groter of zwaarder is dan gebruikelijk, is een goede afweging van de verkeersveiligheid van belang. Zo kan de weg in kwestie door een woonwijk lopen of een dusdanig smal profiel hebben dat er te weinig vrije ruimte overblijft voor het andere verkeer wanneer een landbouwvoertuig over de weg zou rijden. Wanneer er op een weg veel fietsverkeer op de rijbaan is, kan een wegbeheerder ook afzien van het vrijgeven van de weg. Verder gelden voor sommige wegen hoogte- of gewichtsbependingen.

De wegbeheerder zal voor het vrijgeven van de wegen voor landbouwvoertuigen ook letten op de maximale snelheid die op de weg mag worden gereden. In een aantal gevallen zal namelijk gekozen worden om voertuigen die niet harder kunnen of mogen dan 25 km/u niet toe te laten, omdat dat gevaarlijke situaties oplevert door te grote snelheidsverschillen. Bijvoorbeeld op rondwegen waar 70 km/u gereden mag worden.

Verhouding tot bestaande regelgeving

BPM en MRB

De leden van de VVD-fractie vragen welke voertuigen onder de BPM en de MRB vallen en welke voertuigen hiervan worden uitgesloten en op welke gronden. De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast of de uitzondering voor BPM en MRB blijft. De leden willen weten welke afspraken daarover zijn gemaakt. De leden vragen zich ook af of een kenteken geen opstapje is naar extra belastingen.

Als hoofdregel wordt de BPM geheven bij registratie van een personenauto, motorrijwiel of bestelauto in het kentekenregister. De MRB wordt geheven voor het 'houden' van een motorrijtuig. Voertuigen waarvoor bij het gebruik van de weg geen kenteken is voorgeschreven worden voor de heffing van de MRB niet als motorrijtuig aangemerkt. Dit heeft als gevolg dat voor het houden van dergelijke voertuigen geen MRB is verschuldigd.

Met de inwerkingtreding van het wetsvoorstel worden LBT's, MMBS'en en MM's uitgezonderd van de BPM en MRB. Op dat punt verandert er dus niets. In de artikelen IV en VI van het wetsvoorstel wordt voorgesteld respectievelijk de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 te wijzigen, om de genoemde voertuigen die als zodanig in het kentekenregister zijn geregistreerd, uit te zonderen. Door die uitzondering is het niet zo dat het kenteken een opstap is naar extra belastingen. Daarvoor zou een wetswijziging nodig zijn.

Tevens wordt met de artikelen V en VII van het wetsvoorstel voorgesteld om bestaande voertuigen, die (nog) niet zijn gekentekend, uit te zonderen van respectievelijk de BPM en de MRB.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan verzekeren dat na het wijzigen van de wet, net als nu, voor de LBT's, MMBS'en en de MM's geen opcenten of andere heffingen geheven mogen worden. De leden vragen of in de wet elke ruimte hiervoor worden uitgesloten en, zo nee, waar wel ruimte blijft bestaan.

De LBT's, MMBS'en en MM's worden, net als nu, geheel uitgesloten van de MRB, en daarmee ook van opcenten en andere heffingen die aansluiten op de MRB. Dat gebeurt door de hiervoor besproken voorgestelde wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 tot uitzondering van LBT's, MMBS'en en MM's die als zodanig in het kentekenregister zijn geregistreerd (artikel VI) en de uitzondering van bestaande LBT's en MMBS'en van het begrip 'motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven' uit artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (artikel VII).

Het is de leden van de CDA-fractie nog onduidelijk of wijziging van de Wet BPM 1992 en Wet MRB 1994 al geregeld wordt met dit wetsvoorstel of met een apart wetsvoorstel. Indien het laatste, vragen de leden hoe dan wordt voorkomen dat provincies niet tijdelijk provinciale opcenten of MRB kunnen gaan heffen.

Zoals in antwoord op de eerdere vragen van de VVD-fractie is aangegeven, worden met de artikelen IV en VI respectievelijk de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 gewijzigd. Er is dus geen apart wetsvoorstel nodig.

WAM

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de verzekeringskosten gelijk zullen blijven na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel. Zo nee, wat wijzigt er dan, vragen deze leden.

De verzekering van landbouwvoertuigen zal verschuiven van bedrijfsniveau naar individuele voertuigen. Hiermee zal de verzekering van LBT's vergelijkbaar worden met die van andere voertuigcategorieën, die ook op voertuigniveau worden verzekerd. Die systematiek is voor de verzekeraars bekend. Veel landbouwvoertuigen zijn nu al specifiek benoemd binnen bedrijfspolissen en de meeste verzekeraars zijn ook al afgestapt van de zogenaamde kavels. De verzekeringskosten zullen om deze redenen naar verwachting gelijk blijven.

Uitvoering en handhaving

Apk

De leden van de VVD-fractie vragen of de bestaande voertuigen tijdig gekeurd kunnen worden. De leden vragen hoe dat in zijn werk gaat en of daarvoor voldoende capaciteit is.

De apk zal worden uitgevoerd door erkende bedrijven. Of er voldoende erkende bedrijven komen die de apk kunnen gaan uitvoeren is op dit moment niet aan te geven. Wel heeft de landbouwmechanisatiebranche meerdere malen aangegeven de apk voor de desbetreffende voertuigen te willen gaan uitvoeren, ondanks de onzekerheid van het aantal te keuren voertuigen. Wanneer er onvoldoende keuringslocaties zijn, zal ook de RDW keuringen uitvoeren. De bestaande voertuigen die na het einde van de conversieperiode apk-plichtig worden, kunnen gefaseerd worden gekeurd. Op die manier wordt de last verspreid. Hiervoor wordt een zogenoemd ingroeiscenario opgesteld, dat in het Besluit voertuigen zal worden opgenomen. Daarin wordt bepaald per welke datum de eerste apk moet zijn uitgevoerd, afhankelijk van het kalenderjaar waarin het desbetreffende voertuig voor het eerst is toegelaten tot de weg.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de regering de handhaving gaat vormgeven in de wetenschap dat het niet voor iedereen tijdig duidelijk zal zijn wat van hen verwacht wordt.

Op het gebied van handhaving wordt intensief samengewerkt met de betrokken organisaties om ervoor te zorgen dat iedereen tijdig op de hoogte is van de nieuwe wet- en regelgeving. Er wordt een voorlichtingscampagne opgestart die als doel heeft om iedereen tijdig te informeren over wat er van hen verwacht wordt. Hierbij zullen de betrokken brancheverenigingen ook een rol spelen door die informatie te delen met hun achterbannen.

De leden van de SGP-fractie vragen of de veronderstelling juist is dat ook na invoering van het wetsvoorstel voor het controleren van de apk-plicht staandehoudingen nodig zijn, mede gelet op de vrijstelling van de apk-plicht onder bepaalde omstandigheden.

De veronderstelling van de leden van de SGP-fractie is juist. De apk-plicht voor de voertuigen als bedoeld in het wetsvoorstel is afhankelijk van het daadwerkelijke gebruik. Dit in tegenstelling tot de andere apk-plichtige voertuigcategorieën. Omdat het gebruik alleen bij staandehoudingen te toetsen is, zal er ook geen automatische handhaving van de apk-plicht plaatsvinden via de registers. Voor de desbetreffende voertuigen is staandehouding dus nodig om te controleren of sprake is van een apk-plicht, waarna kan worden vastgesteld of die ook is nageleefd.

Regeldrukeffecten

Financiële kosten

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de ontwikkeling is geweest van de kosten inzake een trekkerkenteken sinds de eerste aanzet om tot dit wetsvoorstel te komen. De leden vragen welke garanties er zijn dat het kenteken niet duurder uitpakt dan eerder ter indicatie is voorgelegd. De leden vragen ook hoe een toename van kosten en lasten wordt voorkomen.

De regering is ervan overtuigd dat het wetsvoorstel invulling geeft aan de wens van de branche om te komen tot een voorstel met zo laag mogelijk regeldrukeffecten. Sinds de eerste aanzet om tot het wetsvoorstel te komen is dit niet veranderd en zijn de kosten in het oog gehouden. De kosten voor registratie en kentekening zullen worden gedekt uit de tarieven die worden vastgelegd in de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer. Aanpassingen van die tarieven moeten worden onderbouwd en behoeven mijn goedkeuring.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of voor oldtimer LBT's dezelfde regels gelden als voor alle LBT's en zo ja, wat dit inhoudt qua kosten voor oldtimers.

Ja, ook oldtimers worden geregistreerd en zijn uiteindelijk kentekenplichtig. De kosten zijn hetzelfde als voor de andere LBT's en bedragen € 18,- voor de aanvraag van de registratie en € 12,- voor een kentekenplaat. Voor oldtimers komt er een mogelijkheid om 'blauwe' kentekenplaten te voeren indien het bouwjaar voor 1978 ligt, overeenkomstig de andere voertuigsoorten. Door de registratie en het voeren van een kentekenplaat mogen ook deze voertuigen harder dan 25 km/u indien zij daarvoor geschikt zijn. Daarnaast is met de registratie de tenaamgestelde vastgelegd in het kentekenregister, waardoor die bijvoorbeeld bij het terugvinden van een gestolen voertuig makkelijk kan worden achterhaald.

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd wat de precieze kosten zijn van registratie, kentekenplaat en de tenaamstelling.

De kosten voor registratie en tenaamstelling zijn voor een bestaand voertuig € 18,-. Voor nieuwe voertuigen bedragen de kosten voor beide samen € 49,10. Dat komt doordat de registratie meer kost, omdat een (goedkeurings)controle plaatsvindt en meer technische gegevens beschikbaar zijn. De kosten voor een kentekenplaat bedragen € 12,-, ongeacht of het voor een bestaand of een nieuw voertuig is. Voor getrokken voertuigen is mogelijk in plaats van een kentekenplaat een witte volgplaat à € 10,- nodig.

Advisering en consultatie

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de reacties uit de sector op voorliggend wetsvoorstel op hoofdlijnen zou kunnen weergeven.

Het wetsvoorstel is tot stand gekomen in afstemming met een brede klankbordgroep met daarin brancheverenigingen (RAI Vereniging, LTO Nederland, Cumela, Fedecom, FEHAC, Bouwend Nederland, Fehamec, TLN, Evofenedex, BMWT), handhavers (OM en Politie), wegbeheerders (IPO, VNG, UvW) en maatschappelijke organisaties (Fietsersbond en SWOV). Er is hierbij nog nader overleg gevoerd met LTO Nederland, Cumela, Fedecom, IPO en VNG. Deze partijen hebben schriftelijk laten weten akkoord te zijn met de inhoud van het wetsvoorstel zoals dat nu aan uw Kamer voorligt. De partijen zien uit naar de inwerkingtreding van het wetsvoorstel, omdat dit ook duidelijkheid biedt, aangezien de wijzigingen al jarenlang boven de markt hangen. Bij de inwerkingtreding is wel van belang dat de sector zich op de nieuwe wet- en regelgeving kan voorbereiden, alsmede dat er genoeg tijd is voor de conversie. Daarom is bijzondere aandacht uitgegaan naar de conversieperiode. Dat heeft ook geleid tot de bijgevoegde nota van wijziging, waarmee de einddatum van de

35188

conversieperiode op een later moment kan worden vastgesteld om te verzekeren dat er voldoende tijd is. Voor een goede implementatie zullen de partijen uit de hierboven beschreven klankbordgroep door de regering en de RDW blijvend worden betrokken in het vervolgtraject.

Kennisname nieuwe wet- en regelgeving

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de regering ervoor gaat zorgen dat alle betrokkenen op de hoogte worden gesteld van de nieuwe verplichtingen. De leden van de VVD-fractie vragen hoe er door de overheid wordt bijgedragen aan de kennisname van bedrijven over de nieuwe wet- en regelgeving.

Er komt een uitgebreide voorlichtingscampagne door de RDW en de betrokken brancheverenigingen. Er zullen artikelen worden geplaatst in vakbladen, er worden samen met brancheverenigingen voorlichtingsavonden georganiseerd en er worden informatiepakketten beschikbaar gesteld. Daarnaast zal de regering kennisplatform CROW opdracht geven om voorlichting te geven aan wegbeheerders en richtlijnen op te stellen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga