

8

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel 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 (35188).**

De voorzitter:

Aan de orde is de Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een apk- en kentekenplicht, snelheidsverhoging en betere toegang tot bepaalde wegen voor trekkers.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik zou allereerst het woord willen geven aan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Laat ik beginnen om te zeggen dat ik mijn bijdrage vandaag vrij kort zal houden, ondanks dat er acht minuten op de teller staat. Er ligt een wetsvoorstel, en dat wetsvoorstel is een uitwerking van Europese regelgeving. We lopen al achter, dus het is wat ons betreft hoog tijd dat we zorgen dat ook trekkers kenteken- en apk-plichtig worden. De reden dat ik hier sta en niet onze landbouwwoordvoerder is ook omdat we het weliswaar over trekkers hebben, maar vooral ook over het wegverkeer, over grote, zware voertuigen die, als ze aan het verkeer deelnemen, extra risico's veroorzaken, op dit moment nog zonder toezicht en handhaving. Dat hadden we eigenlijk jaren geleden al moeten regelen. Het moet van de EU, het maakt een einde aan een onterechte uitzondering en het geeft ons de middelen in handen om allerlei onwenselijke situatie aan te pakken en beter te handhaven. Daarom zijn wij voor.

Er zijn wat ons betreft wel een aantal zwakke plekken in de wet. Er komen toch weer uitzonderingen en vrijstellingen. De minister wil met de 40-kilometerregel wat zoet aan het zuur verbinden. De Raad van State zegt daarvan dat dat toch eigenlijk niet bij elkaar hoort. We zijn ook al jaren te laat, waardoor we eigenlijk geen overgangstermijn meer hebben. Juridisch, bestuurlijk en politiek verdient dit geen schoonheidsprijs, maar het belangrijkste wordt nu wel geregeld. Ik zal daarbij toelichten wat onze overwegingen zijn.

Om te beginnen de verkeersveiligheid. Het aantal dodelijke ongelukken met landbouwvoertuigen is helaas stabiel. De maximumsnelheid van 25 kilometer per uur blijkt in de praktijk te worden overtreden, trekkers en andere

landbouwvoertuigen zijn vaak enorm groot, veel groter dan het andere verkeer, er hangt gereedschap aan met scherpe uitsteeksels die vreselijke dingen doen bij een botsing. De "botsagressiviteit" noemt de SWOV dit. Ze rijden te hard over vent- en dorpswegen en te langzaam op de provinciale weg. En omdat ze geen kenteken hebben, is het heel moeilijk om goed te handhaven. OVV en SWOV zijn heel duidelijk: trekkers zijn een groot risico op de openbare weg. Dat risico verdwijnt natuurlijk niet per definitie met een kenteken, maar veel van de gevaarstelling wordt ook veroorzaakt door de bestuurders, die je wel zou kunnen aanpakken als met het kenteken ook de mogelijkheden voor handhavers toenemen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft een vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoor wat tegenstrijdigheden in het verhaal van mevrouw Kröger van GroenLinks. Ze zegt enerzijds dat het van alles gaat doen met de verkeersveiligheid, maar anderzijds hebben we gewoon geconstateerd dat we het helemaal niet in beeld hadden. Dus waar haalt u de wijsheid vandaan dat we alles effe gaan oplossen met een kentekenplicht?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als de heer Van Aalst had geluisterd, had hij gehoord dat ik juist zeg dat we niet alles gaan oplossen met een kentekenplicht, maar dat het wel de handhaving mogelijk maakt. Daarom zijn wij voor deze wet.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dus mijn collega van GroenLinks zegt dat er nu niet gehandhaafd wordt. Kan er nu niet gehandhaafd worden? Kunt u dat uitleggen? Een staandehouding lijkt me geen enkel probleem, ook zonder kentekenplaat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Van Aalst weet ook — dat hebben we ook gezien in de reactie van de politie op de boerenprotesten — dat zonder kenteken handhaving een stuk moeilijker is.

De heer **Bisschop** (SGP):

Toch even doorgaand op die handhaving: uit de woorden van mevrouw Kröger maak ik op dat zij denkt dat, als er geen kenteken is, er moeilijker kan worden gehandhaafd. Dat geldt hooguit voor elektronische snelheidsmeting. Maar voor de rest is het toch gewoon staandehouding, constateren van een overtreding, identiteit vaststellen, controleren of er een trekkerrijbewijs is, als dat aan de orde is, en handhaven? Wat verandert een kenteken daaraan?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is het voor OVV, SWOV en politie naar aanleiding van de boerenprotesten duidelijk dat met een kentekenplicht de handhaving makkelijker wordt, ook door elektronische handhaving.

De heer **Bisschop** (SGP):

Als SGP'er ben ik natuurlijk de laatste om te pleiten voor insubordinatie en het vergoelijken van wetsovertredingen – vanzelfsprekend. Maar u denkt toch niet dat als er straks op 21 maart weer massaal duizenden trekkers de weg opgaan, er nog sprake kan zijn van handhaving? Dit is toch een drogreden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou de woordvoerder van de SGP het volgende willen teruggeven: er moet toch gehandhaafd worden?

De heer **Bisschop** (SGP):

Volgens mij is dat niet de discussie die wij voeren. Wij voeren discussie over de vraag wat de kentekenplaat toevoegt aan de mogelijkheden voor handhaving. Dan zeg ik: die mogelijkheden zijn eigenlijk nihil, behalve bij elektronische snelheidsmetingen. Dan zou je zonder staandehouding kunnen handhaven. Anders moet je staande houden. Dan heb je als handhaver alle instrumenten om tot sancties te komen, toch? U bent dat met mij eens, neem ik aan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat ik even terug wil naar de situatie rond de boerenprotesten. De politie zegt heel duidelijk dat het in zo'n situatie zonder kentekenplicht onmogelijk is om te handhaven. Dat vind ik een heel sterk signaal. Uiteraard is de staandehouding een element van handhaving, maar dat is de kentekenplicht ook.

De **voorzitter**:

Meneer Bisschop, u weet dat we interrupties in tweeën doen? Dit is de vierde keer, hè? Heel kort.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ja. Hier zit een drogreden. Dit voorstel lag er al ruim voor de boerenprotesten en nu wordt het als argument gebruikt om te handhaven. Ik verzoek mevrouw Kröger om met een deugdelijke argumentatie te komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, ik kijk naar wat de OVV zegt, naar wat SWOV zegt en naar wat de politie zegt. Eigenlijk zeggen al die partijen dat het voor verkeersdeelnemers verplichten van een kenteken als consistent beleid, zeker in het geval van verkeersdeelnemers die risico's met zich meebrengen, de mogelijkheid om te handhaven vergroot.

Ik wil het toch nog even over de risico's hebben. De gevaarstelling gaat ook over het gedrag van bestuurders. De mogelijkheden voor handhavers nemen bij een kentekenplicht toe. Op zo'n 50 ziekenhuisopnames als gevolg van ongelukken zijn er 16 dodelijke slachtoffers, blijkt uit de cijfers. Bij geen verkeersongeluk is die verhouding zo scherp. Wie geraakt wordt door een trekker, maakt weinig kans. We kunnen dat niet blijven negeren.

Een deel van de onveiligheid kan ook worden veroorzaakt door technische gebreken en dat kan voorkomen worden

door onder andere een apk-plicht. Dat lost ook gelijk ons probleem op van eventueel gerommel met roetfilters en andere technologie om emissies te bestrijden. Landbouwtrekkers hebben met 13%, begrijpen we uit de cijfers, een groot aandeel in de stikstofuitstoot van het verkeer. Ook de bouwmaachines die in stedelijk gebied werken en daar met hun fijnstofuitstoot de luchtkwaliteit verslechteren, kunnen we met een apk-plicht beter controleren. Kan de minister dat bevestigen?

Dan heb ik een vraag over de timing van het wetsvoorstel. Nogmaals, wij steunen deze wet. Ik ben blij dat het eindelijk zover is na een lang traject. Maar waarom pas in 2025? Dit had toch al veel eerder gekund? We lopen al achter bij andere Europese landen, waarom dan nog deze vertraging?

Ten slotte de koppeling aan de maximumsnelheid. Ik zou graag van de minister willen weten – ik weet dat zij zich zeer druk maakt over de verkeersveiligheid – welke risico's zij hier ziet voor de verkeersveiligheid. Daar zijn echt veel zorgen over, ook vanuit de VNG. Uit de eerdere onderzoeken maak ik op dat dit heel slecht kan uitpakken voor de zwakkere verkeersdeelnemers. Voetgangers en fietsers zijn kansloos. Het voordeel van een snelheidsverhoging zou zijn dat trekkers eerder de provinciale wegen buiten de dorpskernen zouden nemen, maar het risico is natuurlijk dat dit niet gebeurt en grote, gevaarlijke voertuigen nog harder mogen op plekken waar fietsers en voetgangers zijn. Ik zou heel graag zien dat de minister samen met de VNG kijkt hoe we lokaal, daar waar het speelt, aanvullende regels kunnen maken voor de plaats van de trekker op de weg en de handhaving van die regels. Ik zou heel graag zien dat we het komende jaar aanvullende verkeersregels vaststellen die precies regelen wat wel en wat niet kan. Ik overweeg hierover een motie in te dienen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

□

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laten wij als PVV maar gelijk met de deur in huis vallen: wij waren tegen, wij zijn tegen en wij blijven tegen het voorstel om een apk-plicht voor snelle trekkers in te voeren en om trekkers te verplichten tot het voeren van een kenteken.

Voorzitter. Deze wijziging van de wet heeft maar één doel, namelijk het klakkeloos opleggen van een Europees dictaat aan onze boeren, die in deze tijden al zo veel over zich heen krijgen. Deze regering doet het in haar broek voor de Europese Commissie, die Nederland al in gebreke in heeft gesteld voor het niet tijdig uitvoeren van haar bevelen. Dat is de reden dat we hier vandaag staan, en niets anders.

Voorzitter. Laten we er duidelijk over zijn dat het natuurlijk niet Brussel is dat een kentekenplicht oplegt. Nee, dat zijn de Kamer en deze minister zelf. En waarom? Niemand heeft hier een fatsoenlijk argument voor. Dat is toch te gek voor woorden? In 2016 hebben we als Tweede Kamer dit wetsvoorstel al verworpen, en dan zouden we het nu

opeens wel moeten aannemen omdat Brussel ons chanteert met hoge boetes? Is dit nou die Europese Unie waar deze minister zo mee wegloupt? Is dit nou die mooie Europese gedachte? Het is totaal van de pot gerukt.

Voorzitter. Laat ik wat punten uit het wetsvoorstel naar voren halen. Het eerste wat de PVV in dit wetsvoorstel opvalt, is de "geautomatiseerde handhaving". Om het maar in gewoon Nederlands te zeggen: boerenflitspalen. Dat zijn flitspalen die landbouwvoertuigen met hun nieuwe kentekens eens flink in de gaten moeten gaan houden en gaan bekeuren. Het is gewoon een ordinaire afrekening waarmee Den Haag laat zien dat het de boeren keihard zal gaan terugpakken, omdat zij zich tegen de elite in Den Haag hebben verzet. Maar voorzitter, geloof u mij, die boeren gaan het er niet bij laten zitten; maak uw borst maar vast nat. De hardwerkende gezinnen laten zich niet piepelen door de Haagse elite.

Voorzitter. Verkeersveiligheid is voor de PVV heel belangrijk, maar dit argument misbruiken voor het invoeren van een kentekenplicht is gewoon smerig. Toen de PVV vragen stelde over hoeveel landbouwvoertuigen zonder apk-plicht of kenteken betrokken waren bij verkeersongevallen, kon de minister daar geen antwoord op geven. Ook de SWOV zegt niet betrouwbaar te kunnen vaststellen hoeveel ernstige verkeersgewonden er door landbouwvoertuigen zijn gevallen. Dat is toch vreemd voor zo'n vergaande maatregel die door niemand is opgelegd, maar wel ten uitvoer wordt gebracht?

Voorzitter. Er was een tijd dat de PVV hier niet alleen in stond. In 2016 pakte zowel de VVD als het CDA de toenmalige minister, minister Schulz, keihard aan op dit voorstel. De argumenten die toen in het debat voorbijkwamen, snijden nog steeds hout. Laat ik er een aantal noemen. De verkeersveiligheid wordt vooral bepaald door een verstandige en kundige chauffeur, en niet door een kenteken op een trekker. Een landbouwvoertuig komt slechts sporadisch op de openbare weg, tenzij ze natuurlijk gedwongen worden om naar het Malieveld te komen. Het is een werkvoertuig. Het is geen alledaags vervoersmiddel van de boerengezinnen. Dit voorstel leidt tot onnodige lastendruk en levert geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. In die paar jaar is er helemaal niets veranderd aan het wetsvoorstel of de argumenten. Het enige verschil dat we vandaag zien in vergelijking met twee jaar geleden, is de capitulatie van de VVD en het CDA. Boeren worden keihard gepakt en vandaag weer in de steek gelaten door deze partijen.

Voorzitter, tot slot. De PVV vraagt zich af welk probleem we oplossen met deze wetswijziging. Het antwoord is: helemaal geen een. Het enige waartoe deze wet zal leiden, is dat onze boeren, die hardwerkende ondernemers, met nog meer bureaucratisch geneuzel en onnodige kosten worden opgescheept. Maar ja, wat had je anders verwacht van deze politieke partijen die er alles aan doen om onze boeren te slopen? Daarom zal de PVV vol overtuiging tegen dit gedrocht stemmen.

De heer **Sienot** (D66):

Is de heer Van Aalst van de PVV bekend met de uitdrukking "gelijke monniken, gelijke kappen"? Als zo'n kenteken helemaal niets doet voor de handhaving, laten we die dan ook maar van de speedpedelecs afschroeven, en van de

auto's, of eigenlijk van praktisch elke andere verkeersdeelnemer.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Meneer Sienot is vandaag nieuw in het debat. Het blijkt dat hij niet heeft geluisterd. Ik heb u net uitgelegd wat het grote verschil is. Ik hoorde u vanochtend in de pers roepen: geweldig, dat moeten we allemaal doen! Door uw toedoen hebben we inderdaad alles voorzien van kentekens: de snorscooter, uw leasefiets enzovoort. En dat vergelijkt u met een trekker. Misschien dat meneer Von Martels als agrariër elke ochtend met zijn trekker zijn kinderen naar school brengt of naar de supermarkt gaat, maar een trekker is een werktuig en geen vervoersmiddel. U haalt allerlei dingen door elkaar en u haalt er allemaal dingen bij, maar het verandert helemaal niets. U bent alleen maar bezig om die boeren te slopen. Ik snap dat wel, want u bent van D66 en uw collega doet niet anders, dus dit wetsvoorstel past fantastisch in uw straatje. Dat begrijp ik.

De heer **Sienot** (D66):

Ik ben inderdaad een tijdje niet in deze commissie geweest. Dat heeft me ook de kans gegeven om op allerlei andere plekken te kijken. Een van de dingen die ik daarbij geleerd heb, is dat trekkers ook voor heel veel andere doeleinden worden gebruikt, bijvoorbeeld voor de bouw. In Amsterdam zetten ze zo in één keer een heel steegje vast om milieuzones te ontwijken. Omdat er geen kenteken op zit, valt het niet te beboeten. Mijn vraag is dus opnieuw: bent u het met ons eens dat juist deze kentekens op deze manier wel kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid en dat het gewoon simpelweg een kwestie is van "gelijke monniken, gelijke kappen"?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Totale onzin. Er is geen enkel bewijs dat dit ook maar iets bijdraagt aan de verkeersveiligheid. En het voorbeeld van D66, Amsterdam en de milieuzones ... Ja, dat is inderdaad waar Nederland naar de klote gaat, met dank aan D66.

De **voorzitter**:

U mag nog niet weg. De heer Von Martels heeft ook nog een vraag.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik kan in ieder geval vertellen dat ik mijn kinderen inderdaad weleens met de trekker naar school heb gebracht. Dat is dus in ieder geval goed om te horen voor de heer Van Aalst, maar het gaat mij om het volgende. De PVV laat een heel kritisch geluid horen. In onze inbreng zal later blijken dat ook wij op punten kritisch zijn, maar we zien in dit wetsvoorstel ook wel degelijk positieve punten, onder andere die snelheidsverhoging. Ziet de heer Van Aalst niet het gevaar dat ook die snelheidsverhoging van de baan is als dit wetsvoorstel niet wordt aangenomen? En hoe staat de heer Van Aalst tegenover het feit dat die ingebrekestelling kan leiden tot enorme financiële gevolgen? Hoe staat hij daartegenover?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Laat ik beginnen met de snelheidsverhoging. Daar zijn wij voor geweest; daar zijn wij altijd voor geweest. Dat is volgens mij geregeld in een motie. Dat kan wat mij betreft dus losstaan van het wetsvoorstel. Sterker nog, volgens mij kunnen we dat heel eenvoudig regelen. Dat lijkt me niet zo'n probleem. Wat die ingebrekestelling betreft: make my day. Ik zeg: Brussel, kom maar op; we lusten jullie rauw.

De **voorzitter**:

Dat klinkt gezellig. De heer Von Martels? Nee? Ik daag u niet uit, hoor.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik kan hierop reageren, maar straks heb ik nog ruimschoots de tijd om alle punten waaraan ik een bijdrage wil leveren, naar voren te brengen.

De **voorzitter**:

Daar wachten we dan op. Dank u wel, meneer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD.

□

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. Dit wetsvoorstel kent een lange voorgeschiedenis; dat hebben we ook in de krant een beetje kunnen lezen. De Kamer keurde eerdere voorstellen af, ons inziens terecht. Hoewel wij nu als VVD positiever zijn, wil ik nog wel een aantal dingen weten. Ik heb een aantal vragen. Wat betekent die apk-plicht nu eigenlijk voor de verkeersveiligheid? In welke mate doet dit wetsvoorstel iets aan die verkeersveiligheid? De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid berekende eerder over de periode van 2006 tot 2015 dat er gemiddeld elf dodelijke slachtoffers per jaar zouden zijn en ook een behoorlijk aantal ongevallen met landbouwvoertuigen per jaar. Dat is maar een paar procent, maar hoe zit het nou precies?

Zelf woon ik in de Betuwe. Ik wandel daar veel en als het mooi weer is, zit ik vaak op de racefiets. Regelmatig kom ik een trekker tegen, eventueel met een aanhanger. Als dat zo is en als ik op de dijk rij — iedereen kent dat misschien wel: dat is een smalle weg — dan stap ik echt af en ga ik in de berm staan. Want het zijn grote gevaartes die met hoge snelheid langskomen, soms met jonge chauffeurs. Dan voel ik me niet safe.

Maar wat maakt nou dat deze wet de verkeersveiligheid echt gaat verbeteren? Welk effect heeft deze wet ook op het mogelijk naar andere wegen verplaatsen van trekkers? Dan heb ik het specifiek over de doelgroep van fietsers en wandelaars. Wat merken die ervan? En ik heb het ook vooral over de verkeersveiligheid in dorpen, plattelandsdorpen. Wat merken die er straks van als de trekkers wellicht op de rondweg gaan rijden?

De partijen VVD, CDA, SGP en andere partijen hebben de apk-plicht in 2016 tegengehouden, omdat zij geen kop op beleid wilden en omdat een alternatief onvoldoende was onderzocht. De VVD wilde beslist geen lastenverzwaring voor het bedrijfsleven, voor de agrarische sector en voor de fruittelers. Maar in het kader van de verkeersveiligheid is het onderwerp wel diverse malen hier in de Kamer geagendeerd, zowel door de politiek als door belangenorganisaties, maar in 2013 ook door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Er was destijds ook een motie van de PvdA, van mevrouw Kuiken, voor een kentekenplicht voor trekkers; dat is wat anders. Die motie haalde in deze Kamer een meerderheid. Dat is een feit waar we mee te maken hebben.

Nadat het eerste voorstel in 2016 dus verworpen werd, heeft de sector zelf in samenwerking met de minister de focus echt verlegd. Samen met wegbeheerders, waaronder de gemeentes via de VNG en het IPO voor de provincies, zijn ze tot overeenstemming gekomen over wat ik zou neerzetten als een broos bouwwerk. Daar kun je niet zomaar stenen uit halen en je kunt niet zeggen dat je er een kwastje overheen doet en het van een ander kleurtje voorziet.

Nederland is inmiddels door de Europese Commissie ook in gebreke gesteld. Klopt het dat Nederland ongeveer nog het enige land in Europa is waar geen apk-plicht is voor trekkers? Hoe kan dat zo zijn? Waarom rijden trekkers in bijvoorbeeld het voormalige Oostblok, zoals in Polen, wel rond met of zonder kentekenplaat, maar niet in Nederland? Waarom is dat wel het geval in Duitsland, in Frankrijk, in Italië, in België en in het Verenigd Koninkrijk, maar hier nog niet? Wat betekent de ingebrekestelling eigenlijk? Krijgen we dan een boete? Moeten we die dan voldoen? Zijn we niet al veel te laat? Hoe hoog is die boete dan? Wie draait daarvoor op? Waarom zouden we überhaupt een boete van Europa betalen als andere landen die boetes wellicht wat meer aan hun laars lappen?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik hoor de heer Dijkstra allerlei landen noemen. Heeft Frankrijk een apk-plicht voor trekkers?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

In Frankrijk hebben ze een kenteken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Hebben ze een apk-plicht? Nee. Dus heeft Frankrijk al boetes ontvangen? Ik heb dan alvast het antwoord op uw vraag aan de minister. U vroeg de minister of we dan boetes krijgen. Dat lijkt me niet. Frankrijk heeft die ook niet gekregen, want ze hebben daar ook geen apk-plicht.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een interessant punt. We gaan zo horen hoe dat zit. In ieder geval hebben ze in Frankrijk wel een kenteken. Dat hebben ze al enkele jaren.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De heer Dijkstra vertelde waarom de VVD aanvankelijk tegen de wet heeft gestemd, onder andere vanwege de kosten voor boeren, maar hij heeft het nu ook over de

ingebrekestelling. In de nota naar aanleiding van het verslag van de minister van 15 juli vorig jaar wordt iets geschreven over de mogelijke boete. De minister schrijft dat die boete kan oplopen tot €210.000 per dag. Dat is 6,5 miljoen euro per maand. Is de heer Dijkstra het niet met mij eens dat het heel raar is om die wet toen te hebben afgeschoten, met het risico op een hele flinke boete van miljoenen per maand, om de kosten voor boeren te drukken? Nu betaalt de belastingbetaler dat. Dat kan toch ook niet de bedoeling zijn?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er is nog geen boete echt aan ons opgelegd, maar er is sprake van een ingebrekestelling. Die is in afwachting van de politiek. De vraag is dus of wij met elkaar een wijs politiek besluit nemen. Maar ik zou wel graag af willen van die ingebrekestelling. Ik wil ook weten wat die betekent. Als de bedragen die u noemt kloppen, dan heb je het over forse bedragen. Die wil ik niet voor iemands rekening laten komen, niet voor die van de boeren en niet voor die van de belastingbetaler. Ik denk dat we uiteindelijk moeten zorgen dat die ingebrekestelling van tafel is.

De heer Wassenberg (PvdD):

De heer Dijkstra zegt: die boete is nog niet geëffectueerd. Maar die hangt natuurlijk al twee jaar als een zwaard van Damocles boven ons, want die boete is niet geëffectueerd. Die wetgeving is er nog niet, dus het kan nog steeds. Dat is dan niet met dank aan de VVD, want die heeft tegen de wet gestemd. De VVD heeft er bijna aan bijgedragen dat die boete nu als het zwaard van Damocles boven ons hoofd hangt. Dan kun je toch niet zomaar zeggen: niemand zou voor de kosten op moeten draaien, dus de boeren niet en de samenleving ook niet? Dit kan toch het gevolg zijn van de stemmingswijze van de VVD?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Destijds was dat verstandig. Nu staan we hier om een oplossing te creëren. Er is behoorlijk wat gewijzigd aan het voorstel, in ieder geval in de uitvoering daarvan en in de afspraken die gemaakt zijn. Ik heb een aantal vragen en de vragen over de ingebrekestelling deel ik met u. Is het nog niet te laat? Hoe hoog is die boete dan? En waarom zouden we die überhaupt gaan betalen? Ik denk dat we gewoon moeten zorgen dat hier een fatsoenlijke wet ligt en we het zo meteen ook kunnen aangeven. Dan zijn die boete en de hele dreiging daarvan wat mij betreft ook van tafel.

De heer Van Aalst (PVV):

Het blijft toch wel bijzonder. Ik snap er helemaal niets meer van. Waarom is de VVD nu volledig gedraaid? Er lag een motie van het lid Kuiken in de Kamer, waar u net aan refereerde, om een kentekenplicht in te gaan voeren. Daar stemde ook de VVD tegen, net als wij. Prima. Maar waarom draait u nu? Is nu het enige argument dat u nog overeind houdt dat u bang bent voor Brussel? Is dat nu het enige argument dat de VVD nog kan bedenken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee. Er zijn nog veel meer argumenten waarom dit voorstel met een positieve grondhouding kan worden bekeken. Ik

kom daar zo op. Het klopt dat wij tegen het trekkerrijbewijs zijn geweest. Maar we hebben dat altijd gekoppeld aan een snelheidsverhoging, van 25 km/u naar 40 km/u. We hebben het ook gekoppeld aan bepaalde eisen aan de chauffeur. Dat is er ook gekomen, met het T-rijbewijs. Dat is in 2015 ingegaan. Ik heb hier de stukken van mijn voorgangster, die in 2014 daar heel wijze opmerkingen over maakte. Wat dat betreft zijn we consistent. We hebben het altijd gekoppeld aan veiligheid, aan betrouwbaarheid en aan lage lasten. Dat geldt nog steeds, ook voor dit voorstel. En we hebben het ook gekoppeld aan een snelheidsverhoging, want als je iets vraagt van mensen, moet daar wel wat tegenover staan.

De heer Van Aalst (PVV):

Het wordt er niet helderder op. Dit waren inderdaad exact de argumenten die uw collega een paar jaar geleden gebruikte om tegen dit voorstel te zijn. Nu begint u te draaien, alsof het nu ineens een argument is om vóór te zijn. Dit slaat helemaal nergens op. Het enige wat nu gebeurt, is dat de VVD zich laat piepelen door Brussel en zich laat gijzelen door die coffeeshoppartij, die junkies van D66. En het enige wat u doet, is helemaal niets: u staat erbij en u kijkt ernaar. Trek nou eens een lijn. Zeg nou waar u voor staat. Of bent u bang om die lijn te trekken, bang dat D66 die lijn opsnuift voordat u die getrokken heeft? Is dat het probleem?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee. Ik geniet altijd wel van uw bijdragen. Een van de dingen die ik net zei, is: we hebben een T-rijbewijs in combinatie met een verhoging van de snelheid. Dat was toen nog niet het geval. Met dit wetsvoorstel wordt dat wel mogelijk. Dat is een verbetering die mogelijk wordt. Zo meteen is het voor bepaalde agrariërs ook mogelijk om de rondweg te nemen en hoeven ze niet meer door de dorpen te gaan. Die willen dat ook graag. Een groot verschil ten opzichte van toen, toen de sector tegen was, is dat de sector nu zegt: alsjeblieft, geef het onverkort, want we zien meer voordelen dan nadelen. Daar gaat het om. Dit wetsvoorstel is verbeterd, niet alleen wat de wet zelf betreft, maar ook wat betreft de uitvoering, de wijze waarop we het doen. Tegelijkertijd doet het recht aan onze uitgangspunten: lage lasten en zorgen dat mensen zo goed mogelijk hun werk kunnen doen, ook met een trekker.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Wat is dan het alternatief? Meneer Van Aalst moet even opletten. Kunnen we de apk ook doen zonder kenteken? En wat betekent dat dan? Het gaat immers niet om het kenteken op een trekker. Het gaat om een apk voor bepaalde landbouwvoertuigen die harder willen rijden. Is dat alternatief onderzocht? Zou dat ook zonder kenteken kunnen? En wat zijn dan de gevolgen? Een apk doen zonder kenteken ligt nu niet voor, maar kan de minister een reden geven waarom dat nu niet voorligt? Is dat een optie geweest? En waarom is die afgeschoten? Hoe houden we de impact van zo'n kentekening, om het zo maar te noemen, en de apk zo lean-and-mean mogelijk — dat is altijd ons

uitgangspunt geweest — zonder de angst dat er later nog eens een keer motorrijtuigenbelasting betaald moet worden of dat er zo'n absurde tachograaf in komt? Dat willen we absoluut niet. We willen als VVD niet dat de kosten voor ondernemers meer toenemen dan uiterst noodzakelijk. Welke garanties daarvoor kunnen we van de minister krijgen? En als we het dan hebben over de kosten, over welke kosten per voertuig voor de apk en de kentekenplaat hebben we het dan? Hoe verhouden die kosten zich tot de waarde van zo'n moderne trekker? Klopt het dat er een ingroei-pad is, dat er tijd wordt genomen, dat het niet van vandaag op morgen hoeft, dus dat het netjes gaat: zeker bij nieuwe trekkers meteen, maar bij bestaande trekkers gefaseerd?

Ik zie een vraag.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil even wat opheldering verschaffen. Ik hoorde net een leuk debat tussen de VVD en de PVV. Het ging over de apk. Dit wetsvoorstel gaat natuurlijk alleen over de apk-keuring voor 40-plustrekkers, de trekkers die harder rijden dan 40 km/u. Niet alle trekkers komen dus in aanmerking voor een apk-keuring. Waarom heeft Frankrijk geen apk-keuring? Omdat de trekkers daar niet harder rijden dan 40 km/u. Dat is het antwoord op die vraag. Ik dacht: als ik even wat opheldering verschaf, dan kan dat later in dit debat iedereen helpen.

De **voorzitter**:

U wordt geholpen. Of niet, meneer Dijkstra?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, ja, ik voel dat als steun. Het is altijd goed dat een agrariër uit het veld dat even aangeeft. Ik heb hier ook een schemaatje. Ik zal zo meteen op Twitter zetten wat het precies betreft. Het is inderdaad zoals de heer Von Martels zegt: de landbouwvoertuigen die harder willen dan 40 km/u moeten op apk. De rest wordt geregistreerd.

Voorzitter. Een zijstap die ook meteen geregeld wordt, is dat er een einde komt aan een categorie — die staat hier ook in — namelijk de MMBS. Ik denk dat dat goed is. De VVD is daar blij mee. "MMBS" staat voor "motorrijtuigen met beperkte snelheid". Dat zijn vreselijke dingen. Voor de leek: dat zijn omgebouwde auto's, waar de derde, de vierde en de vijfde versnelling uit zijn gesloopt. Zij rijden met een oranje driehoek. Ik zie dat de heer Moorlag ze kent. Vaak rijden daar jonge mensen mee. Dat is natuurlijk lekker goedkoop voor 16-jarigen en je kan erin rijden. Maar soms zijn ze opgevoerd. Soms lees je in de krant dat zo'n ding in plaats van 25 km/u zwaar boven de 100 gaat. Dat wil ik niet. Ik wil ook dat wij van die dingen afkomen. Gelukkig maakt dit voorstel een einde aan nieuwe MMBS'en. Kunnen we met dit voorstel ook de bestaande MMBS'en van de weg af krijgen of komt er een soort uitsterfconstructie? Het liefst zou ik ze door de shredder gehaald zien. Recent is er eentje opgepakt die 107 km/u reed. Toen heeft de officier van justitie meteen gezegd: vernietigen. Dat is ook de lijn die ik graag wil bij dit soort voertuigen. Die moeten van de weg, want die zijn link.

Voorzitter. Er ligt nu een breed pakket waar de sector zich in kan vinden. Het is een vertaling van de Europese richtlijn die past bij ons land, en zonder de koppen die wij er eerst op hadden. Er zijn namelijk ook uitzonderingen. Denk aan de fruittreintjes bij mij in de Betuwe. En er zijn een aantal waarborgen. Ik noem ze graag op. Er komt een betere toegang voor trekkers tot verbindings- en rondwegen. Er komt een verhoging van de snelheid. Dat wordt mogelijk. Er komt geen motorrijtuigenbelasting. Er is geen tachograaf nodig en de nieuwe motorvoertuigen waar we het net over hadden — de MMBS'en — worden voortaan niet meer toegelaten. Dat zijn allemaal zaken die recht doen aan die richtlijn en tegelijkertijd op draagvlak kunnen rekenen. Ik denk dat dit de belangrijkste punten zijn om nu te noemen.

De **voorzitter**:

U mag uw zin afmaken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik kom nu bij een volgende alinea.

De **voorzitter**:

Oké. Dan de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb even gewacht op uw voorstel. Ik blijf het bijzonder vinden. Door Kuiken is een motie ingediend om een kentekenplicht in te voeren. De VVD heeft daartegen gestemd. Nu zegt u ineens: nou ja, een kentekenplicht, als er maar niet te veel kosten aan verbonden zijn. Dus blijkbaar maakt u een draai en bent u nu wel voor een kentekenplicht. Ik hoor u zeggen dat u absoluut geen koppen wilt bovenop de Brusselse regelgeving. Mag ik u uitleggen dat de kentekenplicht niet uit Brussel komt? De kentekenplicht maakt u nu mogelijk met dit wetsvoorstel. Het is een extra kop bovenop Europa. Waarom vertelt u nou niet gewoon eerlijk dat u hier verantwoordelijk bent voor die kentekenplicht, dat u die kop er nu bovenop zet? Want dat is wat u nu doet. Als u zegt "geen koppen", dan moet u nu die kentekenplicht schrappen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een keuze die je kan maken. Je kunt zeggen dat je sec de apk doet en dat je de registratie op een andere manier doet, en dus niet via het kenteken. Dat is een keuze. Ik heb net ook gevraagd waarom daar niet voor gekozen is. Ik heb ook wel een idee van het antwoord. Het antwoord gaat zo meteen zijn dat je bepaalde wegen dan niet meer open kan stellen voor trekkers. Dat wordt lastig. Het verhaal wordt dan ook dat ze niet harder kunnen gaan rijden, want daar moet je toch toestemming voor hebben van de wegbeheerder. Dat zijn allemaal afspraken, positieve dingen, die dan vervallen omdat we één ding willen regelen. Dat betekent alleen maar dat de lasten wel blijven, maar niet de positieve dingen die daartegenover staan. Het gaat om een wetsvoorstel en dan moet je dat wegen. Dan zijn er altijd dingen die je niet leuk vindt en dingen die je wel leuk vindt. Uw eerste opmerking was: soms stem je voor iets en soms stem je tegen iets. Nou, in dit geval waren we tegen het T-rijbewijs, omdat het niet gekoppeld was aan

de snelheidsverhoging. Dat is het nu wel, en dat is het mooie ervan. Het kan niet zo zijn dat je als partij tegen één onderdeelje bent en drie jaar later, als er een totaal ander pakket komt waar dat ene onderdeelje in zit, tegen alles bent. Dat vind ik een beetje vreemd. Dat is goedkoop. Het gaat er ook om dat je verantwoordelijkheid neemt, dat je problemen oplost en dat je de goede balans weet te vinden in de wetsvoorstellen.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik zal het nu kort houden. De volgende interrupties zullen wel iets langer zijn.

Voorzitter. Ik vind het leuk dat de heer Dijkstra van alles roept over het T-rijbewijs, maar ik heb het hier niet over het T-rijbewijs. Dit is gewoon de kentekenenplicht die de PvdA wilde invoeren. Daar heeft u tegen gestemd. Dan moet u nu niet gaan vertellen: we waren wel tegen het T-rijbewijs, maar ja ... Nee, u staat die kentekenenplicht nu gewoon te verdedigen. Daar was u tegen! Die kunt u nu tegenhouden. Het enige wat er uit Europa komt, is een apk-plicht voor 8.000 landbouwvoertuigen, dus niet voor alle landbouwvoertuigen, maar voor slechts 8.000 van de 400.000 of 300.000 die er rondrijden. Waarom zou u meer willen doen? U zet hier een kop bovenop de Europese wetgeving. Geef dat nou gewoon toe!

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, je kunt dit op verschillende manier doen. We zijn het er allebei over eens dat je aan de apk-plicht moet voldoen, hoop ik. Daar bent u het ook niet mee eens, begrijp ik? Dan zijn we snel uitgepraat. Dan heeft het niet zo veel zin om hier te debatteren.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik word uitgedaagd nu. De heer Dijkstra doet alsof we nu in de prehistorie zitten. Dat is totale onzin. U weet ook ondanks goed dat een trekker aan allerlei eisen moet voldoen als hij gebruikt wordt om de openbare weg op te gaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik hoop het wel.

De heer Van Aalst (PVV):

Daar hebben we nu een T-rijbewijs voor. Zelfs degene die hem bestuurt, moet aan eisen voldoen. Dus doe nou niet zo kinderachtig. Ga nou niet roepen dat die apk-plicht van Brussel geweldig is. U heeft gewoon niets te vertellen. Geef dat nou gewoon toe!

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik begrijp de heer Van Aalst bijna niet meer. Hij zegt dat bestuurders moeten voldoen aan bepaalde eisen. Daar hebben we het T-rijbewijs voor. Hij vindt eigenlijk impliciet ook dat de voertuigen aan bepaalde eisen moeten voldoen. Daarvoor heb je een apk-plicht. Dan heb je de bestuurder veilig en het voertuig zo goed als mogelijk veilig. Dan moet je nog zorgen dat de weginrichting veilig is en dan komen we ergens. Maar als je zegt dat een voertuig aan geen

enkele eis hoeft te voldoen en dat we geen apk hebben voor de tractoren, dan zijn we snel klaar. Die komt er wel. Ik denk dat dat een goede zaak is. Natuurlijk is dat een last voor een boer. Natuurlijk is het vervelend dat je jaarlijks naar zo'n keuringstation moet. Natuurlijk is het vervelend dat je zo meteen drie tientjes moet betalen om een plaat voor een voertuig te krijgen. Maar er staan ook dingen tegenover, namelijk dat je op de andere wegen mag gaan rijden, dat je harder mag gaan rijden en eerder thuis bent, en dat je beter van je ene perceel naar het andere kan komen. Misschien kunnen we ook nog een aantal doden per jaar besparen. Dat zijn dingen die mooi meegenomen zijn, volgens mij.

Het gaat om de balans in het wetsvoorstel. Daarom wil de VVD de apk-plicht zo beperkt mogelijk houden. Dat is wat mij betreft nu gelukt met een trade-off. Onze lijn is wat dat betreft altijd consistent geweest. Het is heel simpel: goede wetten steunen we en slechte niet. De vorige was niet goed, deze is beter.

De voorzitter:

De heer Van Aalst is zo op dreef dat ik elke keer denk dat hij zich weer voor een interruptie komt melden, maar deze keer is het mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een tijdje zitten luisteren naar het debat tussen deze twee heren op de rechterzijde. Ik hoor de heer Dijkstra als laatste zeggen: we kunnen misschien ook nog een paar doden voorkomen en dat is dan mooi meegenomen. Dat was een zinnetje waarvan ik dacht: we hebben zo veel debatten over verkeersveiligheid, waar de heer Dijkstra als eerste zegt dat de verkeersveiligheid cruciaal is en op de eerste plaats staat. Dat zegt deze minister ook. Dan moet die toch de basis zijn voor onze wetgeving en hoe we het allemaal regelen? Ik zou de heer Dijkstra willen vragen of dat niet het voorkomen van ongelukken, de collateral damage, is, maar dat we met die ogen naar deze wetgeving kijken en inderdaad zeggen: die apk voor overige voertuigen zou heel logisch zijn. En zeggen we: die 40 km/u in de bebouwde kom brengt echt risico's met zich mee, dus gemeenten moeten de mogelijkheid hebben om dorpskernen af te sluiten voor trekkers die harder kunnen rijden? Is de heer Dijkstra dat met me eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Misschien moet ik mijn woorden wat nuanceren. Misschien heeft u daar een punt. "Mooi meegenomen" is het natuurlijk niet. Ieder slachtoffer is er een te veel. Deze wet gaat primair om de apk-plicht van landbouwvoertuigen. Ik heb net ook wat vragen gesteld over wat dit betekent voor de verkeersveiligheid. Daar ben ik mee begonnen. Ik heb een eigen voorbeeld gegeven. Je kunt best angstig zijn voor zo'n ding. Iemand heeft me gemaaid hoe groot ze zijn: 3,45 meter en 2 meter zoveel. Dat zijn behoorlijke voertuigen die op je afkomen. Ze rijden nu niet allemaal 25 km/u. Ze rijden vaak wel harder, met een kereltje van 16 of 17 jaar erin. Dan ga ik wel even aan de kant.

Primair gaat het om de apk-plicht voor die voertuigen. De voertuigen moeten voldoen aan bepaalde eisen. Ik wil ook weten wat dat betekent voor de verkeersveiligheid. Daarom

heb ik die vraag gesteld. De SWOV is daar niet helemaal duidelijk in, vind ik zelf. Die zeggen dat het gemiddeld om zoveel ongevallen per jaar gaat, wat betekent dat het ongeveer elf verkeersdoden per jaar zou kunnen schelen. Ik wil daar meer helderheid over hebben. Maar het primaire doel is voldoen aan de apk-plicht die er nu ligt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Deze minister heeft ervoor gekozen om het wetsvoorstel op te rekken en dus niet primair voor alleen die apk-plicht. Het gaat toch echt ook over een snelheidsverhoging. Dan speelt toch de vraag wat de effecten daarvan zijn op de verkeersveiligheid. We kunnen toch niet hebben dat we aan de ene kant een ongelofelijke inzet hebben om het aantal verkeersdoden terug te brengen — dat vind ik echt heel positief van deze minister en ik weet dat de heer Dijkstra er in debatten ook altijd pal voor staat — en we aan de andere kant een maatregel nemen waarvan we de gevolgen niet helemaal kunnen overzien. Dus ik hoop dat de heer Dijkstra onze voorstellen om het gemeenten mogelijk te maken om dorpskernen af te schermen voor voertuigen die harder rijden, gaat steunen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ga kijken naar uw voorstellen. Ik wijs er wel op dat met de VNG, die de gemeentes vertegenwoordigt, een afspraak is gemaakt, samen met de bonden van de boeren, dus LTO Nederland, en met CUMELA en Fedecom, die met name hierbij betrokken zijn geweest. Ik heb ook gevraagd naar wat het effect is. Dat is ook een van de redenen waarom u op uw bureau een amendement van de heer Von Martels en mij heeft liggen — de heer Von Martels heeft het opgesteld — waarbij naast de kosten en andere dingen, juist de evaluatie van de verkeersveiligheid een plekje verdient. Ik denk dat dit is waar we naar moeten kijken. Wat we niet moeten hebben, is dat we van de regen in de drup raken, door te zeggen "ga maar op de provinciale weg", waardoor er dan meer en ernstiger ongevallen gebeuren. Dat moet niet de bedoeling zijn. Ik denk dat je altijd met een bepaald gezond verstand moet kijken waar je het wel en waar je het niet doet, maar maak het wel mogelijk. Als je iets vraagt aan de ene kant, dan wil je ook wat teruggeven aan de andere kant. Daar moet een goede balans tussen zitten.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoorde de heer Dijkstra in een van zijn laatste zinnen zeggen: dat oude wetsvoorstel was bagger. Zijn voormalige collega had in ieder geval wel de ballen om tegen te stemmen. Nu ligt er een nieuw voorstel dat wel goed is en vanochtend roept u nota bene zelf in de pers: dat is ongeveer hetzelfde wetsvoorstel. Ja, dit is inderdaad hetzelfde wetsvoorstel. Mag ik mij nu eens verheugen dat u ook laat zien dat u de ballen heeft om gewoon tegen te stemmen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het wetsvoorstel aan sich ligt er. Daar is een aantal dingen in veranderd, misschien niet zozeer in de letter van de wet zelf maar wel veel meer in de uitvoering. Zo zijn er nu afspraken gemaakt met de agrarische sector dat je ook harder mag rijden, en met de wegbeheerders dat je ook op

andere plekken mag komen. Dat zijn denk ik de twee belangrijkste punten. Dit naast het centrale registratiesysteem dat er eerst ook niet was. Anders zou je per provincie moeten gaan kijken waar het wel en niet kan. Dat gaat allemaal niet werken. Dus dat moet makkelijker, eenvoudiger en kosteneffectief en dat wordt het nu wel. Dat zit niet zozeer in de letter van de wet zelf maar wel in de afspraken die er nu liggen. Daar komt bij dat de sector er nu massaal achterstaat en er om vraagt. Natuurlijk zullen er altijd mensen zijn die zeggen: ik wil dat niet of ik hoef dat niet. Dat is ook geen punt als je langzamer blijft rijden dan 25 km/u of als je op je eigen erf blijft rijden. Dan is het niet zo ingewikkeld, maar als je harder wil rijden en je er gebruik van wil maken, dan zal je toch aan die kentekenplicht, apk-plicht en registratieplicht moeten voldoen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst, kort.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik constateer dat de sector nu een compromis door de strot wordt gedrukt: u krijgt een snelheidsverhoging maar dan slikt u de rest ook maar. Dat is wat de VVD doet. Dat doet u vaker op meer dossiers. Dat herken ik wel bij de VVD, maar dat is echt absurd. Het levert helemaal niets op. U doet alsof er nu een prehistorische tijd is, dat het allemaal een bende is en er niets gecontroleerd wordt. Dat is totale onzin. Laat die boeren gewoon eens met rust. Laat nu eens zien waar u voor staat!

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, mooi.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb het amendement van de heer Dijkstra waarnaar hij net in zijn antwoord op mijn interruptie verwees, gelezen. Daarin lees ik niet het woord "verkeersveiligheid". Het gaat over administratieve lasten en of het niet allemaal te duur wordt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Klopt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het gaat ook over een wetsevaluatie over drie jaar. Als wij dit onderwerp van verkeersveiligheid serieus nemen en als we voor dit soort voertuigen een snelheidsverhoging toestaan met het risico van juist meer ongelukken, hoop ik dat de heer Dijkstra het toch volmondig met mij eens is dat we de minister vragen om snel te evalueren en om de SWOV te laten kijken naar wat de effecten zijn van die snelheidsverhoging en dat we gemeenten de mogelijkheid moeten geven om lokaal maatwerk te bieden om te zorgen dat sommige voertuigen niet op alle plekken kunnen rijden, bijvoorbeeld bij een school of op plekken waar het echt onveilig is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Bij een evaluatie hoort de verkeersveiligheid. Dus op het moment dat je een wet evalueert en een van de primaire voordelen van zo'n wet is dat je harder mag rijden op andere plekken, hoort verkeersveiligheid daar wat mij betreft ook in. Als dat onvoldoende is, moet u zelf een voorstel doen. Dan kijk ik daar nader naar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, dit gaat om een wetsevaluatie over drie jaar. Ik denk dat wij de minister moeten vragen om gewoon binnen een jaar te zeggen: laten we monitoren, vinger aan de pols, met de SWOV, om echt te kijken wat de effecten zijn van die snelheidsverhoging.

Op het tweede deel van mijn interruptie ging de heer Dijkstra niet in: om gemeenten echt de mogelijkheid te bieden om lokaal maatwerk te bieden, zodat we niet grote, gevaarlijke voertuigen harder laten rijden op plekken met veel kwetsbare verkeersdeelnemers.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Wat dat laatste betreft moet je altijd een goede balans vinden. Wat doe je bij scholen en dat soort dingen? Ik wijs er wel op dat de VNG ook aan tafel heeft gezeten om tot dit wetsvoorstel te komen. Iedereen heeft daarbij een inbreng kunnen leveren. Dat is een broos bouwwerk, heb ik gezegd. Het kan niet zo zijn dat je zegt: ik heb dit en ik trek daar nu een steentje uit, want ik vind een bepaald item veel en veel belangrijker, of ik geef het een ander kleurtje. Het is een bouwwerk, het is een trade-off, dus er zitten voor- en nadelen aan. Op het moment dat je daarin gaat schuiven, zo van "ik heb dit alvast binnen en ik ga daar nog meer willen", ben ik bang dat dat linke soep wordt en dat partijen zo meteen zeggen: ja, maar dan wil ik deze wet ook niet meer. Dat moet niet het geval zijn. Je hoorde de heer Van Aalst al. Die wil helemaal geen wet, want die wil helemaal geen apk — lekker makkelijk. Je hebt partijen die zeggen: ik vind het niet ver genoeg gaan. Dat kan allemaal zo zijn, maar wat er nu ligt, is volgens mij een balans die we met elkaar moeten koesteren. Daar is lang over gedebatteerd, daar is lang aan gewerkt. Dat is een wet die al in 2006 voor het eerst voorbijkwam en die in 2016 is afgestemd. Nu ligt er iets wat we met elkaar moeten koesteren. De urgentie is er nu ook. Ik denk dat u de punten die op verkeersveiligheid betrekking hebben ook terecht opwerpt en mij dat ook aanwrijft: let daar goed op. Dus daar moeten we zeker nader naar kijken. Maar een evaluatie na een jaar is wat mij betreft veel te kort, zeker gezien de onduidelijkheid van de cijfers van de SWOV op dit moment. Daar heb ik net ook al wat vragen over gesteld.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een heleboel woorden van de heer Dijkstra om eigenlijk te zeggen: we gaan een snelheidsverhoging invoeren voor grote voertuigen. Maar er is nog niet de bereidwilligheid voor lokale gemeenten om lokaal maatwerk te bieden, want dan geeft de heer Dijkstra het argument dat de VNG om tafel heeft gezeten.

Dan dat andere. De SWOV houdt continu de vinger aan de pols over verkeersveiligheid. Het lijkt mij dat wij toch deze majeure beleidswijziging echt meenemen in de evaluatie.

Want het is anders dan een wetsevaluatie. Dat houdt gewoon in dat wij de SWOV vragen om nadrukkelijk te onderzoeken wat de gevolgen zijn van deze snelheidsverhoging.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik begrijp het punt van mevrouw Kröger. Heel veel van de dingen die mevrouw Kröger wil, kunnen nu ook al. In mijn eigen dorp, Ommeren, is er gewoon een verbod voor vrachtwagens, want die willen ze via de provinciale weg sturen. Waarom zou je dan niet met een verbod voor tractoren komen? Want die kunnen zo meteen ook via die provinciale weg. Dan moeten ze wel harder kunnen rijden dan nu. Dus ik denk dat het heel erg afhangt van welke situatie in welk geval. Maatwerk is daarbij nodig, maar ik wijs er wel op dat de VNG generiek ook zijn krabbel heeft gezet onder dit stuk. Het is een broos bouwwerk. Laten we nou voorkomen dat we vanuit Den Haag gaan zeggen wat het meest verkeersveilig is in het ene dorp of het andere dorp. Laat het ook een beetje over aan de mensen zelf en aan het gezond verstand. Want we hebben allemaal hetzelfde doel, namelijk zo min mogelijk verkeersslachtoffers. Deze wet gaat puur over de apk.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De steun van het T-rijbewijs hebben we net besproken, gekoppeld aan die 40 km/u, om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Dat is geregeld en gelukt. Nu liggen er goede vervolgfafspraken met die sector, met die wegbeheerders. Het pakket dat er nu ligt, is volgens mij een evenwichtig verhaal, want naast de nadelen zijn er ook voldoende overtuigende voordelen. Het is nu zaak dat die balans de goede kant op draait. Nogmaals, ik ben benieuwd wat het antwoord over verkeersveiligheid is. Want alleen een grill of een witte kentekenplaat op een ding schroeven helpt natuurlijk niet, maar de verplaatsing naar andere wegen kan wel helpen. Het voorkomt bangige wandelaars of fietsers zoals ik.

Een apk kan ook zorgen voor veilige voertuigen op de weg, bijvoorbeeld omdat de reminrichting of de verlichting periodiek gecontroleerd gaat worden, wat nu niet het geval is. Dat kan natuurlijk helpen om het aantal ongelukken vanwege technische mankementen te verminderen. Ook biedt een kenteken, omdat het gekoppeld is aan de ap-plicht, mogelijk kostenvoordelen in de verzekering bij de handhaving door de politie of bij diefstalpreventie. Dat zijn kleine dingen, maar die zijn wel belangrijk.

Wegbeheerders zullen bepaalde wegen moeten gaan openstellen voor tractoren. Dat zou de verkeersveiligheid ten goede kunnen komen. Maar hoe hard zijn de garanties en afspraken die nu met die wegbeheerders zijn gemaakt? Hoe is dat geregeld? Ik lees over een centraal systeem. Hoe gaat dat dan werken? Krijgen de boeren zo meteen daadwerkelijk die gewenste voordelen? Nogmaals, we vragen ook wat van de boer, en die staat al onder druk. De lastenverhoging dient dus echt tot een minimum beperkt te blijven. Volgens mij is dat het geval in dit wetsvoorstel. Er moet geen introductie van motorrijtuigenbelasting of

van eisen aan rijtijden via een tachograaf zijn. Ik denk dat het goed is als de minister dat, op verzoek van de VVD, straks helder markeert in haar bijdrage. Ik zie uit naar de beantwoording door de minister.

Dank u wel.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb toch even een vraag aan collega Dijkstra. Er was net een debatje met GroenLinks over het na een jaar evalueren van deze vreselijke wet. U dient nu zelf met de heer Von Martels een amendement in om dat na drie jaar te doen. Vindt u dat niet gek? Want uw collega Visser vroeg juist om een evaluatie na twee jaar. Wat is het nu? Of gaat de VVD van links naar rechts en weet ze het ook allemaal niet meer?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Een, twee, drie, vier, vijf. De standaard bij wetten is vijf jaar. Daar houden we ons niet altijd aan. In het amendement van de heer Von Martels is gekozen voor drie jaar. Ik denk dat dat een goede periode is. In verkeersveiligheid, in het aantal slachtoffers en ongevallen, zitten soms uitschieters. Dat kan gebeuren. Ik nam zelf de periode 2006-2015, waarin er gemiddeld elf slachtoffers waren, maar het kan best zijn dat er in het ene jaar veertien waren en in het andere jaar geen een. Gemiddeld kom je dan op iets uit, maar gemiddelde slachtoffers bestaan natuurlijk niet. Daarom denk ik dat het verstandig is dat we een periode nemen die recht doet aan de variaties die er zouden kunnen zijn, maar tegelijkertijd niet te lang is, waardoor je wel echt kan meten wat het betekent voor met name de kosten voor de agrariërs: hebben we niet allemaal dingen opgetuigd die we met elkaar niet wilden en houden we het lean-and-mean?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren.

□

De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. 2019 was het jaar van de tractor. Vakblad De Boerderij heeft jaarlijks een top 50 van de machtigste figuren in de agrarische sector. Meestal zijn dat mensen; meestal zijn dat mannen. Maar in 2019 stond de tractor, als symbool van de boerenprotesten, op nummer 1. Op 1 oktober reden er 2.200 tractoren toeterend vanuit heel Nederland via snelwegen naar Den Haag; illegaal, want ze mochten niet op de snelweg. Dat had een zeer drukke dinsdagochtend tot gevolg. Op het dieptepunt stond er meer dan 1.100 kilometer file. We zagen boeren op tractoren door de winkelstraten van Den Haag rijden en door politieafzettingen rijden, aanwijzingen negerend. We zagen een boer met een tractor een politiepaard aanrijden. Tractoren reden over de middenberm van de weg en door de voordeur van een provinciehuis. Snelwegen en een luchthaven werden geblokkeerd. Nederland werd een tractorstaat.

Het leger moest worden ingeschakeld om de veiligheid te kunnen garanderen. De politie zag vanwege de veiligheid af van ingrijpen en handhaven. Officier van Justitie Linda

Bregman gaf onlangs toe dat er gefaald is bij de handhaving. Ik citeer een interview met haar in *Opportuun*, het magazine van het Openbaar Ministerie. "Dat handhaven is niet gelukt. Niet op de boerendemo van 1 oktober en niet op 16 oktober. En ook niet met de bouwersdemo op 30 oktober. Niet omdat we het niet wilden. Niet omdat we de wet niet snapten. Maar omdat het gewoon niet tegen te houden was. (...) Je kan blokkades oprichten, maar op plekken waar geen vangrail is rijden ze gewoon de weg af. Het weiland in. Om de blokkades heen. En weer de snelweg op. Dat ze geen kenteken hebben, is voor de handhaving ook lastig." Ik herhaal: dat ze geen kenteken hebben, is voor de handhaving lastig.

Voorzitter. Ere wie ere toekomt en schande wie schande toekomt. Het is aan de VVD, het CDA, de PVV en de SGP te wijten dat de tractoren nog steeds geen kenteken hebben en dat er dus niet gehandhaafd kan worden. Deze partijen stemden eind 2016 tegen de kentekenplicht, omdat deze extra kosten voor boeren met zich mee zou brengen. Het wetsvoorstel werd verworpen. In het najaar van vorig jaar plukte Nederland daar dus de wrange vruchten van. Boeren maakten optimaal gebruik van het feit dat voertuigen zonder kenteken niet zomaar beboet kunnen worden, en al helemaal niet in de massaliteit en met alle bedreigingen die met de demonstraties gepaard gingen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil hier eigenlijk geen discussie gaan voeren over de boerenprotesten. Ik ben trots op de boeren die daar stonden. De heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren is vast heel blij met al die mensen die elke keer die boerenstallen bezetten, die gekke activisten. Maar goed, laten we het daar niet over hebben. U zegt: handhaven kan niet zonder een kenteken. Legt u mij dat eens uit, want ik snap er helemaal niets van.

De heer Wassenberg (PvdD):

Het gaat om de massaliteit. Dan verwijst ik nog even naar het interview ...

De heer Van Aalst (PVV):

Nee, u zei: "het kan niet".

De heer Wassenberg (PvdD):

Voorzitter, zal ik anders mijn verhaal even afmaken? De officier van justitie zei: ik weet niet of u er weleens naast gestaan hebt, maar alleen al de wielen van zo'n tractor zijn groter dan de gemiddelde volwassene. Op een gegeven moment is het leger ingezet om die tractoren weg te houden. Auto's kunnen opzij worden gereden. Op het moment dat je met 2.200 tractoren bent, is daar niet tegenop te handhaven. Dat zegt het Openbaar Ministerie en dat zegt de politie. Fijn dat de heer Van Aalst het beter weet, zoals de PVV het vaker beter weet, maar het is echt onzin wat hij nu beweert. Je hebt te maken met deze massaliteit en met dit soort tractoren, dit soort voertuigen, die bijna als wapen worden gebruikt. Daar is niet tegenop te handhaven.

22 januari 2020

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, u kunt het niet met elkaar eens zijn, maar laten we elkaar wel laten uitpraten. Dat komt het debat ook ten goede.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker, voorzitter, maar als er zo veel onzin voorbij komt, word ik gedwongen om in te grijpen.

Dit wetsvoorstel lag er in 2016 al. Toen waren er nog geen boerenprotesten. Toen was dit kabinet nog niet helemaal zo wappie dat het allemaal van die rare maatregelen ging invoeren. Dus hou nou op met dat verhaal over de boerenprotesten. Legt u mij nou eens uit waarom er niet gehandhaafd kan worden zonder een kenteken. Die vraag kwam net ook al voorbij. U heeft er helemaal geen argument voor. Het is totale onzin. Een staandehouding kan altijd. Niemand staat boven de wet, ook die boer op die trekker niet en ook die gekke activisten uit uw achterban niet.

De heer Wassenberg (PvdD):

Misschien dat de heer Van Aalst niet zo goed kan luisteren. Ik citeer de officier die verantwoordelijk is: "Ik weet niet of je er weleens naast gestaan hebt, maar alleen al de wielen van zo'n tractor zijn groter dan de gemiddelde volwassene. Je moet op een gegeven moment het leger inzetten om hier in te grijpen. Daar is niet voor gekozen. Er is gekozen voor de veiligheid. Dat betekent inderdaad dat er niet gehandhaafd is." Op het moment dat de officier van Justitie dit zegt en op het moment dat de politie dit zegt, vind ik het heel fijn dat de heer Van Aalst van de PVV het beter weet, maar ik denk dat hij wat dat betreft beter hier kan zitten. Hij weet niet waar hij het over heeft.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, u voelt zich uitgedaagd. Dat begrijp ik, maar eigenlijk levert u zelf ook elke keer weer een bijdrage aan het gaande houden van de discussie. Ik geloof dat uw vraag helder is, maar u krijgt misschien niet het antwoord dat wenst. Uw punt is duidelijk.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is incorrect. Dit wetsvoorstel gaat niet over boerenprotesten. Dit wetsvoorstel ligt er al vanaf 2016. Dit voorstel gaat over iets anders.

De voorzitter:

Ja, maar iedereen mag zijn eigen inbreng hebben. Al had de heer Wassenberg het vandaag over tuinslangen; dat is zijn goed recht. Dus uw vraag is?

De heer Van Aalst (PVV):

Dat het misschien verstandig is dat de heer Wassenberg zich inderdaad bij die tuinslangen houdt. Wat hij nu vertelt over dit wetsvoorstel klopt gewoon niet.

De heer Wassenberg (PvdD):

Wat de heer Van Aalst niet begrijpt, is het volgende. In 2016 heeft de Partij voor de Dieren voor het voorstel gestemd.

Dat is toen afgewezen, dankzij de fractie van de PVV onder meer. Je ziet waar dat toe kan leiden. Dat is mijn betoog. Op het moment dat het wetsvoorstel wel was aangenomen en er niet allemaal rare uitzonderingen waren gemaakt en niet alles eindeloos op de lange baan was geschoven, zouden we nu die kentekenplicht hebben gehad. Dan zou je nu voertuigen hebben kunnen fotograferen om mensen alsnog te bekeuren. Dan had je op dat moment niet zo veel kunnen doen, maar dan had je in elk geval de overtreders kunnen bekeuren. Nu heeft dat niet gekund, omdat er geen kenteken op die voertuigen zat. Meneer Van Aalst snapt het niet helemaal, geloof ik, maar beter kan ik het niet uitleggen.

De heer Von Martels (CDA):

Betoogt de heer Wassenberg nu dat de boerendemonstraties niet zouden hebben plaatsgevonden als het wetsvoorstel in 2015 was geaccordeerd?

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat betoog ik niet. Ik betoog alleen dat de tractoren die er rondreden, bekeurd hadden kunnen worden op het moment dat ze kentekens hadden gehad, desnoods door later foto's te maken. Maar dan had er opgetreden kunnen worden. En nu is er niet gehandhaafd. Dat is wat de heer Wassenberg betoogt.

De heer Von Martels (CDA):

Ik denk niet dat we het daarover eens zullen worden, want ik denk ook nog steeds dat die handhaving wel degelijk had kunnen plaatsvinden. Uit uw betoog blijkt dat u daar iets anders over denkt en daar heb ik op dit moment vrede mee.

De heer Bisschop (SGP):

Begrijp ik nou goed dat collega Wassenberg eigenlijk bepleit dat de overheid instrumenten moet gaan inzetten die sommige actievoerders inzetten, namelijk hun tegenstanders fotograferen, om vervolgens met naming-and-shaming tot handhaving over te gaan? Het fotograferen van kentekenplaten zonder dat er staandehouding heeft plaatsgehad en zonder dat er dus gemeld is wat de overtreding is: dat kan toch niet? Dat leidt toch tot volstrekte willekeur?

De heer Wassenberg (PvdD):

Wat een onzin! Op het moment dat iemand in een auto op de snelweg 130 rijdt waar je 100 mag of 150 waar je 130 mag — straks mag gelukkig niemand harder dan 100 — dan kun je ook worden gefotografeerd. Dan krijg je ook later de bekeuring in huis. Dan word je ook niet staande gehouden. Als je 200 km/u rijdt wel, maar als je te hard rijdt, word je gefotografeerd en krijg je later een bekeuring. Dat kan ook! Dat had hier niet gekund, omdat die voertuigen geen kentekens hebben.

De heer Bisschop (SGP):

Kortom, dan begrijp ik het wel goed, denk ik. De heer Wassenberg betoogt dat de kentekenregistratie vooral ingevoerd moet worden om te kunnen beboeten, om te kunnen straffen. Nou, gefeliciteerd! Dan weten we dat ook weer.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Het gaat om de veiligheid. Op het moment dat die boerenprotesten de veiligheid in gevaar brachten, was het goed geweest als de daders — daar heb je het dan over — kunnen worden bekeurd. Als dat niet kan op het moment dat ze worden aangehouden, dan doe je dat inderdaad achteraf.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik hoop dat we het over de apk-plicht kunnen hebben, want volgens mij is dat de essentie van dit wetsvoorstel. Beboeten is dat zeker niet. Is de heer Wassenberg het met mij eens dat we geen flitspalen op het platteland moeten gaan zetten om kentekens van tractoren te gaan fotograferen?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Daar ben ik het mee eens.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Goed zo, kunt u dan doorgaan met de apk in plaats van met dit hele enge verhaal? Ik denk niet dat we bij mij in de buurt op de Ommerenveldseweg of de Zijveling of de Bloembosweg een flitspaal willen neerzetten, omdat ik toevallig bang ben om daar als voetganger te lopen. Dat moeten we niet hebben, toch?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Maar mijn verhaal gaat ook niet over flitspalen. Als de heer Dijkstra naar mij blijft luisteren, dan zal hij het woord "flitspaal" niet tegenkomen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. De minister van IenW is verantwoordelijk voor de veiligheid en de bereikbaarheid op de weg. Hoe kijkt zij aan tegen die tractordemonstraties en tegen de onveilige situaties — onveilige situaties! — die veroorzaakt zijn door tractoren op de snelweg? En hoe kijkt zij aan tegen het feit dat boeren die die overtreding hebben begaan, nu niet kunnen worden vervolgd, vanwege het uitblijven van die kentekenplicht? Hoe was hier de afstemming met het ministerie van Justitie en Veiligheid? Hoe gaat zij dit in het vervolg aanpakken? Wordt er nog gewerkt aan het opsporen van tractoren die de wet hebben overtreden? Als klimaatdemonstranten van een kruispunt worden gehaald omdat hulpdiensten anders zouden moeten omrijden, dan is het toch zeker onbestaanbaar dat tractoren hele snelwegen kunnen blokkeren en hulpdiensten hebben kunnen hinderen? Hulpdiensten hebben gehinderd, meneer Von Martels! Het is toch onbestaanbaar dat ze daar nog mee weg kunnen komen ook?

Voorzitter. Maar er zijn meer wrange vruchten voor Nederland. Met het afschieten van de kentekenwet door de partijen die ik eerder noemde, voldoet Nederland niet meer aan de Europese richtlijn 2014/45. Nederland is daarvoor formeel in gebreke gesteld door de Europese Commissie. Ik had daarover net ook al een klein interruptiedebatje met

de heer Dijkstra. In de nota naar aanleiding van het verslag van 15 juli gaat de minister daar dieper op in. Als Nederland in gebreke blijft, kunnen fikse boetes worden opgelegd, tot maximaal ruim twee ton per dag. Dat is 6,5 miljoen euro per maand. Om op de kosten voor boeren te besparen, bestaat dus het risico dat de Staat en dus de belastingbetaler opdraait voor die boetes.

Voorzitter. We zijn inmiddels een halfjaar verder na die brief van 19 juli. Ik wil van de minister weten of de ingebrekestelling van Nederland nog steeds niet heeft geleid tot boetes. Die boetes hangen ons inderdaad nog steeds als een zwaard van Damocles boven het hoofd. Hoe groot is de kans dat die boetes wel volgen? Wat zijn de verdere consequenties als Nederland in gebreke zou blijven?

Voorzitter. Dan nog mijn laatste punt over de uitzonderingen. Tot 2025 geldt dat er géén kentekenplicht is voor tractoren die wel 40 km/u kunnen, als men niet harder wil rijden dan 25 km/u. Dat staat zo letterlijk in de nota naar aanleiding van het verslag. Dat is toch onmogelijk te handhaven? Je hebt een tractor en die kan heel hard. Je zegt: ik ga niet harder dan 25 km/u en ik wil niet harder dan 25 km/u. Dan hoeft je geen kenteken. Maar als je dan wel harder gaat dan die 25 km/u, dan heb je geen kenteken en dan kun je dus niet makkelijk bekeurd worden. De handhaving gaat dan dus een stuk moeilijker. Het zal iets makkelijker zijn dan wanneer je met 2.000 boeren tegelijk bent, maar de handhaving wordt niet eenvoudiger op die manier. Kan de minister daar ook nog op antwoorden?

Dan wil ik het daarbij laten, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Als laatste, voorzitter. Ik zal de vergadering even moeten verlaten. Ik heb dadelijk een procedurevergadering bij Justitie. Ik vind het heel vervelend, maar ik moet dus even op twee schaaqborden tegelijk schaken, maar u ziet mij daarna terug.

De **voorzitter**:

We zien u daarna terug, dank u wel. Dan is het woord aan de heer Moorlag van de PvdA.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter. Eind vorige week waren wij met een delegatie van de commissie LNV op werkbezoek in Duitsland, bij de Grüne Woche. Daar werden onze bussen op enig moment begeleid, zoals de heer Bisschop het stelde, door actievoerende Duitse boeren. Wat opviel, was dat die boeren heel gedisciplineerd actie voerden. Er waren drie rijstroken. Ze gebruikten er één. Voor elk rood stoplicht werd keurig gestopt. Wat ook opviel, was dat al die tractoren een kenteken hadden, niet alleen aan de achterzijde, maar ook aan de voorzijde. Nu wil ik niet zeggen dat er een-op-een een causaal verband is tussen dat gedisciplineerde gedrag en de kentekenplicht, maar ik denk dat een kentekenplicht wel bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Er vindt hier een verhit debat plaats, alsof het een grote misdaad is dat er een kentekenplicht wordt ingevoerd. De heer Van Aalst gedraagt zich als iemand die wij op zijn plat Gronings "een kwalmttoet" noemen. Een kwalmttoet is iemand die inderdaad op verhitte wijze spreekt. Het is eigenlijk de aanduiding van een petroleumlamp die wat te hoog is opgedraaid en die daardoor niet alleen heel veel licht verspreidt, maar ook heel veel roet. Ik snap die misbaar eerlijk gezegd niet. Ik vind dit gewoon een proportionele maatregel. Een snorfiets wordt uitgerust met een kenteken; brommers worden uitgerust met kentekens; campers die slechts 40 dagen in het jaar de weg op gaan, zijn uitgerust met kentekens en betalen trouwens ook nog motorrijtuigenbelasting. Ik vind dat deze maatregel bijdraagt aan het vergroten van de verkeersveiligheid. Het is ook om die reden geweest dat mijn collega Attje Kuiken een aantal jaren geleden heeft gepleit voor de invoering van zo'n kentekenplicht en daartoe ook een motie heeft ingediend.

Ik denk dat dit inderdaad bijdraagt aan correcte handhaving. Degenen die zich keurig gedragen, hebben niets te vrezen. Maar als je een overtreding begaat — het maakt niet uit of dat met een auto is of met een trekker == dan is het stukken gemakkelijker als er aan de hand van kentekens gehandhaafd kan worden. Ik noem een concreet voorbeeld. In Groningen was er een wat doorgedraaide actievoerder, die door een afzetting reed. Dranghekken vlogen in het rond, fietsers werden er bijna door geraakt. Het kost de politie gewoon echt hartstikke veel werk om zo iemand op te sporen. Als er een kenteken was geweest, dan had je dat gewoon aan de hand van de beelden kunnen doen.

Voorzitter. De PvdA is voorstander van deze wet. Eerlijk gezegd niet zonder meer in deze vorm. Als wij zelf de pen hadden gevoerd, dan had de wet er nog wel iets anders uitgezien, maar zoals de heer Dijkstra ook zegt: het is een trade-off, het is een compromis. Dat snap ik wel, en dus moeten we het hiermee doen. Ik denk dat dit gewoon in beton gegoten is binnen de coalitie, dus ik ga niet proberen het te wijzigen, met uitzondering van één punt: is zo'n kentekenplicht een volwaardige kentekenplicht als je slechts één kenteken verplicht stelt? Waarom niet twee kentekens, aan de voor- en aan de achterzijde? Dat doen we met auto's. In Duitsland doen ze dat ook. Er waren weliswaar boeren aan het actievoeren in Berlijn, maar ik had niet de indruk dat ze aan het actievoeren waren tegen de kentekenplicht. Ik heb het idee dat die maatregel, waar de heer Van Aalst zo tegen is, daar helemaal verteerd is. Niet alleen in Duitsland, maar ook in België is het verplicht om kentekens aan voor- en achterzijde te hebben. Ik denk dat het handhaving en opsporing vergemakkelijkt als kentekens aan voor- en achterzijde van een tractor zijn bevestigd. Eén kenteken staat ook wat raar. Het doet me een beetje denken aan het eerste model van de lelijke eend, de Citroën 2CV, de deux-chevaux, die was uitgerust met één koplamp. Misschien dat die auto daarom wel "de lelijke eend" wordt genoemd. Voor de harmonie is het beter dat die John Deeres en die Fendts aan de voor- en achterzijde zijn voorzien van kentekens; dat is ook esthetisch zeer verantwoord.

Ik kom toe aan het amendement van de heer Von Martels als hoofdindieners en de heer Dijkstra als bepleiter om een evaluatie uit te voeren. De PvdA is daar voorstander van. Maar die evaluatie zou wel iets breder moeten zijn. Ik ben heel benieuwd naar de opvattingen van de minister. Dus twee concrete vragen aan de minister: is ze bereid de

kentekenplicht uit te breiden naar de voor- en achterzijde en is zij bereid de evaluatie te verbreden? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Aalst heeft een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik dacht: laten we dat dialect nog eens overdoen met z'n tweeën. Als je mij verwijt dat een trekker en een brommer ongeveer hetzelfde zijn, dan zeggen wij in het Twents: als je dat verschil niet weet, dan ben je mooi een dul — misschien kan de heer Von Martels dat straks nog vertalen. Maar dan schort het je aan intelligentie.

De heer Moorlag (PvdA):

Nou, ik weet het verschil tussen een brommer en een trekker brommels goed. In mijn jeugd, toen u trouwens nog druk bezig was om een carrière tot randgroepjongere te ontwikkelen, heb ik zowel op brommers als op trekkers gereden. Daarbij heb ik ook gedrag vertoond wat ik onlangs nog zag in mijn toenmalige woonplaats Winsum, waar een medewerker van een loonbedrijf op zaterdag even met de trekker van ik schat zo'n vijf of zes ton door een smal straatje scheurt om even een patatje voor de jongens te halen. Daarom pleit ik zo voor die kentekenplicht. Dat doe ik niet direct om te gaan bekeuren. Maar als dat gewoon herhaaldelijk gebeurt en iemand klaagt daarover, dan is er wel een wijkagent die even tegen die jongen zegt: joh, doe dat nou even anders, en als je ermee doorgaat, gaan we echt handhaven. Dat pleit er temeer voor om de kentekenplicht te gaan invoeren. Dat constateer ik maar even met Groningse nuchterheid.

De heer Sienot (D66):

Ik ben blij met het pleidooi van de heer Moorlag. Zijn kwalificaties van de PVV laat ik verder buiten beschouwing. Wat ik heb gemist, zijn de fiets, de fietser en de gevolgen van deze wet voor hen. Ik ben dus benieuwd of de heer Moorlag van de PvdA, die ik ken als een partij die fietsers een warm hart toedraagt, met mij van mening is dat juist deze snelheidsverhoging ertoe kan leiden dat fietsers zich nog onveilig gaan voelen en dat we daar heel scherp op moeten gaan letten. Is hij dat met ons eens?

De heer Moorlag (PvdA):

Ik zie daar toch ook een dilemma. Er zit geen gloeiende ambitie in mij om nou voor die snelheidsverhoging te zijn. Maar ik heb ook goed begrepen wat zich binnen de coalitie heeft afgespeeld. Twee dingen daarover. Trekkers zijn gewoon kolossale voertuigen. Ik constateer dat op dit moment veel tractoren al veel harder rijden dan 25 km/u. Als ik in Noord- of in Oost-Groningen op een provinciale weg rijd, liggen de snelheden al gauw tussen de 50 en 60 km/u. Dus ik denk dat er materieel niet zo gek veel gaat veranderen. Het had wat mij betreft niet hoeven. Aan de andere kant valt er ook wel wat te zeggen voor het pleidooi van naar ik meen de heer Dijkstra, onder anderen, om ze wat meer buiten de woonkern om te geleiden. Ik zet heus geen feestmuts op bij dat idee, maar zonder dit te willen omarmen moeten wij maar berusten in dit compromis.

De heer **Sienot** (D66):
Afsluitend.

U wilt berusten in het compromis, begrijp ik. Zou u het voorstel kunnen steunen dat we goed blijven monitoren wat de effecten zijn voor de veiligheid, ook voor fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers? Zou u zich in dat licht kunnen voorstellen dat we ook goed kijken naar de situatie rondom scholen? Kinderen gaan naar en komen van school. Wat zijn daar de effecten?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik hoop dat er met het toestaan van een snelheidsverhoging minder trekkers langs scholen komen doordat ze de wegen rondom de bebouwde kom, de ringwegen, gaan gebruiken. Ik heb zo-even gepleit voor een bredere evaluatie. We moeten niet alleen kijken naar de kosten. Wat mij betreft is dat proportioneel. Een brede evaluatie dus, waarin het punt dat de heer Sienot aanvoert wat mij betreft ook meegenomen moet worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Moorlag. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

□

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Tot nu toe is het een zeer onderhoudend debat, maar het gaat natuurlijk wel ergens over. Het onderwerp kent een rijke historie. Wie de debatten in het verleden heeft gevolgd, heeft daaruit kunnen opmaken dat het CDA altijd een uiterst kritische houding heeft aangenomen op dit terrein. De inbreng van vandaag zal daar niet van afwijken. In die zin gaan we op hetzelfde spoor verder; in dit geval hetzelfde trekkersspoor.

Er heeft al een eerdere variant van de implementatie bij de Tweede Kamer gelegen. Destijds vonden we die onvoldoende om de wet te kunnen steunen. Nu ligt er een nieuwe variant voor. Er zijn verbeteringen, maar ook nu nog hebben we een groot aantal zorgpunten, bijvoorbeeld op het gebied van het willen voorkomen van een opstap naar extra belastingen en kosten. Graag wil ik een aantal onderwerpen benoemen. Ik ben benieuwd of de minister onze zorgen daarover kan wegnemen.

Voorzitter. Ik kom bij mijn eerste thema: het voorkomen van extra belastingen en hoge kosten. Voor het CDA is het van groot belang dat het wetsvoorstel geen opstap wordt naar extra belastingen voor landbouwvoertuigen. Het CDA is blij met de schriftelijke toezegging dat bij de inwerkingtreding van het wetsvoorstel landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met een beperkte snelheid, mobiele machines en bestaande voertuigen die nog niet zijn gekentekend, worden uitgezonderd van de bpm en ook van de mrb. Kan de minister bevestigen dat de decentrale overheden geen enkele mogelijkheid, dus ook geen muizengaatje, krijgen om via dit wetsvoorstel extra belastingen te gaan heffen? Kan de minister bevestigen dat decentrale overheden deze mogelijkheid in de toekomst ook niet kunnen creëren zolang de Tweede Kamer dit niet mogelijk maakt? Het CDA ontvangt graag volstrekte helderheid op dit punt.

We willen de minister ook bedanken voor het overzicht van de kosten, waardoor er meer helderheid is gecreëerd op dit punt. Maar om een beeld te krijgen of Nederland niet aan de hoge kant zit qua kosten, horen we graag in hoeverre de kosten die ontstaan door dit wetsvoorstel overeenkomen met de kosten in andere lidstaten die ook de richtlijn implementeren. Waar zitten eventuele verschillen? Hoe zijn deze te verklaren? Wat wordt er gedaan indien de kosten hoger uitvallen dan verwacht?

Verder begrepen we dat de minister verwacht dat er geen extra budget nodig is voor de handhaving van de nieuwe verplichtingen. Kan de minister dit nader toelichten?

Verder vinden we het als CDA verstandig als de minister, om de kosten laag te houden, geen schouw laat plaatsvinden van bestaande landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met een beperkte snelheid, aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Kan de minister toezeggen dat dit een structurele maatregel is en deze kosten dus niet later alsnog ontstaan? Kan de minister nader toelichten waarom zij verwacht dat de verzekeringskosten gelijk zullen blijven?

Verder zijn we benieuwd hoe de apk-keuring voor snelle landbouw- of bosbouwtrekkers eruit gaat zien. Vindt die keuring bij de mensen thuis plaats of op een bepaalde locatie? Wat zijn de kosten? Is bij de vormgeving gezocht naar het voorkomen van onnodige kosten? Dan het laatste punt van dit blok. Het CDA is benieuwd hoe wordt voorkomen dat veel kosten bij de boeren terechtkomen.

Het CDA en de VVD hebben een amendement ingediend. Mocht de wet worden aangenomen, dan lijkt het het CDA nuttig dat na drie jaar kan worden beoordeeld of de wet doeltreffend is en wat de effecten ervan in de praktijk zijn. Daarbij moet specifiek worden ingegaan op de kosteneffecten, zodat bijvoorbeeld inzichtelijk kan worden of de werkelijke kosten overeenkomen met de verwachte kosten, of er onnodige kosten worden gemaakt, en of het kenteken inderdaad geen opstap is gebleken naar extra belastingen. We horen graag een reactie op het ingediende amendement.

Ik kom bij het tweede thema, de kentekening. De regering kiest in de uitvoering in principe voor een algemene kentekenplicht. Wij zijn daar steeds kritisch over geweest. Gezien de richtlijn lijkt het namelijk logischer om alleen landbouwvoertuigen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u onder de kentekenplicht te laten vallen. Dit volgt immers uit de Europese apk-plicht voor tractoren. Waarom is hier niet voor gekozen? In welke mate heeft de positie van decentrale wegbeheerders hierbij meegespeeld?

Ik kom bij de kentekening van aanhangwagens die een combinatie vormen met een of meerdere aanhangwagens die zijn ingericht voor het dragen van voorraadkisten of kratten, de zogenaamde fruitreintjes. Bestaande fruitreintjes die op de openbare weg worden gebruikt, worden uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht binnen de daarvoor gestelde periode van 1 juli tot en met 30 november. Dat is op zich een logische gedachte met het oog op de oogstdoeleinden, zou je zeggen. Het betekent echter wel dat een gebruiker in de resterende periode niet met het fruitreintje op de openbare weg kan. Waarom

wordt deze drempel opgeworpen? We krijgen daarover graag meer helderheid van de minister.

De minister geeft aan dat als de periode verder buiten de reguliere gebruiksperiode wordt opgerekt, eigenaren van meer soorten voertuigen zich zullen beroepen op deze uitzondering om daarmee de goedkeurings- en registratieplicht te ontduiken. Kan de minister dit nader toelichten? Kan zij aangeven waaruit dit blijkt? Kan de minister ook aangeven in hoeverre fruittreintjes buiten het oogstseizoen worden gebruikt? Zijn er mogelijkheden om een aanvraag te doen om buiten de periode van 1 juli tot en met 30 november incidenteel de openbare weg op te kunnen met de zogenoemde fruittreintjes?

Ik kom bij een ander onderwerp, de kentekening in relatie tot de verkeersveiligheid. Een aantal collega's heeft daar al aandacht aan besteed. Ik zie dat de aandacht weer op dit onderwerp wordt gericht. Dat is heel goed, want een positief element van het wetsvoorstel is dat door de aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, landbouwvoertuigen efficiëntere routes kunnen rijden en minder hoeven om te tijden, waardoor drukke en smalle dorpskernen kunnen worden vermeden. Dit zorgt niet alleen voor meer efficiency. Het kan ook zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid, aangezien hiermee kan worden voorkomen dat landbouwvoertuigen onnodig in aanraking komen met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Kan de minister aangeven in welke mate zij verwacht dat de verkeersveiligheid hierdoor zal toenemen?

De minister geeft aan dat zij het platform CROW de opdracht zal geven om voorlichting te geven aan wegbeheerders en om richtlijnen op te stellen voor het wel of niet toelaten van landbouwverkeer. Hoe staat het hiermee? Kan de minister toezeggen dat met het CROW wordt afgesproken dat in de richtlijnen duidelijk wordt weergegeven dat het van belang is om zo veel mogelijk te handelen in de geest van dit deel van de wet? Ik bedoel daarmee het deel dat ziet op het in principe vrijgeven van gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwverkeer.

Ik kom bij de historische landbouwvoertuigen. Volgens mij is daar nog geen aandacht aan besteed door mijn collega's, maar ik zie dat mevrouw Kröger waarschijnlijk een vraag heeft over verkeersveiligheid. Dat kan ik me zo voorstellen.

De voorzitter:

Of over het fruittreintje. Dat kan ook.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik kan iedereen verrassen door nu een vraag over het fruittreintje te stellen, maar ik ga een vraag stellen over verkeersveiligheid. Het was een behoorlijk lang verhaal van de heer Von Martels, met name over kosten en efficiency. Vervolgens kwam er een kort en krachtig blokje over verkeersveiligheid. Hij benadrukt eigenlijk voornamelijk de positieve kansen van dit voorstel vanwege de efficiëntere routes. Ziet de heer Von Martels ook dat het feit dat wij dan keuringen hebben en dat er dan een kentekenregistratie is, waardoor de handhaving ook ten aanzien van het gedrag van bestuurders versterkt kan worden, precies de elementen van dit wetsvoorstel zijn waardoor dit voorstel zou kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid? Dat is dan nog los van

de 40 km/u en de plek waar trekkers mogen rijden. Ik heb het dan echt over de apk en het handhaven op kenteken.

De heer Von Martels (CDA):

Daar zien we het voordeel van in. Ik heb geprobeerd te benadrukken dat met name dat punt zeker tot voordelen gaat leiden voor de verkeersveiligheid. We vinden ook die snelheidsverhoging heel goed, want je ziet dat als trekkers te langzaam rijden, de snelheidsverschillen met andere verkeersdeelnemers te groot worden. Dan ontstaat de neiging om te passeren, met gevaarlijke situaties van dien. Maar het antwoord op de eerste vraag is: ja.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed. Als wij constateren dat een apk-keuring inderdaad kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, zouden we die apk-keuring dan niet wat breder in moeten zetten dan alleen voor de groep voertuigen waar nu in het wetsvoorstel op voorgesorteerd wordt?

De heer Von Martels (CDA):

We spreken heel specifiek over de 40-plustrekkers — zo zullen we ze maar noemen — omdat dat de groep is die het meest profiteert van de nieuwe wetgeving. Die trekkers mogen namelijk ook op de ontsluitingswegen gaan rijden. We vinden het daarom ook gerechtvaardigd om te zeggen: daar moet een apk-keuring voor komen. Ik denk dat mevrouw Kröger heel goed geluisterd heeft naar mijn verhaal. Wij zijn er zo beducht voor dat er allerlei nieuwe regels worden vastgesteld en dat er extra regelgeving volgt, waardoor de kosten zo zullen stijgen. Dus we willen niet verder gaan dan deze specifieke groep, de 40-plustrekkers, omdat het voor die andere groep eigenlijk minder relevant is.

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het laatste zinnetje over dat het voor die groep minder relevant is, roept toch een vraag op. Want als je kijkt naar de rapportages van de SWOV, als je kijkt naar het aantal dodelijke slachtoffers, als je ziet hoeveel moeite we doen in Nederland om de verkeersveiligheid te verhogen — de ambitie is nul dodelijke verkeersslachtoffers — en als ik denk aan de debatten die we over de stint hebben gevoerd, waarbij het allemaal ging over meer handhaving ...

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, korter.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

... dan is toch mijn vraag waarom de heer Von Martels zegt: voor die groep van trekkers van 25 km/u tot 40 km/u zouden we die maatregelen niet moeten nemen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Voor alle bestuurders van tractoren geldt natuurlijk dat ze altijd de verkeersveiligheid en de gescheiden rijbanen in acht moeten nemen. Ik zeg in mijn stukje over het CROW ook dat het heel belangrijk is voor ons om te weten wat de consequenties zijn. We willen graag serieus ingaan op de adviezen die zij aan ons opleveren, om te kijken of daar bruikbare elementen bij zitten om toe te passen. Maar u heeft wel gelijk over mijn eerste inbreng. Die was sterk gericht op de reductie van kosten. De verkeersveiligheid zal niet zozeer veranderen door het al dan niet apk-gekeurd zijn van die trekkers. Die apk-keuring op zich verandert niets aan de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

Wat zegt u?

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik zie dat er mogelijk nog een vraag is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik kan het niet nalaten. Ik kom uit de Betuwe, dus moet toch dat fruitreintje even naar voren brengen. Dat zijn leuke dingen. Dat zijn smalle tractoren die tussen de bomen kunnen rijden, maar wel lang zijn. Op ieder karretje kan bijvoorbeeld een kuub appels. U noemde de data van het oogstseizoen. Je wil de fruitreintjes daarbuiten wellicht niet op de N-weg, denk ik. Maar je wil ze wel kunnen gebruiken voor activiteiten of voor andere zaken. Kunt u wat meer toelichten waarom je zou zeggen: in april moet je zo'n fruitreintje ook kunnen gebruiken voor bepaalde activiteiten?

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat hangt natuurlijk af van de ondernemer zelf. Onder specifieke omstandigheden kan die daar misschien een ontheffing voor willen aanvragen. Mijn enige vraag is eigenlijk: komt die ontheffingsmogelijkheid er wel of niet? Ik vraag dat om in ieder geval een beetje beter licht te laten schijnen op de mogelijkheden voor ondernemers.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat klinkt verstandig, ja.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dan gaan we verder naar de historische landbouwvoertuigen. Die zijn volgens mij nog niet aan de orde geweest. Het CDA vraagt zich af waarom er is gekozen

voor ouder dan 50 jaar en niet voor ouder dan bijvoorbeeld 40 jaar. Verder lees ik dat voor historische landbouwvoertuigen die voor 1978 in gebruik zijn genomen, de mogelijkheid wordt gecreëerd tot het voeren van de historische blauwe kentekenplaat. Als deze mogelijkheid er komt, vinden we dat een goede stap. Wel zijn we benieuwd hoe de minister is gekomen bij het jaartal 1978.

Ik kom nu nog bij een klein blokje, het blokje overig. Het is toch wel weer één A4'tje, maar vanwege mijn leeftijd zijn het wel grote letters. Dat scheelt dan weer. Ten eerste dank ik de minister ervoor dat zij de datum van 20 mei 2020 als einde van de conversieperiode via een nota van wijziging heeft losgelaten en dat ze die heeft vervangen door een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. We hechten namelijk aan voldoende voorbereidings- en uitvoeringstijd. Kan de minister toezeggen dat de nieuwe datum in nauw contact met de betrokken branches zal worden besproken?

Verder zijn we benieuwd of het klopt dat naast Nederland acht andere lidstaten nog in gebreke zijn wat betreft het implementeren van de richtlijn. Zo ja, hoe gaat de Europese Commissie daar dan mee om? De minister geeft aan dat bij de regering niet bekend is bij welk aspect van de richtlijn de andere lidstaten in gebreke zijn gesteld. Is deze informatie niet openbaar? Of kan de minister het niet achterhalen?

De minister geeft verder aan dat de RDW, de Rijksdienst voor het Wegverkeer, momenteel werkt aan een uitvoeringstoets om te kijken op welk manier invulling kan worden gegeven aan het centrale ontheffingsloket. Hoe staat het hiermee? Wordt het inderdaad een eenvoudig en goedkoop aanvraag- en afgifteproces voor ontheffingsverlening?

Verder zijn we benieuwd of er inmiddels al meer bekend is over hoe de voorlichtingscampagne eruit gaat zien.

Ook krijgen we graag de bevestiging dat reddingsmaatschappijen door dit wetsvoorstel niet onbedoeld te maken kunnen krijgen met een verplicht trekkertijbewijs voor de voertuigen die zij gebruiken om een reddingsboot over het strand te vervoeren. Klopt het dat er wat betreft die voertuigen niets verandert met dit wetsvoorstel?

Voorzitter, ik rond af. Het CDA is benieuwd naar de antwoorden van de minister op de gestelde vragen. Die zijn voor de CDA-fractie van belang om goed te kunnen beoordelen of zij kan instemmen met de wet die vandaag voorligt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben inderdaad wel nieuwsgierig wat dan voor het CDA doorslaggevend is. Woordvoerder Van Helvert van het CDA was twee jaar geleden heel duidelijk. Hij zei: geen kentekenplicht. Als de kentekenplicht toch in het wetsvoorstel blijft staan, zegt het CDA dan nog: dan zijn we er klaar mee; dat gaan we niet doen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Op dit moment zult u van mij nog geen eendoordeel horen, maar misschien wel in de tweede termijn. Misschien moet

u deze vraag dan nog een keer stellen. Wij hebben niet voor niks zo veel vragen aan de minister. De antwoorden die wij daarop krijgen, zullen voor ons doorslaggevend zijn: kiezen we ervoor om dit wetsvoorstel te steunen of niet? Misschien zie ik u straks in de tweede termijn nog een keer bij de interruptiemicrofoon staan.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kom in de tweede termijn vast nog een keer terug, maar dan wordt dit een gewetensvraag. U bent boer, ervaringsdeskundige. Wat zou u uw fractie adviseren als de kentekenplicht toch in het wetsvoorstel blijft staan?

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb tijdens mijn inbreng zo veel mogelijk geprobeerd om de vele vragen die ik heb naar voren te brengen. Het zou raar zijn als je wel vragen stelt, maar niet benieuwd bent naar het antwoord. Ik ken alle antwoorden nog niet. Ik ben echt reuzebenieuwd wat voor verlossende antwoorden de minister misschien kan geven, zodat het voor mij gemakkelijker wordt om een advies aan mijn collega's in de fractie te geven.

De heer Van Aalst (PVV):

Maar laat het CDA de kentekenplicht los, of is het gewoon een keiharde eis dat die eruit moet?

De heer Von Martels (CDA):

U kunt het nog een keer proberen, maar ik heb gezegd wat ik gezegd heb.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Sienot van D66.



De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Voor D66 staat veiligheid voorop. Met deze wet zetten wij een stap in het veiliger maken van het verkeer. Dat werd hoog tijd, want daar is al zeven jaar over gesproken. Daar is al door verschillende sprekers aan gerefereerd. Bovendien: als je de weg op wilt met een snelle e-bike of met een scooter, dan heb je een kenteken nodig, maar als je dat wilt doen met een grote tractor van een paar ton, niet. Eigenlijk is het voor ons heel simpel: gelijke monniken, gelijke kappen. Doe je mee aan het verkeer? Dan moet je herkenbaar en traceerbaar zijn. Het lost niet alles op, maar het zet een stap.

Bij de boerenprotesten zagen we ook nog hoe handig het kan zijn als trekkers een eigen kenteken hebben. Boeren "trekkerden" hekken omver en raakten bijna fietsers. Natuurlijk heeft iedereen het recht om te demonstreren — dat zeg ik ook tegen de heer Van Aalst en tegen het CDA — maar niet om anoniem het verkeer onveiliger te maken. En daar hebben we het hier over. Ook in grote steden zoals Amsterdam zorgen anonieme, geparkeerde tractoren voor opstoppingen in de toch al drukke steegjes. Bouwbedrijven proberen zo de milieunormen te omzeilen. De politie kan daar niet eenvoudig boetes voor uitschrijven, omdat er geen kenteken op het voertuig zit.

Er gebeuren jaarlijks zo'n 250 ongelukken waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Daarom is het goed dat we met deze wet de politie een middel in handen geven waarmee zij mensen die met trekkers verkeersovertredingen begaan, kan traceren en indien nodig beboeten. D66 ziet daarom graag dat deze wet nu snel van kracht wordt. We vragen de minister daarom of de RDW goed is voorbereid op alle kentekenaanvragen, zodat daar geen zand in de motor komt. De Raad van State adviseert om vooruitlopend op het wetsvoorstel snel te starten met voorlichting en om ervoor te zorgen dat snelle trekkers al gekeurd kunnen worden. Hoe beoordeelt de minister dit advies? Gaat zij daarmee aan de slag? Wij vragen de minister ook hoe zij voorkomt dat een prop in de pijplijn ontstaat doordat alle eigenaren van trekkers het aanvragen van een kenteken uitstellen tot december 2024.

Voorzitter. De invoering van deze wet verhoogt de verkeersveiligheid op verschillende manieren. De kentekenplicht draagt bij aan een verantwoordelijker gebruik van de voertuigen. Daarnaast kan de verhoging van de maximumsnelheid voorkomen dat landbouwvoertuigen door de bebouwde kom gaan, omdat zij over de snellere wegen eromheen kunnen rijden. Verschillende sprekers refereerden er al aan. Een zorg die wij nog wel hebben — ik heb het daar in het interruptiedebatje ook al over gehad — is: gaan alle landbouwtrekkers straks op alle wegen met een hogere snelheid rijden? De heer Moorlag van de PvdA zei het ook al, als ervaringsdeskundige. Ik ben zelf ook vaak op het platteland, als ik bij familie ben. Je ziet gewoon dat ze harder rijden. Is het wellicht mogelijk om wegbeheerders te vragen om op sommige trajecten of op sommige tijdstippen trekkers niet toe te laten? Denk aan wegen bij scholen, wanneer de school begint of eindigt. Je zou ook kunnen denken aan de aanleg van fietspaden op drukke wegen met veel landbouwverkeer. Dan kunnen trekkers en fietsers zich prima naast elkaar tussen de dorpen en gemeentes verplaatsen. Uiteindelijk is dat de essentie: dat je samen op een veilige manier gebruikmaakt van de weg. Kortom, hoe gaat de minister kwetsbare weggebruikers als fietsers en voetgangers beschermen?

Dat brengt me op het volgende. Fietsers produceren geen schadelijke uitstoot zoals CO₂ of stikstof, maar de meeste andere voertuigen wel, en trekkers ook. Nu willen we naar 100% emissievrij vervoer in 2030 voor alle nieuw verkochte personenauto's. D66 vraagt zich daarom af: kan de apk-plicht er ook voor zorgen dat we trekkers in de ambities voor schone lucht meenemen? Kan de minister toezeggen om de mogelijke ruimte die hiervoor is te benutten, zodat we daar ook gelijke monniken, gelijke kappen zien?

Voorzitter, ik rond af. We zijn blij dat de wet er ligt. Het heeft nogal een tijd geduurd. Het is dus goed dat deze minister erin geslaagd is om dit voorstel hier te krijgen, en ook met zo'n brede steun van het maatschappelijk middenveld dit voorstel aan ons als Kamer verkocht te krijgen. Wat ons betreft gaan we er nu voortvarend mee aan de slag, want anonieme trekkers dragen niet bij aan veiliger en schoner verkeer, en trekkers met een kenteken wel.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik deel de analyse van de heer Sienot dat de apk een mogelijkheid biedt om bij te dragen aan de reductie van stikstofuitstoot, aan schone lucht et cetera. Mijn vraag is: zouden we het instrument van de apk dan ook juist niet

moeten gebruiken voor trekkers onder de 40 km/u, dus tussen de 25 km/u en 40 km/u, om bijvoorbeeld te checken of er geen roetfilter is verwijderd, zodat op een andere manier stikstofreductie gerealiseerd kan worden?

De heer Sienot (D66):

Dat is een interessante vraag van mevrouw Kröger. Ik zie het altijd zo: elke stap vooruit is er één in je ambities. Dit is zo'n stap vooruit. We hebben ook allemaal al kunnen horen hoe zwaarbevochten die is. Ik vind dit een belangrijke stap vooruit. Ik zie ook dat de trekkers die het meeste deelnemen aan het verkeer en ook het hardste kunnen rijden, waarbij het denkbaar is dat ze de meeste CO₂ en dergelijke uitstoten, nu apk-plichtig worden. Voor die groep erachter ... Alles wat je aan nieuwe stappen zou kunnen doen, moet je natuurlijk nooit wegslaan, want uiteindelijk willen we overal emissievrij. Maar dat vind ik op dit moment een brug te ver. Zoals gezegd is het glas voor mij halfvol. Er ligt een mooi voorstel. Laten we dat nu in elk geval in praktijk brengen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de heer Sienot zeggen: laten we nu in ieder geval doorgaan met deze wet. Daar ben ik het volledig mee eens. Maar hij zegt ook dat het mogelijk zou kunnen zijn, als er bijvoorbeeld echt aanzienlijke stikstofwinst te behalen valt of als ze überhaupt aan schone lucht bijdragen, om echt te gaan kijken naar de groep voertuigen die op dit moment nog uitgezonderd blijft van de apk-plicht; als ik de rapportages lees, is dat volgens mij een aanzienlijke groep.

De heer Sienot (D66):

Ik denk dat het goed is om één ding even heel scherp te hebben. Eén ding is dat je gaat zeggen: we hebben een instrument om de voortgang van schonere voertuigen te monitoren en te kijken wat we kunnen doen om ze daarin mee te krijgen. Iets anders is om te zeggen: we gooien dat ook meteen breder, voor allerlei andere voertuigen. Ik vind zelf namelijk — dat is misschien een verschil tussen D66 en GroenLinks — dat je ook heel erg moet werken aan de alternatieven. Zijn de schone alternatieven er al? Voordat we weer met hele nieuwe eisen komen of bangmakerij dat we dit zwaar gaan uitbreiden, zou ik zelf liever eerst tegen de sector willen zeggen: laten we vooral ook kijken welke alternatieven er zijn, en dan eens gaan kijken of we ook daar iets met de apk kunnen doen. Maar voor dit moment ligt dit er. Het is een stap vooruit. We omarmen dit en gaan er voortvarend mee aan de slag.

De voorzitter:

Nee, mevrouw Kröger, u krijgt het woord niet meer. Ik kijk ook even naar de klok. De heer Van Aalst of de heer Moorlag krijgt nu het woord. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zit even te denken hoe ik het betoog van D66 moet duiden. U zegt: goed wetsvoorstel, snel invoeren. Maar dat is toch eigenlijk helemaal niet nodig voor D66? Uw collega van landbouw betoogt hier: we slopen gewoon die boeren, we halveren ze. Dan zijn er toch zo meteen helemaal geen trekkers meer? Dan hoeft u toch helemaal geen

kentekenplicht meer in te voeren? Is het niet veel handiger om gewoon dat standpunt over het halveren van het aantal boeren in Nederland door de strot van de VVD te drukken, want die slikken toch alles? Dan hebben we het toch gelijk opgelost voor u?

De heer Sienot (D66):

Dat zijn wel heel korte bochten. Ik weet niet op wat voor trekker de heer Van Aalst nu zit, maar dat is niet de mijne. D66 wil dat boeren met minder vee meer kunnen verdienen, maar we zeggen nergens iets over trekkers en over de manier waarop de boeren verdienen, anders dan of er met minder vee meer verdiend kan worden. We hebben gewoon een groot stikstofprobleem dat we moeten oplossen. Daarin durven wij keuzes te maken. We hebben het in dit debat over het kenteken. Dat is een belangrijke manier om het verkeer veiliger te maken. Laat ik dan ook eens wat halveren. Alles wat we kunnen doen om het aantal verkeersslachtoffers te halveren of, liever nog, naar nul te brengen: helemaal top. En dat is waar dit over gaat.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat doel om het aantal verkeersdoden terug te brengen naar nul, delen we natuurlijk. Dat weet u van ons. Het punt is dat uw partij het aantal boeren wil halveren. Dus u hoeft helemaal geen kentekenplicht in te voeren. En we hebben het hier vandaag over de kentekenplicht, maar u was de partij die met al die elektrische trekkers kwam en met al dat geneuzel over nul uitstoot. Elektrische trekkers die niet bestaan? Hou toch op man.

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer Van Aalst (PVV):

Wilt u gewoon volhouden dat uw collega nog steeds het aantal boeren wil halveren? Dan hoeven we geen kentekenplicht in te voeren en dan kan hij gewoon lekker die boeren slopen. En dan heeft u toch uw zin.

De heer Sienot (D66):

Ik heb hierop eigenlijk maar één ding te zeggen en dat is: zoek eens op elektrische trekkers, want er zijn er veel meer dan u denkt. Het mooie is dat als je de investering kunt betalen het ook een mooi rendement oplevert, omdat je veel minder brandstofkosten hebt. Dus verdiept u zich er eens in.

De heer Moorlag (PvdA):

De heer Sienot gebruikt goede argumenten in termen van verkeersveiligheid en het bevorderen van handhaving maar hij zegt ook: gelijke monniken, gelijke kappen. Er zijn allerlei categorieën voertuigen op vier wielen die zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde een kenteken hebben. Is de heer Sienot het met mij eens dat het wenselijk is dat ook landbouwvoertuigen aan zowel de voorzijde als de achterzijde een kenteken voeren?

De heer **Sienot** (D66):

Dat vind ik een goede vraag. Heel eerlijk gezegd zou je zeggen dat het logisch is om het aan beide kanten te hebben, maar dat is niet wat er in dit voorstel staat. We hebben dit voorstel wel omarmd als een stap vooruit. Dus het eerlijke antwoord is dat als er een manier is om dat voor elkaar te krijgen en de minister daarvoor openstaat, mij dat een heel logische zet lijkt. Als dat niet haalbaar is om allerlei redenen die de minister waarschijnlijk beter kan duiden dan ik, dan heb ik daar ook begrip voor. Zo eerlijk wil ik zijn.

De heer **Moorlag** (PvdA):

As je een overtreding begaat terwijl je van een camera wegrijdt, word je wel gesignaleerd, geregistreerd en vervolgd, terwijl als je diezelfde overtreding begaat en je naar de camera toerijdt, de handhaving en vervolging moeilijker wordt. Dat is uit het oogpunt van "gelijke monniken, gelijke kappen" dan toch een ongewenste situatie?

De heer **Sienot** (D66):

Ik heb daar eigenlijk niet zo veel aan toe te voegen of af te dingen. Dat is boerenlogica. Ik ben eigenlijk wel benieuwd wat de minister daarop te zeggen heeft. Zelf zeg ik: dit ligt er nu. Op dit moment rijden ze volstrekt anoniem. Dat gaat veranderen. De anonimiteit is dan wellicht gehalveerd maar in elk geval zijn ze veel beter traceerbaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Tot slot is het woord aan de heer Bisschop van de SGP.



De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. De boodschap van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in 2010 was niet mis te verstaan: onveilig landbouwverkeer zorgt te vaak voor ongelukken. Dat was de kern van de boodschap. Het beleid qua handhaving zou te laks zijn. Dit is een punt van zorg voor de fractie van de SGP, maar de grote vraag is dan of een kentekenplicht voor alle trekkers daarin echt verbetering gaat aanbrengen.

Voorzitter. De SGP-fractie had gemengde gevoelens bij het vorige wetsvoorstel, dat indertijd is afgestemd. En die gemengde gevoelens zijn nog niet helemaal weggenomen door dit wetsvoorstel. Ik snap dat de minister zegt dat de kosten beperkt blijven, €30 per kenteken, maar je moet in deze sector ook de stapeling van regels in ogenschouw nemen. Het gaat, alles bij elkaar, wel over meer dan een half miljoen voertuigen. Dan hebben we het over alle soorten voertuigen, onder andere de trekkers, aanhangwagens en allerlei apparatuur. De wet wordt gecombineerd met snelheidsverhoging en een centraal loket voor ontheffingen door wegbeheerders. Ik snap die combinatie; in de interruptie met collega Dijkstra is al wel duidelijk geworden waarom dat in zekere zin, zeker politieke zin, een logische combinatie is. Maar ik houd toch mijn hart vast als een trekker van zes ton met 40 km/u over een dorpskruispunt dendert. Mijn vraag aan de minister is: gaat de minister dat voorkomen door de snelheid binnen de bebouwde kom voor landbouwvoertuigen te handhaven

op 25 km/u, met uitzonderingen voor bijvoorbeeld ontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers?

Dan de kentekenplicht, de kop op de EU-richtlijn. De minister stelt dat je die nodig hebt voor de handhaving, maar bij staandehouding is registratie voldoende. En voor de handhaving van de gebruikseisen en de apk-plicht heb je een staandehouding nodig; dat kun je niet alleen met een camera afdoen. Alleen voor de snelheidscontrole zou je met een camera en kentekenplaat geen staandehouding meer nodig hebben. Dan vraag ik me wel af: hoe vaak zal er nou hierop gecontroleerd worden, op basis van die kentekenplaat? En staandehouding is nu al mogelijk. De minister kiest ervoor om tot 2025 alleen een kenteken te vereisen als er harder gereden wordt dan 25 km/u. Oké, een deel van het wagenpark, dat relatief weinig op de openbare weg komt, blijft dan gevrijwaard van de kentekenrompslomp. Kunnen we niet kijken of deze lijn kan worden doorgetrokken na 2025, door bijvoorbeeld in 2023 een weegmoment in te bouwen? Dan weet je in ieder geval hoe het in de praktijk loopt. Dat zou kunnen aansluiten bij het amendement van collega's Von Martels en Dijkstra, waarin met name gevraagd wordt om naar de financiële aspecten te kijken. Je kunt dat verbreden door er een bredere evaluatie van te maken. Is de minister daartoe bereid?

Er komt een uitzondering van de kentekenplicht voor fruittreintjes en smalspoortrekkers, en wat betreft de apk-plicht voor voertuigen die vooral op landbouwterrein rijden. Ik kan me voorstellen dat die laatste uitzondering ook voor de kentekenplicht kan gaan gelden. Ik hoor graag van de minister hoe zij deze uitzonderingen precies in het vat wil gaan gieten. Is zij bereid om te kijken naar de boerenpraktijk, en daar zo goed mogelijk op aan te sluiten? Tenslotte moeten wij verplichtingen niet groter maken dan nodig is. En een van de graten die in de keel van de SGP-fractie steken, is dat dat nu formeel het geval is ten opzichte van de Europese richtlijn waaraan wij al hadden moeten voldoen.

Voorzitter, ik wil het hierbij laten. En ik wil gelijk van de gelegenheid gebruikmaken om mij te verontschuldigen. Ik vervang collega Stoffer, maar mijn agenda dwingt mij eigenlijk om na de eerste termijn u allen weer te verlaten. En u begrijpt, zeker onder uw voorzitterschap, dat dat gebeurt met bloedend hart. Maar ik probeer dat manmoedig te dragen en hoop dan de volgende keer weer onder uw bezielende leiding opnieuw een bijdrage te mogen leveren. Dank u zeer.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Bisschop. Dit is triest nieuws, maar alle begrip.

Ik kijk naar de klok. We schorsen tot kwart over vier. Dan krijgen wij de beantwoording van de minister in eerste termijn.

De vergadering wordt van 16.03 uur tot 16.15 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De inbreng was heel divers. Het is een levendig debat geweest, ook in eerste termijn. Ik zal eerst wat meer in zijn algemeenheid het wetsvoorstel toelichten. Daarna kom ik dan vervolgens op wat meer hele specifieke vragen die door de leden van de Kamer zijn gesteld.

Veel mensen hebben het in hun inbreng eigenlijk al gememoreerd: het gaat hier om een heel gebalanceerd voorstel. Van iedere partij, dat geldt niet alleen voor de partijen hier in de Kamer maar ook voor de partijen in het veld, zal waarschijnlijk niemand zeggen: dit is nou helemaal honderd procent zoals ik het zou hebben gewild. Maar zo werkt het nou eenmaal met compromissen: je probeert altijd recht te doen aan alle belangen van alle partijen, om dan uiteindelijk tot iets te komen waar ook echt draagvlak voor is. Dat is hier ook het geval, want we hebben hiervoor ook de steun vanuit de sector.

Het is ook al meer gememoreerd: het is natuurlijk allemaal begonnen met de EU-richtlijn waar wij aan moeten voldoen. Dat wil zeggen dat wij een apk-plicht moeten invoeren. Dan gaat het over voertuigen die voor agrarische of visserijdoeleinden worden gebruikt en die hoofdzakelijk rijden op de daarvoor bestemde terreinen. Daar hebben we een uitzondering voor gemaakt omdat het gebruik natuurlijk vooral gericht is op de openbare weg.

Een belangrijk onderdeel van dit geheel is natuurlijk de verkeersveiligheid. Mevrouw Kröger, de heer Sienot en eigenlijk iedereen heeft dat ook gemeld. Wat draagt een apk-plicht daaraan bij? Daar zijn ook de nodige voorbeelden al van voorbij gekomen, of het nou gaat om de remmen, de verlichting et cetera. Natuurlijk is het belangrijk dat dat regelmatig gecontroleerd wordt. In welke mate zal dat nou precies bijdragen aan die verkeersveiligheid? Dat kun je niet zo makkelijk kwantificeren, maar dát het er beter van wordt, is ook evident.

Van de snelheidsverhoging, die ook onderdeel is van dit pakket, is de verwachting echt, en die verwachting delen we dus met de VNG, het IPO, de politie en het OM, dat die gaat bijdragen aan de verkeersveiligheid, juist doordat je de grote snelheidsverschillen zoals de heer Von Martels het noemde er veel meer uit kunt halen en doordat je veel meer lokaal maatwerk kunt leveren. Bepaalde wegen, waarbij we het veelal hebben over de rondweg om een dorpskern heen, worden toegankelijk gemaakt omdat die voertuigen daar dan ook sneller mogen rijden. Dus ja, we verwachten daar dus met z'n allen van dat het de verkeersveiligheid zal bevorderen.

De Kamer heeft het over evaluaties en vraagt: moet je dat nou niet goed monitoren? Uiteraard geldt niet alleen voor mij vanuit het ministerie, maar ook voor de andere partijen, dat wij dat goed zullen volgen. Ook daarbij trekken we met z'n allen gelukkig aan hetzelfde eind van het touw, want ook de provincies, de gemeenten, het OM en de politie, maar ook de sector, willen natuurlijk graag dat die verkeersveiligheid zo groot mogelijk is. Dus we kijken er met z'n allen heel goed naar hoe we dat uit moeten werken, maar we verwachten juist positieve resultaten omdat die trekker dan niet meer door dat smalle dorpsstraatje, langs die school of langs dat sportveld hoeft, maar er juist

maatwerk kan worden geleverd en zo'n voertuig ook buiten de drukke, smalle gebieden om geleid kan worden.

Misschien toch ook even een toelichting op de verschillen met het vorige wetsvoorstel. In ieder geval zit de gewenste snelheidsverhoging erin. Dat is bijvoorbeeld ook belangrijk voor CUMELA, voor de loonwerkers. Die zijn nu nog niet specifiek genoemd, maar zij willen juist graag met die hele grote werkvoertuigen op de openbare weg om efficiënter te kunnen werken. Ook zij vinden het belangrijk voor de verkeersveiligheid. Ik denk dat we hier iets voor elkaar kunnen krijgen waar ook zij zeer tevreden mee zouden kunnen zijn.

De inrichting van een centraal ontheffingenloket is, denk ik, ook een belangrijke verbetering, want dan hoeft je het niet in allerlei provincies op andere manieren te regelen.

De conversieperiode voor de bestaande voertuigen is aangepast. De einddatum is nu vastgesteld op een later moment, waardoor er ook een winterperiode in valt. Dat was belangrijk voor de sector. Verder geldt de plicht om een kentekenplaat te voeren niet meteen voor alle bestaande voertuigen. Er is voorzien in een overgangstermijn. Die duurt tot en met 31 december 2024, zo hebben we in goed overleg met elkaar vastgesteld.

Er is ook afgesproken om in de lagere regelgeving een uitzondering op de apk-plicht op te nemen voor voertuigen die, zoals ik net al zei, voor agrarische doeleinden of visserijdoeleinden worden gebruikt en die hoofdzakelijk op hun eigen terrein en daarvoor bestemde terreinen rondrijden.

De eerste vraag die gesteld werd, is: wat is het alternatief? Kunnen we het niet gewoon niet doen? Los van de infractieprocedure die vanuit Europa al is opgestart — daar zal ik straks wat meer en détail op ingaan — moet je dan sowieso een systeem optuigen. Je moet een apk-plicht invoeren. En wil je die kunnen handhaven, dan heb je, als je het niet via de kentekens zou doen, in ieder geval een registratiesysteem nodig. Je zou dus sowieso een systeem moeten optuigen en dan krijg je bureaucratie; dat is onvermijdelijk. Wij zijn dus tot de conclusie gekomen dat die kentekenplicht gewoon de meest efficiënte manier van registreren is. We zijn daar namelijk al aan gewend. Bij allerlei andere voertuigen zijn we gewend aan een kentekenregistratie; dat is door verschillende leden genoemd. Het is gewoon een goedkope manier van registreren; daarbij kijk ik speciaal de heer Von Martels aan. Daarom hebben we daar ook voor gekozen. Het biedt meer voordelen in die zin. Wat is dus het alternatief? Als je alleen de verplichte apk invoert, moet je daar ook een systeem voor optuigen, waar ook kosten aan verbonden zijn. Dit lijkt dus een hele goede manier om dat te doen.

Wat zou je dan niet hebben? Dan heb je natuurlijk niet de snelheidsverhoging, waar de sector juist om vraagt. Die zou je dan niet geregeld hebben. Je zou dat apart in een ander wetsvoorstel kunnen doen, maar dan is de balans weer uit het kaartenhuis verdwenen, want we hebben echt meerdere gespreksronden met alle betrokken partijen gehad om tot dit evenwicht te komen. Provincies en gemeenten zeiden bijvoorbeeld: wij willen die snelheidsverhoging wel invoeren, maar dan willen wij wel makkelijker kunnen handhaven. Dat gaven politie en OM ook aan. Zo heeft iedereen zijn accentverschillen. De heer Sienot verwoordde

het mooi: niemand zal honderd procent zijn zin hebben gekregen, maar zo werkt het als je tot draagvlak wilt komen. Hier zitten, denk ik, voor iedereen voordelen in. Wat mij betreft is het belangrijkste voordeel dat we hieruit kunnen halen een verbetering van de verkeersveiligheid.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat laatste is interessant, maar laat ik beginnen met het verhaal dat het invoeren van die apk-plicht verplicht is. Dat gaat slechts om 8.000 voertuigen. Het optuigen van de volledige kentekenplicht heeft heel wat grotere gevolgen, want die geldt niet alleen voor die 8.000 landbouwvoertuigen die volgens Brussel moeten. Dat staat los van de vraag of je het wel of niet wil, maar wij hebben dus helemaal niets met die apk-plicht van Brussel. Die laten we ons niet opleggen door Brussel; wij zijn daar klaar mee. Het enige wat de minister nu doet, is die kop van de kentekenplicht toevoegen voor al die landbouwvoertuigen. Dat kan ze toch niet ontkennen? Ze kan dan wel zeggen dat het allemaal wat efficiënter is en dat het zo lekker makkelijk was, maar ik zeg dan: nee. 8.000 voertuigen worden door Brussel aangemerkt voor de apk-plicht en deze minister maakt het nu mogelijk dat alle tractoren onder de kentekenplicht komen te vallen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst weet heel goed dat niet alle tractoren hieronder gaan vallen, want ik heb net alle uitzonderingen opgenoemd. Dat loopt van de fruittreintjes tot ... Nou ja, u kent ze allemaal uit het voorstel. Het gaat fundamenteel mis bij de opvatting van de PVV, omdat u eigenlijk doet alsof we die verplichting vanuit Europa ook gewoon terzijde kunnen schuiven. De enige optie die je daarvoor hebt, is dat er in Nederland een meerderheid voor een nexit zou zijn. Nou, die is er absoluut niet. Wij moeten dus wel degelijk, of u het nou leuk vindt of niet, gewoon voldoen aan die verordening. Als we dat dan toch moeten doen, ga je met z'n allen kijken hoe we dat op zo'n manier kunnen doen dat er draagvlak voor is, ook bij de sector, ook bij provincies en gemeenten en ook bij IPO en VNG. En dan kom je dus tot dit voorstel. Ik denk dat we ook nog winst kunnen halen in de zin van verkeersveiligheid en daarom denk ik dat dit een beter alternatief is dan alleen maar doen wat van Brussel moet. Je moet toch ook altijd zelf blijven nadenken en niet alleen maar klakkeloos overnemen wat er voorgeschreven wordt. Ik denk dat u er toch ook enthousiast over zou moeten zijn dat we zelf onze eigen invulling kiezen.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker, voorzitter. Helaas hebben we dat in deze regeerperiode niet zo heel vaak terug zien komen en dat is dan weer jammer. Maar daarover zijn we het inderdaad eens.

Voorzitter. Dan het tweede punt, de verkeersveiligheid. Dit zou wat opleveren voor de verkeersveiligheid, maar ik vraag me dat af. Ik heb nog geen enkel stuk gevonden waarin dat met zekerheid vastgesteld is. We kunnen het dus blijkbaar niet meten, maar we constateren wel dat het wat doet voor de verkeersveiligheid. Ik betwist dat juist, sterker nog: ik denk dat het weleens nadelige gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid. Straks krijgen we wegen waar we tractoren met 40 km/u laten rijden en al die automobilisten

rijden daar dan met 80 achteraan. Ziet u dat voor u? U weet precies hoe dat gaat. Ze gaan er allemaal aan voorbij en dat brengt vreselijke situaties met zich mee. Ik hoef niet aan de N36 te refereren, maar dat soort situaties zie je dagelijks op de N36 en de N35. Dat is dan wat dit met zich meebrengt. Is dat dan wat de minister bedoelt met een verbetering van de verkeersveiligheid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als je kijkt naar wat alle experts hierover hebben gezegd, dan zijn er meer mensen die er een verbetering van verwachten dan die er een achteruitgang van verwachten. U bent eigenlijk de eerste die ik er zo over hoor spreken. Door verschillende Kamerleden is net al gememoreerd dat er binnen de bebouwde kom, waar ze nu moeten rijden, veel meer contact is met kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers dan op die rondweg om het dorp heen. Je zult altijd lokaal moeten gaan kijken naar maatwerk en ik heb het volste vertrouwen dat IPO en VNG dat heel goed en secuur gaan doen. Ik kijk mevrouw Kröger daarbij aan, want het gaat dan inderdaad bijvoorbeeld om de omgeving van een school. Natuurlijk wordt er dan gekeken of je het daar dan wel of niet moet doen. Ik heb er echt vertrouwen in dat dat op een goede manier zal worden ingevuld.

De voorzitter:

De heer Van Aalst, kort. Zullen we afspreken interrupties in tweeën te doen, want ...?

De heer Van Aalst (PVV):

Een korte opmerking, voorzitter. We zijn het over die binnenstedelijke inrichting geheel eens. Ik ben dat volledig eens met de minister, maar we hebben in Hengelo een vreselijk voorbeeld gezien van hoe het mis kan gaan. Dat had ermee te maken dat die gemeente het jarenlang heeft laten liggen. Onze binnenstedelijke infrastructuur is inderdaad heel vaak niet toegerust op het scheiden van landbouwverkeer en fietsers. Maar je kunt niet zeggen "dat halen we daar weg en we lossen alles op door het buiten de steden te brengen", want dat is natuurlijk niet het geval en dat weet de minister ook.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, maar de heer Van Aalst moet mij nu ook niet in de mond leggen dat ik zou vinden dat hiermee alle problemen zijn opgelost. Dat zeg ik niet. Ik zeg alleen dat het de verwachting is dat dit tot een verbetering leidt en dat wordt eigenlijk door alle experts gedeeld. Ik heb net ook al gememoreerd dat ik het zeer eens ben met de opvatting, die ik net in de Kamer beluisterde, dat we dat natuurlijk goed moeten gaan volgen en dat we goed moeten monitoren hoe zich dat ontwikkelt. Mocht het tegen alle verwachtingen in toch niet goed gaan, dan moeten we daar natuurlijk met elkaar maatregelen op nemen. Maar voorlopig baseer ik me op alle adviezen die we hierover hebben gekregen. Het lijkt dus wel degelijk kansen te bieden voor een verbetering.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil me toch een beetje aansluiten bij de kritische noot van de heer Van Aalst, evenals bij zijn observatie dat het toch heel vaak aan goede fietsinfra en fietspaden ontbreekt binnen de bebouwde kom. Het is goed om dit pleidooi van de PVV voor meer fiets te horen. Het is nu eigenlijk een jantzijbepaling: overal 40, en anders is het aan de gemeente om het regelen. Dan is toch de vraag aan de minister: zou je binnen de bebouwde kom niet toch eigenlijk moeten zeggen dat het handhaven op de 25 datgene is wat veilig is, en dat harder niet goed is binnen de bebouwde kom?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik toch weer bij het lokale maatwerk, want er zijn natuurlijk altijd weer uitzonderingen op, zoals op ontsluitingswegen. Je moet dus altijd kijken naar hoe het precies in de praktijk werkt. Ik heb er gewoon vertrouwen in dat gemeenten dat goed doen. We zijn met elkaar partner in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Uw pleidooi voor veilige fietsinfrastructuur deel ik zeer. We hebben onlangs kunnen besluiten dat we voor de komende tien jaar vanuit het Rijk 500 miljoen voor infrastructuur mede beschikbaar hebben voor verkeersveiligheid. Ik heb al aangegeven dat daarbij de fiets ontzettend belangrijk is, juist omdat we de laatste paar jaar meer dodelijke slachtoffers op de fiets hebben dan in de auto. Het is dus een en-enverhaal. We moeten niet denken dat dit voorstel nu in één keer dé oplossing is voor onze verkeersveiligheidsproblemen, dat niet. Maar het kan een bijdrage leveren. Die verwachting heb ik echt wel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij met de toezegging die de minister doet als zij zegt dat we echt nauwkeurig moeten gaan monitoren wat de effecten van deze wet op de verkeersveiligheid zijn. Maar wat betreft het punt van "ja, tenzij", zou ik toch nogmaals zeggen: binnen de bebouwde kom is het gewoon handhaven op 25, behalve als er redenen zijn om dat niet te doen. Zo heb je binnen de bebouwde kom de 25 km/u toch als norm. Wat denkt de minister daarvan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan val ik in herhaling. Zoals ik zonet ook zei, zijn gemeenten er zelf heel goed voor geëquipeerd om dat gemeentelijke maatwerk te leveren. Ze worden daar natuurlijk ook scherp op gehouden door gemeenteraden. Er zijn altijd uitzonderingen. In iedere gemeente zijn er wel een paar ontsluitingswegen die men op een andere manier wil behandelen. Het maakt nogal wat uit of je ergens in een 30 kilometerzone zit of dat het een 50 kilometerdoorstromingsweg is, enzovoorts. Dat is echt het maatwerk dat we moeten kunnen overlaten aan gemeenten. Hetzelfde geldt als het gaat om de provinciale wegen. Daar kijkt de provincie naar.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ik zou de interrupties echt in tweeën willen doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, ik wil wel weer gaan zitten en daarna weer gaan staan voor een volgende interruptie in tweeën, maar dit punt van verkeersveiligheid is wat mij betreft de kern van het debat.

De **voorzitter**:

Maar u heeft net een toezegging gekregen, en de minister zei al dat ze in herhaling viel. Dan lijkt me dit onderwerp toch voldoende besproken?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister zegt ook dat er altijd uitzonderingen zijn. Over de verkeerssituatie die zij schetst wil ik haar toch vragen: denkt de minister niet dat in het leeuwendeel van de bebouwde kom waar dit soort voertuigen gaan rijden, 25 km/u echt meer verantwoord is dan 40, en dat dat dus de norm zou moeten zijn? Voor de uitzonderingen zou dan inderdaad 40 moeten gelden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik val toch in herhaling: ik heb het vertrouwen dat gemeenten dat op een goede manier zullen doen. Natuurlijk zal het in de meeste gevallen zo zijn, maar wij hoeven gemeenten daar geen norm voor op te leggen. Ze zijn heel goed zelf in staat om die afweging te maken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, dit is niet het antwoord dat u wilt krijgen, maar ik heb het idee dat ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar voorzitter, door 40 km/u in de wet vast te leggen, leggen we toch een norm op?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, u heeft uw antwoord gehad. Misschien is het niet het antwoord dat u wilt krijgen, maar de minister is helder geweest, denk ik.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kreeg een beetje de indruk dat u overal binnen de bebouwde kom de norm van 25 zou willen neerleggen. Dat gaat me nu te ver, want er kan een ontsluitingsweg zijn waarvan een gemeente heel goed onderbouwd kan zeggen: nee, hier gaan wij wel voor 40. Die mogelijkheid wil ik dus gewoon bij gemeenten laten.

De **voorzitter**:

Voordat de minister verdergaat: ik ben vergeten zojuist een dienstmededeling te doen. Met het oog op de stemmingen die ook op het programma staan en uit loyaliteit naar onze collega's, die allemaal vast andere plannen hebben voor vanavond, het volgende. Ik geef de minister nu de ruimte voor haar beantwoording in eerste termijn. Daarna houden we kort het VAO JBZ-Raad en de aansluitende stemmingen. Na het VAO gaan we door met de tweede termijn van dit debat. Dat vergt dus wat van de minister en van deze

woordvoerders, maar ik denk dat het wel zo netjes is naar onze collega's. Dan weet u dat dus.

De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Oké, dank voor deze dienstmededeling.

Dan ga ik meteen maar door op het onderwerp verkeersveiligheid. Er is gevraagd hoeveel slachtoffers je met deze maatregel kunt voorkomen. Dat is heel moeilijk te kwantificeren. Ik denk daarom dat de heren Von Martels en Dijkstra terecht zeiden dat je dit een paar jaar goed moet volgen. We gaan het natuurlijk vanaf het begin goed monitoren. Maar je kunt niet na een halfjaar al constateren wat de maatregel doet voor het aantal slachtoffers, want er kan altijd een piek in zitten door ongelukkige omstandigheden, bijvoorbeeld omstandigheden die te maken hebben met het weer. Maar dat u de wens heeft om er niet vijf jaar op te wachten, kan ik me helemaal voorstellen. In die zin kan ik dus ook positief reageren op het amendement om er na drie jaar naar te kijken.

Er zijn nog opmerkingen gemaakt over de handhaving. Ook daarvoor geldt dat dit kenteken niet opeens dé oplossing is voor alle problemen. De leden die hebben gezegd dat er nu ook gehandhaafd kan worden, geef ik natuurlijk gelijk. Dat kan ook. Er kan nu staande worden gehouden, maar met kentekens is het wel makkelijker. Dat is het cruciale verschil: je vergemakkelijkt het enorm. De voorbeelden die genoemd zijn van allerlei andere voertuigen die we om die reden ook een kenteken hebben gegeven, gaan er dan ook niet over dat het op een andere manier niet zou kunnen. Maar het is simpelweg wel makkelijker.

De heer Van Aalst (PVV):

Laat ik in lijn met de collega van de SGP, die er nu niet meer bij is, een vraag aan de minister stellen. Wat verandert er in de handhaving voor die tijd, behalve de geliefde flitspaal die de staatskas spekt? Wat voor andere handhaving gaan we doen die we nu, zonder kentekens, niet kunnen doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan verval ik wederom in herhaling. Het zijn geen dingen die je nu niet kunt, maar je kunt het dan wel veel makkelijker doen. Ik wijs op de voorbeelden die genoemd zijn. Als je iemand staande moet houden en je hebt een kenteken dat is opgenomen in een register, dan heb je dus meteen ook de NAW-gegevens en alles bij de hand. Het is gewoon allemaal eenvoudiger.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik begrijp het niet, want het is niet anders dan nu. Nu hebben mensen ook hun papieren bij zich en moeten zij zich ook kunnen identificeren. Sterker nog, nu gaat het niet alleen om de trekker, nu gaat het zelfs over de bestuurder, die de boete moet krijgen. Dus volgens mij is het nu juist veel beter, want nu spreek je de bestuurder aan. De trekker kan wel eigendom zijn van heel iemand anders. Dus wat verandert dat kenteken, behalve het flitsen? Want dat is het verhaal. Ik snap wel dat er alleen een kentekenplaat aan de achterzijde komt, want aan de voorkant flitsen we toch niet,

dus laten we 'm lekker aan de achterkant maken. Kan de minister nou niet gewoon toegeven dat dit helemaal nergens op slaat en dat die kentekenplicht alleen maar bedoeld is om de staatskas te spekken en niet om de boeren of de verkeersveiligheid te helpen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is zeker niet gedreven door een motivatie om de staatskas te spekken. Er zijn ook echt geen plannen om op buitenweggetjes opeens allerlei flitspalen neer te gaan zetten. Dat is absoluut niet de bedoeling. Ik gaf u zonet aan dat er een registratiesysteem moet komen voor de apk. Je moet dus toch al een systeem in werking stellen en dan is een kenteken een heel geëigende manier, die we ook bij allerlei andere voertuigen toepassen, die zorgt dat het betaalbaar blijft en die de handhaving een stukje vergemakkelijkt. Maar het is niet zo dat je nu niet zou kunnen handhaven. Dat hebben we ook niet beweerd.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat is toch een ander verhaal dan dat van het Openbaar Ministerie. Ik verwees net naar de officier van justitie die verantwoordelijk was en naar het personeelsblad Opportuun. Zij zegt letterlijk: "We konden niet handhaven. Niet omdat we niet wilden. Niet omdat we de wet niet snaptten. Maar omdat het gewoon niet tegen te houden was." Al die duizenden tractoren, die massaliteit, dan kun je niet handhaven. Maar met kentekens was het wel veel beter gegaan. Dat is wat ze zegt. Maar daar wil ik dan toch een reactie van de minister op. De minister zei: je kunt nu wel handhaven. De officier van justitie zegt: nee, dat lukt gewoon niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De officier van justitie zegt ook niet dat je helemaal nooit kunt handhaven. De officier van justitie geeft een zeer uitzonderlijke situatie aan, waarin het om grote massa's ging, waarbij dat niet ging. Maar ik betoog hier dat je een individuele trekker die ergens verkeerd geparkeerd staat, die ergens rijdt waar die niet mag rijden, enzovoorts, nu ook staande kunt houden. Er is nu dus handhaving mogelijk. Natuurlijk zijn er uitzonderlijke gevallen, waarvan dit een voorbeeld is. Omdat het hier in één keer heel erg massaal was, zegt de officier van justitie: in deze specifieke situatie konden wij niet handhaven.

De heer Wassenberg (PvdD):

Zo uniek is het niet, want het is dus drie keer gebeurd in de maand oktober: op 1 oktober, op 16 oktober en eind oktober door de bouwers. En het kan dadelijk weer gebeuren. Hoe gaat de minister garanderen dat er dadelijk wel handhaving wordt opgetreden, als mensen heel gevaarlijke situaties veroorzaken? En dat is gebeurd. Hoe garandeert de minister dat er dan wel kan worden opgetreden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als het drie keer is gebeurd, vind ik het nog steeds uitzonderlijk. Ik denk ook dat het de boeren eigen is dat ze niet zomaar tot dit soort acties overgaan. Ik heb de deelnemers aan die acties ook steeds opgeroepen om de verkeersveiligheid niet in gevaar te brengen, om daar zo

veel mogelijk rekening mee te houden. Het overgrote deel heeft dat ook gedaan. Zij hebben zich gehouden aan de aansporingen van politie, van wegingsinspecteurs van Rijkswaterstaat enzovoorts. Want het is niet mijn ervaring dat de gemiddelde actievoerende boer erop uit was om gevaarlijke situaties te creëren. Zeker niet.

De voorzitter:

De heer Wassenberg, kort. We doen het in tweeën, maar u doet het nu allemaal in drieën. Ik wil het graag in tweeën.

De heer Wassenberg (PvdD):

Nog eentje. Voorzitter, dat het inderdaad ... Nou ben ik even van mijn à propos gebracht!

De voorzitter:

U bent ontregeld.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ja, u hebt me helemaal ontregeld.

De meeste actievoerders deden het inderdaad goed en kleurden binnen de lijntjes, maar het is te vaak misgegaan. Hoe garandeert de minister dat we dadelijk niet opnieuw protesten krijgen en zeggen: we kunnen niet handhaven, want geen kentekens, er is niet tegen op te treden. Het gaat erom hoe je de kwaadwillenden aanpakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als dat een volgende maand weer gebeurt, kan ik dat niet garanderen, omdat ik op dit moment geen andere instrumenten heb. Als we straks tractoren hebben rondrijden mét kentekens, dan zal een deel daar iets makkelijker door worden. Dat is zo. Dat is precies wat ik aangeef: het is niet dat het nu helemaal niet kan, maar het wordt er wel makkelijker door. Zeker.

De heer Sienot (D66):

Heel kort, even voor mijn begrip: we regelen nu met de wet dat de standaardsnelheid 40 km/u wordt. Gemeenten moeten het voor de bebouwde kom gaan terugregelen naar 25 km/u. Is er iets voor te zeggen om dat om te draaien? We zijn nu nog bezig met die wet. We kunnen zeggen: de standaard is in de bebouwde kom 25 km/u en daaromheen kunnen gemeenten regelen dat het bij uitzonderingen 40 km/u is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is precies waar de discussie over ging. Gemeenten en provincies willen nu overgaan tot het toestaan van een hogere snelheid. Voor hen was belangrijk dat daar een kentekenplicht tegenover zou staan. Dat is precies hoe het nu gaat werken.

De voorzitter:

Meneer Sienot, u kijkt ietwat vragend?

De heer Sienot (D66):

Ja, omdat ik dan de winst voor de gemeenten niet helemaal begrijp. Die kentekenplicht komt erbij. Ik begrijp dat het 40 km/u wordt op allerlei toegangswegen, maar ik begrijp niet helemaal dat dit de nieuwe standaard wordt binnen de bebouwde kom. Ik zou zeggen: geef gemeenten de ruimte om een uitzondering te maken waar nodig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Maar nu doet de heer Sienot net alsof de tractoren straks overal met 40 km/u door ieder klein steegje gaan karren. Nee, dat is niet de bedoeling. Provincies en gemeenten gaan samen kijken waar dat wel en niet kan. Daar wordt heel pragmatisch mee omgegaan. Ik zou daar echt niet al te veel zorgen over hebben. Het gaat vaak om rondwegen. Ook die loonwerkers zitten er helemaal niet op te wachten dat ze per se door een dorpje moeten rijden. Die vinden het zelf ook niet plezierig om daar voortdurend in aanraking te zijn met kwetsbare verkeersdeelnemers. Die rijden ook liever over die rondweg. Dat wordt nu voor gemeenten mogelijk gemaakt; ze mogen dat toestaan en kunnen daar die afweging in maken. Dat kunnen ze nu niet. Een gemeente kan nu niet zeggen: die trekker mag in ons dorp wel met een hogere snelheid over die rondweg. Dat mag gewoon niet.

Hoe gaat dat nu precies ingevuld worden? Laat ik ook ter geruststelling noemen — het is geloof ik ook al door het CDA genoemd — dat CROW richtlijnen gaat opstellen om wegbeheerders te helpen: hoe kan die keuze op een verantwoorde manier gemaakt worden, waarbij ze dat landbouwverkeer bij uitstek wel zouden kunnen toestaan? Verkeersveiligheid is natuurlijk randvoorwaardelijk, want daar doen we het tenslotte in belangrijke mate voor. Zodra dit wetsvoorstel is aangenomen, niet alleen hier maar ook in de Eerste Kamer, krijgt CROW van ons de opdracht om dat zo spoedig mogelijk uit te werken.

Dan het aantal slachtoffers. We gaan dat volgen, maar ik kan er niet echt onderbouwd iets over zeggen.

Wat levert het op? Dat is vooral dat we de onderlinge snelheidsverschillen eruit halen.

Een vraag van de heer Sienot was nog of het voor wegbeheerders mogelijk is om wegen tijdelijk te sluiten voor tractoren. Ja, dat is mogelijk. De afweging voor het landbouwverkeer blijft aan de wegbeheerder. Is er ergens een bijzonder event of een omleidingsroute vanwege werkzaamheden in een gemeente, dan houdt een wegbeheerder altijd de mogelijkheid om daar maatwerk op te leveren.

Ben ik bereid tot een evaluatie? Daar ben ik zeker toe bereid, zoals ik al heb aangegeven, dus het advies op het amendement is positief. Ik zou er zelf niet zoveel moeite mee hebben om dat wat uit te breiden en in ieder geval de verkeersveiligheidsaspecten breed mee te nemen in die evaluatie, maar zeker ook onderwerpen zoals de kosten, de praktische uitvoerbaarheid, enzovoorts zoals de heer Von Martels die heeft geformuleerd.

De heer **Von Martels** (CDA):

Fijn dat de minister zegt dat zij het amendement wil overnemen, maar het amendement was juist zo breed mogelijk bedoeld. We hebben niet voor niets de woorden "doeltreffendheid" en "effecten" genoemd in dit amendement. Ik hoorde de SGP nog de vraag stellen: hoe breed wilt u het hebben? We hebben het juist al heel breed opgesteld. Ik hoop dat de minister in het amendement heeft gelezen wat wij voor ogen hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker, voorzitter. Ik noemde specifiek de verkeersveiligheidseffecten, omdat ik de brede zorg daarover in de Kamer heb gehoord. Het gaat om het geheel van alle effecten.

Er zijn vragen gesteld over andere landen, onder andere door de heer Dijkstra: zijn wij het enige land zonder die plicht? Nee, de apk-plicht geldt natuurlijk voor heel Europa. Inderdaad zijn in een aantal andere landen ook infractieprocedures gestart. Die zijn vertrouwelijk, dus wij weten niet precies wat in al die andere landen de reden van infractie is.

De heer Wassenberg heeft gesproken over de boetes. Als wij dit wetsvoorstel onverhoopt niet zouden accorderen, dan zou de infractieprocedure op een gegeven moment zeker doorgezet worden. Ik zeg het hier maar heel open. De enige reden waarom ze dat nu nog niet gedaan hebben, is dat ik richting de Europese Commissie kon aangeven: het is al ingediend en ligt bij ons parlement. Als het niet wordt geaccordeerd, dan gaan ze ook echt wel over tot actie. Dat hebben ze ook aangegeven. Ze zien nu dat wij onze inspanning hebben geleverd. Er ligt een voorstel waarvan de Europese Commissie ook zegt: als u dit doet, voldoet u en kunnen we de infractie terugtrekken. Als het niet wordt aangenomen is dat natuurlijk over. Dan gaat het over minimaal 2,9 miljoen boete, sowieso al. Dat is de start. Daar begint het mee. En dan nog tussen de €3.500 en de €211.000 per dag als dwangsom als wij het niet doen. Ik weet niet waar die bedragen precies vandaan komen, maar dat heeft de Europese Commissie bepaald. Er is dus nog geen boete uitgedeeld, maar dat wil ik ook echt voorkomen. Ik denk dat dat ook kan, omdat we hier nu een voorstel hebben dat op een breed draagvlak kan rekenen. Het is niet alleen een lastenverzwaring. Natuurlijk, als je nu nul kosten hebt en je moet straks, ook al zijn het maar tientjes, betalen, dan is dat wel een lastenverzwaring, zeker als je meerdere tractoren hebt. Dat begrijp ik, maar we zouden anders toch ook een registratie moeten hebben, waar ook altijd kosten aan zouden zijn verbonden. Hier zitten nu ook andere voordelen in. Ik denk dat we hier een heel goed verdedigbaar totaalvoorstel hebben. In Frankrijk zijn voertuigen die sneller gaan dan 40 km/uur niet toegelaten. Om die reden zit het daar dus anders met de apk-plicht. Het is ook al door meerderen hier genoemd dat in de meeste landen de apk-plicht al wel geldt. Dus Nederland is het land dat hiermee achterloopt.

Hoe gaat het centrale systeem van ontheffingen werken, vraagt de heer Dijkstra.

De heer **Von Martels** (CDA):

Nog even een vraag ter verduidelijking. Ik had in mijn inbreng gezegd dat er nog acht landen in gebreke waren gesteld of gebleven. Is dat inderdaad zo? Op welke onderwerpen zijn die momenteel nog niet up-to-date?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik had net getracht aan te geven dat het inderdaad klopt dat er tegen andere landen infracties zijn, maar die zijn vertrouwelijk. Wij weten dus niet precies wat er in die andere landen speelt in die infracties. De Europese Commissie doet daar verder normaal gesproken geen mededelingen over, behalve dat je kunt zien dat die landen er nog niet aan voldaan hebben. Maar hoe die discussies daar precies lopen, weet ik niet.

De heer **Von Martels** (CDA):

Nog even opnieuw een vraag ter verduidelijking. Die gaat ook over de infractie. Twee jaar speelde dit ook al. Toen werd gesteld: ons wachten behoorlijke sancties als we niet heel snel zijn met de invoering. Nu zijn die twee jaar prima verlopen. We hebben er niets van gemerkt. Waarom is nu juist die urgentie zo groot?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat u er dan weinig van hebt gemerkt, maar dat is bij ons op het ministerie echt wel anders. Het feit dat in 2016 dit wetsvoorstel is gesneuveld kon bepaald niet op applaus uit Brussel rekenen. Nee, dan krijg je echt wel te horen dat je dat alsnog voor elkaar moet krijgen. Dan is er begrip van de Europese Commissie dat er verkiezingen zijn enzovoorts. Een nieuw kabinet krijgt ook nog even de tijd om een en ander goed voor te bereiden. We hebben ze zelfs nog kunnen uitleggen dat we, juist omdat het de vorige keer mis is gegaan vanwege onvoldoende draagvlak, toch ook nog wel tijd moesten krijgen om een gedragen voorstel te kunnen doen. Dat ligt er nu. Als het nu niet wordt aangenomen, dan is het geduld bij de Europese Commissie echt wel op, vrees ik. Dus het feit dat het niet dagelijks aan de orde is geweest hier in de Tweede Kamer, wil niet zeggen dat wij niet achter de broek worden gezeten!

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik vind het een merkwaardig argument dat de reden van infractiestelling tegen andere landen vertrouwelijk zou zijn. Volgens mij weet de minister wel welke landen het zijn. Als ik dan kijk waarom het in Nederland er niet doorheen kwam, heb ik niet het idee dat het allemaal heel vertrouwelijk was. Het lijkt me in andere landen op dezelfde manier door een parlement gelooft te moeten worden. Dus ik vind het vreemd dat de minister ons nu meldt dat het allemaal vertrouwelijk is en dat zij niet weet waarom het er niet door komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is gewoon gebruikelijk bij de Europese Commissie dat zij niet communiceert over infractieprocedures tegen landen. Dat is aan de lidstaten zelf. Wij doen hier zelf ook niet geheimzinnig over, maar het is niet aan de Europese Commissie om nou aan Duitsland of Frankrijk uit te gaan leggen waar wij nou precies allemaal mee bezig zijn. Ze

houden gewoon een-op-een met ons die contacten. Dat doen ze met de andere landen ook. Als u dat per se wilt weten, zouden wij dus best bij die landen kunnen gaan navragen wat er bij hen allemaal speelt, maar het ontslaat ons niet van de plicht om het in Nederland opgelost te krijgen. Je hebt in een heleboel landen ook weer allemaal verschillende situaties. Sommige hebben bijvoorbeeld al een registratiesysteem gehad. Dan ga je natuurlijk op een andere manier met je apk-plicht om dan wij hier in Nederland, waar wij nog geen registratie hebben.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben wel nieuwsgierig hoe andere landen hier nu in staan, wat nu het probleem is, of het ook daadwerkelijk zo ver komt en of het, net zoals wij hier nu doen — wij gaan het hier doordrukken — in andere landen wel gebeurt. Dus ik ben wel nieuwsgierig. Als de minister ons dat aan kan leveren, graag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als de meerderheid van de Kamer het belangwekkend vindt om precies te weten wat er in al die andere landen aan de hand is, dan kunnen we dat bij die landen gaan navragen, maar ik denk niet dat er begrip voor zou zijn bij de Europese Commissie om het bij wijze van spreken in fracties op te schorten omdat wij informatie willen hebben over al die landen die het niet doen. Ik denk dat wij dan eerder te horen krijgen: gaat u maar eens uw licht opsteken bij al die landen die het al wel netjes geregeld hebben. Ik zou dat niet de voortgang van dit wetsvoorstel willen laten belemmeren.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, nog een reactie daarop?

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij deed de minister net een toezegging en nu begint ze een beetje te draaien door te zeggen: een meerderheid van de Kamer. Maar volgens mij deed de minister net de toezegging: als de Kamer daar behoefte aan heeft. Nou, ik heb daar behoefte aan.

De voorzitter:

U heeft daar behoefte aan, maar dat is nog niet de hele Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is precies wat ik heb willen aangeven, voorzitter.

De voorzitter:

Dat is wat de minister probeerde te zeggen, geloof ik. Dus als u daar behoefte aan heeft, dan kunt u daar in tweede termijn een Kameruitspraak over vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, en als de Kamer dat wil weten, dan ga ik daar uiteraard mee aan de slag, net zoals met alle informatieverzoeken van de Kamer.

Hoe gaat het centrale systeem ontheffingen werken, vraagt de heer Dijkstra. Het idee is echt om te zorgen voor één loket voor alle voertuigen die te lang, te breed, te hoog of te zwaar zijn, waar een ontheffing voor toegang tot de weg kan worden gevraagd. De wegbeheerder geeft daarbij aan voor welke wegen en afmetingen dat geldt. Dat gaan we centraal in één keer goed regelen, want de sector heeft echt de behoefte om dat zo efficiënt en praktisch mogelijk te kunnen doen.

Overigens heb ik net vernomen dat het inmiddels geen acht landen meer zijn waar nog een infractie loopt maar slechts vier, dus we beginnen nu echt in het laatste clubje achterblijvers te komen.

Over de kosten hebben de heren Von Martels en Dijkstra ook vragen gesteld. De kosten voor de registratie en de tenaamstelling bedragen tijdens die conversieperiode €18. Als het voertuig een kentekenplaat moet voeren, komt daar voor de plaat nog €12 bij. Dan heb je het dus over een totaalbedrag van €30. Ik denk dat we ons daarmee maximaal hebben ingezet om de kosten zo veel mogelijk te beperken. Wij gaan ook zorgen voor maximaal gemak door het proces ook digitaal te faciliteren. We gaan het aanvragen dus digitaliseren. Wij vragen ook niet onnodig allerlei informatie op. Wij gaan dat ook lean-and-mean houden, of op z'n Nederlands gezegd: rank en slank. We gaan niet onnodig dingen aan de mensen vragen. We houden dat echt heel beperkt.

Voertuigeigenaren kunnen hun voertuig ook zelf digitaal registreren. De heer Von Martels memoreerde het al, en ik vind het goed om dat nog even te onderstrepen: geen schouw van de voertuigen door de RDW. Mensen kunnen dat zelf digitaal allemaal afhandelen.

Andere maatregelen om de kosten te drukken zijn onder andere het laten vervallen van de verplichting voor het voeren van een herkenningsplaat — dan hebben we het over de afgeknotte oranje driehoek — en van de verplichting voor het voeren van een kentekenplaat aan de voorkant van het voertuig. Daar zijn vragen over gesteld: waarom niet aan de voorkant? Juist in het belang van het draagvlak — doe alleen wat echt noodzakelijk is — hebben we ervoor gekozen om het alleen aan de achterzijde te doen en niet aan de voorkant. Het is een klein onderdeelje van het totale pakket, waardoor de sector zegt: wij hebben er vertrouwen in dat we niet onnodig op kosten worden gejaagd, dus hier kunnen wij mee leven.

De heer Sienot (D66):

Een korte doorvraag. Ik dank de minister voor het antwoord. Dit is natuurlijk interessant, want krijgen we daarmee ook echt goed grip op de handhaving? Is het nog steeds een voldoende handhavinginstrument, of wordt het inderdaad gehalveerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, het is echt voldoende. We voldoen daarmee ook aan de richtlijn. Ik memoreer maar even de motoren in Nederland, die ook alleen maar aan de achterkant een kenteken hebben. Daarvoor is de handhaving ook gewoon goed geregeld.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik vind de argumentatie van de minister niet overtuigend. Als het in Duitsland en België wel kan, waarom zou je dan hier in Nederland een uitzondering moeten hebben? Ik heb ook in de stukken gelezen dat er misschien hoge kosten zouden zijn. Ik heb dit bij Duitse trekkers gezien. Er zat een soort veredelde slangkleem om de uitlaatpijp met een bevestiging. Zelfs iemand met twee linkerhanden — misschien behoor ik wel tot die categorie — is in staat om een extra kentekenplaat te bevestigen aan de uitlaatpijp van een trekker die aan de voorkant zit, dus ik snap dit niet zo goed.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is ook zeker niet zo dat de sector dat niet aan de voorkant zou kunnen bevestigen. Dat is absoluut het probleem niet. Het heeft gewoon te maken met onze inzet en verplichting richting de agrariërs om de kosten zo laag mogelijk te houden. Er is ook een goede handhaving mogelijk met een kentekenplaat aan de achterkant, dus laten we niet meer doen dan strikt noodzakelijk. De kosten voor zo'n plaat enzovoorts komen er ook weer bij. Daarom kunnen we het ook echt op €30 houden. We hebben het niet onnodig willen verzwaren. Dat was ook weer belangrijk voor het draagvlak.

De heer **Moorlag** (PvdA):

De tranen schieten mij bijna in de ogen bij zo veel compassie voor de sector, maar laten we dan compassie hebben voor iedereen. Waarom vereenvoudigen we de wet niet en gaan we ook voor automobielen de plicht beperken tot het voeren van een kenteken alleen aan de achterzijde? Overtredingen kunnen toch worden gepleegd ten opzichte van meerdere richtingen van de camera? Ik snap dit echt niet, hoor. Soms moet je wat toegeven om een compromis te bereiken, maar dit is bijna een vorm van homeopathische verdunning.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U vindt het misschien niet belangrijk, maar voor de sector ... Zeker als je meerdere tractoren hebt in een sector die het, wisselend, heel moeilijk heeft, moet je ook op de kleintjes letten. Nogmaals, bij motoren kan het ook en er zijn nog wel meer voorbeelden. Daarom hebben we hiervoor gekozen.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Afsluitend, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat is drie.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik ben heel zuinig, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat is waar. Dat klopt.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Afsluitend zou ik het volgende willen zeggen. Er wordt vaak gezegd: een gelijk speelveld voor de sector. De sector pleit daar zelf ook voor. Ik snap niet waarom we een uitzondering moeten hebben ten opzichte van België en met name Duitsland. Soms wordt er gezegd: Nederland is eigenlijk een soort deelstaat van Duitsland. Met de grootste lenigheid van geest kan ik dit niet volgen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar neem ik kennis van. Ik geef ook aan dat hier niet een inhoudelijk gedreven keuze achter zit. We doen dit simpelweg om de kosten zo beperkt mogelijk te houden. Het kan op deze manier en je voldoet aan alle verplichtingen hieromtrent. Nogmaals, het voorbeeld van de motoren is, denk ik, ook heel duidelijk. Vandaar dat we hiervoor gekozen hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is het voorstel om wel twee kentekenplaten te voeren, voorgelegd in het proces en is dat door de sector afgeschoten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard is er over het geheel en over alle details uitgespreid gesproken met de sector. Voor de sector is het heel belangrijk dat wij ons uiterste best hebben gedaan om de kosten zo laag mogelijk te krijgen. Dit is daar een onderdeel van. Uiteraard, twee platen zijn dubbel zo duur als één. Ja, zo simpel is de redenering. En als het niet nodig is, doen we het niet.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de minister nu eigenlijk zeggen dat er dus preventief door het ministerie is gezegd: we leggen het maar niet voor, want we willen het niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, dat is niet waar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De optie van twee platen heeft voordelen. Een nadeel is dat die €30 meer kost. Is die optie op tafel geweest en heeft de sector die afgeschoten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet of een-op-een specifiek gezegd is: als jullie dit niet doen, dan gaat het niet door. Maar zo werkt het natuurlijk ook niet in de onderhandelingen. Je hebt het over een totaalpakket, en er is heel nadrukkelijk vanuit de sector meerdere keren op aangedrongen — overigens is dat ook in de vorige wetsbehandeling een belangrijk punt geweest — om de kosten zo laag mogelijk te houden. Op deze manier kunnen wij ook aan de sector laten zien dat de kosten zo laag mogelijk worden gehouden, want we vragen ze niet

iets wat niet strikt noodzakelijk is, te weten een kentekenplaat aan de voorkant. Ook hiervoor geldt: het belangrijkste is dat die erop komt, dus laten we dan ook onze zegeningen tellen.

Wat wordt er gedaan om ervoor te zorgen dat die kosten in verhouding tot andere landen niet hoger worden? Er werd net al het voorbeeld gegeven van andere landen waar de kosten al hoger zijn, omdat de voertuigen daar ook aan de voorkant een plaat moeten hebben. Sommige landen kennen al heel lang een registratie- of een kentekenplicht. In sommige gevallen zijn de kosten daarvan verwerkt in de aanschaf van het voertuig. Het wordt dan lastig om de Nederlandse situatie hiermee te vergelijken.

De heer Von Martels vroeg hoe we het nou zo goedkoop en simpel mogelijk houden. Daar is dit een voorbeeld van, waarmee we laten zien dat we niet méér doen dan strikt noodzakelijk. U hebt ook gezegd dat het geen kapstok mag zijn voor een motorrijtuigenbelasting of een tachograaf. Dat is het absoluut niet. Ik vermeld hier heel expliciet, ook op uw verzoek, dat dat zeker niet het geval is. Dat zou ooit in de toekomst alleen kunnen wanneer op dat moment een Kamermeerderheid dat zou wensen. Ik denk dus dat daarmee voldoende gewaarborgd is dat dat ook echt niet zomaar ... Er zitten geen haakjes in deze wet waarmee je dit zou kunnen gaan doen. Dat geldt ook voor decentrale overheden. Die krijgen hiermee niet opeens iets in handen waarmee zij de tractoren als melkkoe zouden kunnen gaan gebruiken. Dat kan echt niet; dat zou alleen kunnen met nieuwe wetgeving, hier in deze Kamer.

Dan de conversieperiode. Met de RDW en de branche is een conversieperiode afgesproken waarin het bestaande wagenpark aan landbouw- en bosbouwtracteurs, motorrijtuigen met beperkte snelheid — de door de heer Dijkstra zo verfoeide MMBS'en — en aanhangwagens geregistreerd kan worden. In deze overgangperiode is de registratie van betrokken voertuigen ook goedkoper dan in een reguliere situatie. Voertuigeigenaren kunnen hun voertuig dus digitaal registreren. Ik zeg nogmaals: zonder schouw. Die conversieperiode zal — zo hebben we ook met betrokkenen afgesproken — minstens zes maanden lang zijn en een winterperiode omvatten. Daarmee zijn er dus ook wat meer tijd en mogelijkheden om dit te doen, want de sector heeft het in de winter gemiddeld genomen minder druk. Omdat het nu al januari is en het wetsvoorstel hierna ook nog in de Eerste Kamer zal moeten worden behandeld, is het niet haalbaar om voor het eind van de winter van 2020 met die conversie te beginnen. Dat is ook de reden geweest om in de nota van wijziging de termijn van 20 mei 2020 als einddatum uit het wetsvoorstel te halen. Ik zal, zo zeg ik ook in de richting van de heer Von Martels, in overleg met de sector op een later moment bepalen op welke datum die conversieperiode eindigt. Maar we hebben dus de afspraak: minstens zes maanden en in ieder geval ook de winterperiode omvattend. Ik ben natuurlijk even afhankelijk van hoe snel het straks in de Eerste Kamer wordt behandeld enzovoorts, voordat we precies weten waar we aan toe zijn. Maar waarschijnlijk zal die einddatum dus ergens in het voorjaar van 2021 komen te liggen.

Over de verplichte schouw heb ik gezegd: dat gaan we niet doen in de conversieperiode. Als voertuigen in die conversieperiode niet zijn geregistreerd en dat later nog moet gebeuren, zal er wel een schouw nodig zijn. Ook

daarvoor hebben we gewoon maar praktisch geredeneerd: het is in die conversieperiode ook goedkoper. Dus er is ook een incentive om dat niet allemaal pas op het laatste moment te doen. En we maken het digitaal zo makkelijk mogelijk.

Er was overigens nog een vraag over de kentekenplaten aan de voorkant. U bent nogal geïnteresseerd in hoe dat in andere landen zit. Ook in Frankrijk, Polen, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk is er geen kentekenplaat aan de voorzijde van landbouwvoertuigen. Het is dus niet zo dat dit helemaal uniek gaat worden voor Nederland.

Dan kom ik bij het mapje overig, voorzitter. Dat kan altijd voor verrassingen zorgen. De heer Sienot vraagt: is de RDW goed voorbereid op alle kentekenaanvragen? Ja. De RDW heeft een conversieperiode van minimaal zes maanden nodig, maar het proces is zo ingericht dat het gros van de aanvragen ook geautomatiseerd kan worden afgehandeld, wat ik net al aangaf. Zo hoeft je geen schouw te doen. Anders zou het natuurlijk enorm tijdrovend zijn. Dus met de schattingen die samen met de branche zijn gemaakt over de aantallen, vormt dit voldoende voorbereiding. De systematiek is er dus op ingericht. En er zijn met de branche dus realistische schattingen gemaakt over de aantallen.

De heer Von Martels vraagt of ik kan aangeven hoe vaak fruitreintjes gebruikmaken van de provinciale weg. Dat gebeurt natuurlijk vooral in het oogstseizoen. Er zijn geen specifieke cijfers over hoeveel fruitreintjes er precies over hoeveel kilometer rijden.

Hoe zijn we nu tot dit tijdvenster gekomen? Dat is in goed overleg, ook met de fruitsector, tot stand gekomen. Die zegt: met deze termijnen kunnen wij uit de voeten.

De heer Bisschop vroeg of er in 2023 nog een weegmoment kan worden ingebouwd. Ik denk dat dat weegmoment eigenlijk al is gevonden in het amendement over een evaluatiebepaling. De heer Bisschop spreekt over 2023. Ik denk dat dat ongeveer overeenkomt met die drie jaar van het amendement.

De aanvraag voor de vrijstelling voor die fruitreintjes is niet gebonden aan het seizoen. Het hele jaar door, ook in de winter, kan die aanvraag gewoon worden gedaan. Maar met de sector samen is overeengekomen dat binnen de betreffende maanden al het gebruik van die fruitreintjes kan plaatsvinden. Daar kunnen zij mee uit de voeten.

Mevrouw Kröger vraagt: kan de minister bevestigen dat de apk-plicht ook kan helpen bij het verbeteren van de handhaving van de emissie van voertuigen? Bij de registratie van nieuwe tractoren kan gecontroleerd worden of aan de eisen voor toelating is voldaan, ook wat betreft de emissie. Bij de apk wordt natuurlijk gecontroleerd op roet, middels een roetmeting.

De heer Dijkstra is blij dat er een einde komt aan de categorie MMBS. Nieuwe komen er niet meer bij met dit wetsvoorstel, maar de bestaande zou de VVD eigenlijk ook van de weg af willen hebben. U hebt gelijk dat er geen nieuwe meer worden toegelaten; het is een sterfhuiskonstructie. Als je al die ongewenste MMBS'en eruit wilt halen, dan moet je al die voertuigen ook gaan schouwen, met alle kosten van dien. Dat vinden we op dit

moment nou ook weer niet nodig; dat is onwenselijk. Dus hoelang dat uitsterven zal duren, is afhankelijk van het aantal voertuigen. U noemde het geval van een karretje dat werd gepakt omdat het 107 km/u reed. Ja, dan moet je gewoon handhavend optreden. Dat kan nu ook al. Maar er komen dus geen nieuwe meer bij.

Hoe beoordeelt de minister het advies van de Raad van State? We hebben heel serieus gekeken naar die opmerkingen, zeker op het punt van voldoende voorlichting daarover geven. Daar gaan we voortvarend mee aan de slag. En CROW zal een opdracht krijgen zodra het wetsvoorstel is aangenomen.

Dan nog een specifieke vraag: kan de minister garanderen dat de reddingsmaatschappij op bijvoorbeeld het strand hier niet door wordt geraakt? Ook nu al moeten voertuigen voldoen aan de voorschriften wanneer ze op de weg komen. Ik ben het zeer met de heer Von Martels eens dat men bij reddingen niet in de problemen moet komen. Maar we hebben ook geen signalen dat dit het geval zou zijn. Ik denk dus niet dat daar een probleem is.

Hoe is de minister gekomen tot het jaartal 1978 in relatie tot de uitzondering voor kentekens voor historische landbouwvoertuigen? Op 1 januari 1978 is de gele retroreflecterende kentekenplaat geïntroduceerd. Ja, dat had natuurlijk niet iedereen meteen voor ogen. Alle voertuigen met een datum eerste toelating van na 1977 moeten dus ook gele platen hebben. Wij hebben ons daarbij aangesloten voor deze voertuigen, want het is logisch dat je alleen voor voertuigen van voor de invoering van de gele kentekenplaat nog een blauwe kunt hebben. Het zou een beetje gek zijn om daarvan af te wijken.

Waarom is bij de vrijstelling van de apk-plicht voor oldtimers gekozen voor een leeftijd van 50 jaar in plaats van bijvoorbeeld 40 jaar? Nu zijn alleen voertuigen van voor 1960 vrijgesteld. Voor die 50 jaar is ook weer gekozen in overleg met de RDW en de branche. Daarbij is wel van belang dat deze voertuigen nauwelijks meer deelnemen aan het verkeer, waardoor er ook een minimaal effect optreedt op verkeersveiligheid en milieu. Bij ons in Brabant is er jaarlijks zo'n festijn van historische landbouwvoertuigen. Dat is een prachtige optocht, maar dat is een eenmalig event en ik denk dat het eigenlijk prima is dat daar een uitzondering voor geldt.

Voorzitter, dan ben ik door de vragen heen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik had een hele reeks vragen gesteld. Dank voor de uitgebreide beantwoording daarvan. Ik heb nog één vraag. Wij hameren vooral op het terugdringen van de kosten. Die apk-keuring, hoeveel gaat die nou kosten? Daar had ik nog geen antwoord op gekregen. Over welke bedragen spreken we daarbij? Misschien moet u dat nog even opzoeken, maar ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Kan ik daar straks in tweede termijn nog even op terugkomen?

De heer Von Martels (CDA):

Dat is ook prima.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat ben ik namelijk niet precies tegengekomen in deze stapel paperassen, en ik wil u wel honderd procent correct informeren. Daarop kom ik dus graag in tweede termijn even terug.

De heer Von Martels (CDA):

Bij voorbaat dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van het kabinet.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Ik schors tot 17.25 uur. Dan hebben wij een VAO JBZ-Raad. Excuses aan de minister en de woordvoerders, maar dat was helaas niet anders te organiseren. Hopelijk duurt dat niet al te lang. Daarna stemmen wij over de moties die daarbij worden ingediend, en vervolgens gaan we door met de tweede termijn van dit debat.

De vergadering wordt van 17.18 uur tot 17.26 uur geschorst.

Voorzitter: Arib