

Vergaderjaar 2019–2020

**35 188**

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

**B**

### **VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING<sup>1</sup>**

Vastgesteld 10 maart 2020

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

#### **Inleiding**

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel ter implementatie van de richtlijn registratie- en kentekenplicht trekkers. Deze leden hebben een aantal vragen.

De leden van de **PVV**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel ter implementatie van de richtlijn registratie- en kentekenplicht trekkers. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de **SGP**-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben enkele kritische vragen.

#### **Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie**

##### Internationale context

Het is de leden van de CDA-fractie duidelijk dat implementatie op grond van EU-regelgeving onontkoombaar lijkt. Nederland zou inmiddels in

<sup>1</sup> Samenstelling: Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Nooren (PvdA), (ondervoorzitter), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Gerbrandy (OSF), Janssen (SP), Kluit (GL), Meijer (VVD), (voorzitter), Moonen (D66), Nanninga (FVD), Nicolai (PvdD), Pouw-Verweij (FVD), Prins-Modderaar (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU) en De Vries (Fractie-Otten).

gebreke gesteld zijn. Welke gevolgen heeft dit tot nu toe voor Nederland? De Minister van Infrastructuur en Waterstaat sprak in de Tweede Kamer over een mogelijke boete van enkele miljoenen euro's. Ook zouden andere landen nog niet hebben voldaan aan de implementatieplicht. Het is deze leden niet duidelijk welke landen dit betreft. Evenmin is hen duidelijk of andere lidstaten de richtlijn op dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden hebben geïmplementeerd. Deelt de regering de opvatting dat mogelijke verschillen in implementatie voorkomen moeten worden en het creëren van een gelijk speelveld en rechtsgelijkheid uitgangspunten dienen te zijn?

#### Financiële gevolgen

De kosten voor voertuigeigenaren liggen na implementatie van de richtlijn rond de € 30,- voor registratie en een kenteken. Kan worden gegarandeerd dat deze kosten niet verder zullen stijgen zodat de lasten voor voertuigeigenaren ongeveer gelijk blijven?

Voor snelle trekkers wordt een APK-keuring voorgeschreven. Wat zijn hiervan de kosten en hoe wordt gegarandeerd dat de APK in Nederland niet afwijkt van eisen en kosten in landen elders in de EU?

#### Handhaafbaarheid

Voor de APK-plicht geldt een grens van een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur. Doordat er geen schouw plaatsvindt en eigenaren de gegevens met betrekking tot de maximumsnelheid zelf moeten registreren, komt de controle daarop voornamelijk te liggen bij de handhavende autoriteiten langs de weg. Kan nader worden toegelicht welke autoriteiten dat zijn en dat handhaving niet ten koste van andere prioriteiten gaat? Kan eveneens worden gegarandeerd dat kosten van handhaving niet op de betreffende voertuigeigenaren worden verhaald? Zijn de diensten en/of bedrijven die de APK-keuringen moeten uitvoeren voldoende toegerust voor deze nieuwe taken en zijn er voldoende locaties waar eigenaren terecht kunnen, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

#### Getrokken grens

Kan de regering nader toelichten welke voertuigen buiten de registratieplicht vallen en waarom? Kan voorts worden toegelicht waar de grens van 1 januari 1978 vandaan komt voor het uitgeven van blauwe kentekenplaten voor historische voertuigen?

Klopt het dat voertuigen die in principe nooit het erf verlaten ook geregistreerd moeten worden? Kan het belang hiervan aan de leden van de CDA-fractie nader worden toegelicht? Wanneer zij de weg betreden kunnen ze gebruik maken van een handelaarskenteken dat niet voertuiggebonden is, daarvoor is registratie dus ook niet vereist. De EU-richtlijn biedt voor deze categorie voertuigen in de ogen van deze leden ook een vrijstellingsmogelijkheid van kentekening.

#### Evaluatie

Tijdens het debat in de Tweede Kamer heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven de voorziene evaluatie niet alleen te beperken tot de financiële gevolgen. De leden van de CDA-fractie zijn vooral benieuwd naar de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid. Meerdere deskundigen hebben in de voorbereiding op het wetstraject aangegeven ervan overtuigd te zijn dat de implementatie van de richtlijn zal kunnen leiden tot minder ongevallen en minder slachtoffers. Waarop is deze inschatting gebaseerd? Zijn er nu gegevens bekend over ongevallen

waarbij de bedoelde voertuigen betrokken zijn en die voorkomen hadden kunnen worden door de implementatie van de genoemde richtlijn? Zo ja, dan worden de leden van de CDA-fractie daarover graag geïnformeerd.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie**

Welke bijdrage levert een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen aan de verkeersveiligheid? Indien het antwoord mocht zijn dat de kentekenplicht inderdaad bijdraagt aan de verkeersveiligheid, waaruit blijkt dat dan? Waarom wordt een dergelijk ingrijpend voorstel doorgevoerd terwijl de regering juist voor minder regeldruk is, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

Is de regering het met deze leden eens dat een landbouwvoertuig voor het merendeel gebruikt wordt op het boerenerf en -akkerland? Zo ja, waarom wordt dan voor deze voertuigen een kentekenplicht voorgesteld?

Is de regering van mening dat zonder kentekenplicht van landbouwvoertuigen geen handhaving van eventuele verkeersovertredingen door deze landbouwvoertuigen, mogelijk is? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zijn er knelpunten gesignaleerd in de politiepraktijk omdat landbouwvoertuigen niet zijn voorzien van een kenteken? Zo ja, welke?

Is de regering het met de leden van de PVV-fractie eens dat eventuele verkeersovertredingen door landbouwvoertuigen nu al eenvoudig ter plaatse kunnen worden afgehandeld, nu deze voertuigen in de praktijk veel langzamer rijden dan vracht- en personenauto's en in de regel ook gebruik maken van rustige landelijke wegen als zij al op die wegen rijden? Zo ja, waarom wordt dan een kentekenplicht voor deze voertuigen voorgesteld?

De leden van de PVV-fractie lezen het volgende in Trouw: *«De politie klaagde tijdens de boerendemonstraties van eind vorig jaar dat ze veel boeren niet kon bekeuren, omdat die geen nummerbord op hun voertuig hadden.»*<sup>2</sup> In een eerder artikel in Trouw stelde universitair docent Berend Roorda van het Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid in Groningen dat een boerenblokkade op de snelweg in principe onder het (grondwettelijke) demonstratierecht valt.<sup>3</sup> Kan de regering uitsluiten dat met deze kentekenplicht – gelet op de eerdere uitspraken van de politie hierover het gezag/de politie dit als middel kan gebruiken om het demonstratierecht van boeren bij bijvoorbeeld snelwegblokkades in te perken?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de SGP-fractie**

De regering geeft aan dat de kosten van de voorgestelde kentekenplicht heel beperkt zijn. De leden van de SGP-fractie willen erop wijzen dat het niet alleen gaat om kentekening van tienduizenden trekkers en aanhangwagens, maar ook om een stapeling van regeldruk. Onderkent de regering dat landbouwbedrijven met meer nieuwe regelgeving te maken hebben, terwijl ze geen aparte administratieafdeling hebben, en dat deze stapeling voor relatief grote regeldruk ten opzichte van andere sectoren zorgt? Hoe ziet de regering het voorliggende wetsvoorstel in het licht van de genoemde stapeling van regeldruk? Op welke wijze gaat de regering

<sup>2</sup> Trouw, «Al twintig jaar discussie: krijgt de tractor ook een nummerplaat?», 22 januari 2020 <https://www.trouw.nl/politiek/al-twintig-jaar-discussie-krijgt-de-tractor-ook-een-nummerplaat~b897ef38/>.

<sup>3</sup> Trouw, «Mag je volgens het demonstratierecht zomaar met de trekker de snelweg op?» 1 oktober 2019, <https://www.trouw.nl/binnenland/mag-je-volgens-het-demonstratierecht-zomaar-met-de-trekker-de-snelweg-op~b2071ac4/>.

ervoor zorgen dat de regeldruk voor landbouwbedrijven onder aan de streep omlaag in plaats van omhoog gaat?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de regering van mening is dat een kentekenplicht bijdraagt aan verkeersveiligheid. Deze leden vragen zich af hoe dat in de praktijk zal gaan. Is de veronderstelling juist dat als de kentekenplicht gecombineerd wordt met een snelheidsverhoging dat handhaving van snelheidsovertredingen in de praktijk dan veel minder aan de orde zal zijn? Is de veronderstelling juist dat bij overtreding van gebruikseisen in veel gevallen sowieso staande houding nodig zal zijn? Wat zijn mogelijke risico's van de gewenste verhoging van de maximumsnelheid voor trekkers voor de verkeersveiligheid? Is de veronderstelling juist dat de problemen bij de handhaving niet zozeer te wijten zijn aan het ontbreken van kentekening maar aan het ontbreken van handhavingscapaciteit in het landelijk gebied?

De leden van de SGP-fractie constateren dat voor trekkers die niet harder gaan dan 25 kilometer per uur de kentekenplicht per 2025 van kracht wordt. Waarom kiest de regering er niet voor deze trekkers sowieso uit te zonderen van de kentekenplicht? Veel trekkers en aanhangwagens komen nauwelijks op de openbare weg, maar zouden voor de enkele keren per jaar of de enkele honderden meters die ze op de openbare weg komen wel kentekening nodig hebben. Is de regering voornemens de algemene maatregel van bestuur met de vrijstellingen van de kentekenplicht in dit licht ruimhartig in te vullen? Is de regering voornemens de genoemde verplichting voor trekkers die niet harder gaan dan 25 kilometer per uur op basis van de voorgestelde evaluatie in aanloop naar 2025 te heroverwegen?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien de antwoorden van de regering met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 3 april 2020.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Meijer

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
De Boer