

Vergaderjaar 2018–2019

35 188

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 23 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
<i>Inleiding</i>	2
<i>Strekking van het wetsvoorstel</i>	3
Aanleiding en noodzaak	4
<i>Noodzaak</i>	4
<i>Eerder wetsvoorstel en alternatief registratiesysteem</i>	4
<i>Doelstelling en uitgangspunten huidig wetsvoorstel</i>	4
Hoofdlijnen van het wetsvoorstel	4
<i>Bestaand wagenpark</i>	5
<i>Maatregelen om de kosten te drukken</i>	5
<i>Grensverkeerkenteken</i>	6
<i>Schouw</i>	6
<i>Herkenningsplaat</i>	6
<i>Bestaande modellen kentekenplaten</i>	6
<i>Snelheidsverhoging</i>	6
<i>Centraal ontheffingsysteem voor (land)bouwvoertuigen</i>	7
Verhouding tot bestaande regelgeving	7
<i>Belasting Personen Motorvoertuigen (hierna: BPM) en</i>	
<i>Motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB)</i>	7

<i>Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM)</i>	7
Uitvoering en handhaving	7
APK	7
Regeldrukeffecten	8
<i>Financiële kosten</i>	8
<i>Advisering en consultatie</i>	8
<i>Kennisname nieuwe regelgeving</i>	8

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel inzake de 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 (Kamerstuk 35 188) (hierna: het wetsvoorstel).

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van onderhavige wetsvoorstel. Om het wetsvoorstel beter te kunnen beoordelen hebben deze leden de volgende vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen, mede naar aanleiding van de kritische noties van de Raad van State (hierna: RvS).

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. Deze leden vragen ook naar het effect van deze maatregel op de verkeersveiligheid. Hoeveel ongelukken vonden er met de 8.000 trekkers die het betreft plaats in 2018 en hoe had het hebben van een kenteken dit kunnen voorkomen, vragen deze leden.

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?

De leden van de PVV-fractie vragen hoe Frankrijk in de praktijk uitvoering heeft gegeven aan deze Europese verplichting. Wat zijn de kosten per trekker die een boer moet maken om de trekker te keuren en te laten voorzien van een kenteken, vragen deze leden. Deze leden vragen welk budget beschikbaar gesteld is voor de handhaving van deze nieuwe verplichting. Dekt dit budget de verwachte kosten van die handhaving? Deze leden vragen tot slot wat de consequenties zijn voor een boer die geen kenteken heeft.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de regering afwijkt van het advies van de 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.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat een aantal cruciale correcties -tevens verbeteringen- zijn doorgevoerd in het voorliggende wetsvoorstel ten opzichte van het in 2016 verworpen wetsvoorstel. Deze leden kunnen de gemaakte keuzes billijken en onderkennen dat aan de registratie- en kentekenplicht helaas kosten en administratieve lasten zijn verbonden. Deze leden drukken de regering op het hart deze tot een minimum te beperken voor boeren, tuinders en andere eigenaren van tractoren en dergelijke. Extra aandacht vragen deze leden voor de kosten en lasten voor eigenaren van historische voertuigen: ons mobiele erfgoed. Deze leden vinden het van groot belang dat dit erfgoed blijft bestaan en rijden en dat de eigenaren hiervan, die met veel liefde en passie hiervoor zorgen, geen onnodige belemmeringen ondervinden. Deelt de regering deze mening? Ziet de regering mogelijkheden deze lasten te beperken?

Strekking van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie nemen er notie van dat de Europese Commissie (hierna: EC) Nederland op 19 juli 2017 in gebreke gesteld heeft vanwege het niet tijdig omzetten van richtlijn 2014/45/EU. Welke gevolgen zijn er te verwachten van het in gebreke blijven van het omzetten van de richtlijn?

De leden van de VVD-fractie vragen welke voertuigen precies onder de motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS'en) vallen en welke onder de mobiele machines (hierna: MM's). Is er een overzicht van alle voertuigen? En welke maximumsnelheden zijn er aan welke voertuigen toegekend? Is er voldoende kennis aanwezig bij politie en handhavers om (snelheids-)overtredingen die met bezit of gebruik van dit type voertuig worden begaan op te sporen en te handhaven? Welke straffen kunnen in geval van een overtreding worden opgelegd? Welke garanties zijn er dat de categorie MMBS'en van omgebouwde personenvoertuigen met een oranje driehoek daadwerkelijk van de weg gehaald kunnen gaan worden? Hoeveel van deze omgebouwde voertuigen zijn er? Hoeveel incidenten met fraude of te hard rijden zijn de regering bekend? Kunnen deze voertuigen verboden worden om voortaan nog op de openbare weg te rijden? Wat is ervoor nodig om dat voor elkaar te krijgen?

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

De leden van de VVD-fractie vragen wat het betekent voor de eisen die gesteld worden aan een voertuig of en bestuurder als de MMBS'en verdwijnen en de MM's ervoor in de plaats komen. Kan gehandhaafd gaan worden op bestaande MMBS'en? Wat is de verwachting met betrekking tot de bestaande MMBS'en: worden deze zo onaantrekkelijk dat zij eindelijk verdwijnen? De categorie MMBS omvat ook machines en nuttige apparaten als bietenrooiers, hakkelaars en maaidorsers. Deze leden vragen of het mogelijk is deze te scheiden van de geknepen auto's met oranje driehoek.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de RvS voorstelt om het wetsvoorstel te splitsen in een deel dat uitsluitend strekt tot implementatie van richtlijn 2014/45/EU en het deel dat voortvloeit uit aangenomen moties. De regering geeft aan dit advies niet te volgen, 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 leden van de CDA-fractie lezen voorts dat het voeren van een kenteken voor sommige voertuigen verplicht wordt en voor andere vrijwillig is. Om meer helderheid te krijgen wat nu de voorgestelde regels zijn ontvangen deze leden graag een overzicht waarin duidelijk wordt of de volgende punten wel of niet gaan gelden voor bestaande voertuigen: verplicht tot een Algemene Periodieke Keuring (hierna: apk), registratieplichtig, kentekenplichtig, witte volgplaat.

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat om de gevolgen van de ingebrekestelling te beperken het noodzakelijk is de apk-plicht voor snelle landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT's) zo snel mogelijk te regelen. Kan de regering aangeven of hier harde deadlines aan gekoppeld zijn? Verder zijn deze leden benieuwd of er nog andere lidstaten zijn die de richtlijn nog niet hebben geïmplementeerd. Zo ja, welke lidstaten zijn dat en wanneer is de verwachting dat zij de richtlijn implementeren?

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

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

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 de richtlijn 2014/45/EU, maar ook uit de richtlijn 2014/47/EU en verordening nr. 167/2013. Kan de regering aangeven 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 kentekeningplicht hieruit volgt. Indien ook een kentekenplicht aan de orde is, waar valt dit uit af te leiden, vragen deze leden.

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. Zou de regering de verschillen op een rijtje kunnen zetten om dit meer helder te krijgen? Deze leden krijgen graag een nadere toelichting waarom met een alternatieve vorm van registratie de snelheidsverhoging naar 40 km/uur niet te realiseren is. Kan de regering aangeven of zij het alleen niet wenselijk acht of dat het technisch gezien ook niet zou kunnen?

Doelstelling en uitgangspunten huidig wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie vragen in welke mate het wetsvoorstel de wegen veiliger maakt.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

Inleiding

De leden van de CDA-fractie lezen dat bestaande 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. Kan de regering aangeven of dit ook geldt voor nieuwe

LBTAs waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 km/u bedraagt?

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.

Bestaand wagenpark

De leden van de VVD-fractie vinden de voorgestelde conversietermijn van een jaar betrekkelijk kort. Waarom is er voor deze termijn gekozen en welke afwegingen liggen hieraan ten grondslag? Deze leden vragen hoe er omgegaan wordt met aanhangers.

De leden van de CDA-fractie lezen dat een conversieperiode wordt voorgesteld die loopt tot 20 mei 2020. Deze leden zijn benieuwd hoe men op deze datum is uitgekomen. Verder zijn deze leden benieuwd waarom alleen registratieaanvragen die voor 1 mei 2020 worden ingediend door de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) gegarandeerd voor het einde van de conversieperiode kunnen worden afgehandeld. In paragraaf 8 van memorie van toelichting wordt aangegeven dat voor de huidige LBT's de conversieperiode korter zal zijn dan gewenst door de branche. Waarom is dat zo? De regering geeft aan dat wel rekening wordt gehouden met de wens van de branche om conversie in de winterperiode mogelijk te maken. Kan de regering aangeven of de branche nu kan leven met de voorgestelde conversieperiode?

Maatregelen om de kosten te drukken

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoeveel kosten zullen worden bespaard nu de regering geen schouw invoert, daar deze geen meerwaarde heeft, zoals zij aangeeft in haar reactie op het advies van de RvS.

De leden van de CDA-fractie lezen dat verschillende voertuigen zullen worden uitgezonderd voor de registratieplicht. Kan de regering bevestigen dat dit ook gaat gelden voor de zogenoemde fruittreintjes? Kan de regering aangeven of fruittreintjes voor oogstdoeleinden tussen 1 juli t/m 30 november ook zonder kenteken gebruikt mogen worden op de openbare weg? Hebben fruittreintjes buiten deze periode wel een kentekenplicht, vragen deze leden en, zo ja, waarom? Verder zijn deze leden benieuwd of voor mest- en giertanks uitzonderingen gelden op het gebied van registratie en kentekening. Deze leden vragen 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? Begrijpen deze leden goed dat voertuigen die alleen van de weg gebruik moeten maken voor bijvoorbeeld onderhoud of reparatie gewoon een bestaand handelaarskenteken kunnen blijven gebruiken? Hoeveel kosten zullen worden bespaard, doordat kentekenplaatverlichting niet verplicht wordt voor het bestaande voertuigpark, vragen deze leden. Kan de regering een overzicht geven van de totale kosten die worden bespaard door de maatregelen die worden beschreven onder paragraaf 3.6 van de memorie van toelichting?

De leden van de CDA-fractie hebben uit het veld gehoord dat jongeren die hun trekkertijdsbewijs hebben gehaald, als ze 16 jaar zijn, geleerd hebben om met een forse combinatie de weg op te mogen. Deze leden begrijpen dat als deze jongeren 18 jaar zijn geworden, ze echter ook het BE-rijbewijs moeten halen voor een grote aanhanger. Zou de regering kunnen aangeven 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, vragen deze leden.

Grensverkeerkenteken

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

Schouw

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

Herkenningsplaat

De leden van de SGP-fractie constateren dat het op dit moment verplicht is om een herkenningssplaat (een oranje afgeknotte driehoek) aan te brengen, ten teken dat iets een langzaam rijdend voertuig betreft. Deze verplichting zou gaan vervallen, omdat de kentekenplaat ook een retroreflecterende functie heeft. Deze leden zetten vraagtekens bij deze stellingname. Is de veronderstelling juist 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 herkenningssplaat wel het geval is, vragen deze leden. Wat betekent dit voor de verkeersveiligheid?

Bestaande modellen kentekenplaten

De leden van de VVD-fractie zien dat er een kentekenplicht komt voor nieuwe voertuigen. Deze leden vragen vanaf welk moment. Hoe wordt omgegaan met trekkers die nog geen kenteken hebben? Kan de regering de overgangsregeling toelichten?

Snelheidsverhoging

De leden van de VVD-fractie vragen welke stappen, in samenspraak met provincies, genomen worden om de snelheidsverhoging ook daadwerkelijk te effectueren. Hoe wordt ervoor gezorgd dat op zo veel mogelijk wegen buiten de bebouwde kom, uiteraard met oog voor de verkeersveiligheid, door LBT's gereden kan worden met de nieuwe snelheid? Welk instrument heeft de regering tot haar beschikking 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. Hoe wordt de afweging gemaakt waar dat wel mag en waar niet? Wie is verantwoordelijk voor die afweging?

De leden van de CDA-fractie zouden graag meer achtergrondinformatie ontvangen waarom het voeren van een kentekenplaat door LBT's, MMBS's en MM's en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken achter LBT's en MMBS'en (hierna: LBTAs) een voorwaarde is voor een verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u.

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

Centraal ontheffingensysteem voor (land)bouwvoertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met het centrale loket om ontheffingen te verlenen voor weggebruik. Wat zijn gegronde redenen om wegen niet vrij te geven voor trekkers? Hoe moeten we het begrip verkeersveiligheid hierin duiden?

Verhouding tot bestaande regelgeving

BPM en MRB

De leden van de VVD-fractie vragen welke voertuigen onder de BPM en de MRB vallen. Welke voertuigen worden hiervan uitgesloten en op welke gronden?

De leden van de CDA-fractie willen voorkomen dat provincies heffingen kunnen gaan opleggen als gevolg van dit wetsvoorstel. De regering geeft aan dat inschrijven in een kentekenregister normaliter zou leiden tot verschuldigdheid van belastingen, maar dat zij de wet zodanig aan zal passen dat LBT's MMBS'en en MM's niet in de heffing zullen worden betrokken. Deze leden 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. Zal in de wet elke ruimte hiervoor worden uitgesloten? Zo nee, waar blijft wel ruimte bestaan?

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

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.

Uitvoering en handhaving

Apk

De leden van de VVD-fractie vragen of de bestaande voertuigen tijdig gekeurd kunnen worden. Is daarvoor voldoende capaciteit? Hoe gaat dat in zijn werk, vragen deze leden.

De leden van de SGP-fractie merken op dat er een paar honderdduizend landbouwvoertuigen rondrijden, die deels in handen zijn van hobbyboeren. Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat alle betrokkenen op de hoogte worden gesteld van de nieuwe verplichtingen, vragen deze leden. Hoe gaat de regering de handhaving vormgeven in de wetenschap dat het niet voor iedereen tijdig duidelijk zal zijn wat van hen verwacht wordt? 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.

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. Welke garanties zijn er dat het kenteken niet duurder uitpakt dan eerder ter indicatie is voorgelegd? Hoe wordt een toename van kosten en lasten voorkomen? Blijft de uitzondering voor BPM en MRB? Welke afspraken zijn daarover gemaakt? Is een kenteken geen opstapje naar extra belastingen, vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of voor oldtimer LBT's dezelfde regels gelden als voor alle LBT's. Zo ja, wat houdt dit in qua kosten voor oldtimers? Deze leden zijn verder benieuwd wat de precieze kosten zijn van registratie, kentekenplaat en de tenaamstelling.

Advisering en consultatie

De leden van de CDA-fractie lezen dat is afgezien van een openbare internetconsultatie, omdat een vergelijkbaar wetsvoorstel eerder is ingediend en urgentie is geboden om invulling te geven aan de apk-plicht. Deze leden nemen aan dat de regering wel heeft gepolst en heeft overlegd met de sector over het voorliggende wetsvoorstel. Zou de regering de reacties uit de sector op voorliggend wetsvoorstel op hoofdlijnen kunnen weergeven?

Kennisname nieuwe wet- en regelgeving

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.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers