

Vergaderjaar 2015–2016

34 397

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 11 mei 2016

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 2 maart 2016. In het navolgende ga ik op de vragen en opmerkingen uit het verslag waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

De leden van de VVD-fractie vroegen op welke wijze de kentekenplicht bijdraagt aan het verminderen van het aantal verkeersdoden en -gewonden met landbouwvoertuigen en welke bewijzen daarvoor bestaan. Deze leden vroegen voorts een lijst van recente onderzoeken, die minder dan drie jaar oud zijn, inclusief de uitgangspunten en conclusies van deze onderzoeken alsmede de kritiek van het Adviescollege toetsing gelddruk (Actal).

De kentekenplicht kan bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersdoden door middel van een aanzienlijke verbetering van de handhaving. Door registratie en kentekening is betere handhaving mogelijk op onder meer snelheid, voertuigveiligheid, door rood licht rijden, ontheffingen (voor onder meer breedte en lengte), te zware belading, APK, etc. Zonder kentekening kan immers alleen door middel van staandehouding worden gehandhaafd. Dit zijn allemaal aspecten die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Over deze aspecten zijn verschillende onderzoeken gedaan, zie bijvoorbeeld het SWOV factsheet over de relatie tussen snelheid en ongevallen (2012). Er zijn geen recentere onderzoeken naar tractoren, anders dan de in de memorie van toelichting genoemde studie «Verkenning landbouwverkeer» (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 3). Dit onderzoek van Wageningen Universiteit is gepubliceerd in 2014 en is een vervolg op de eerdere studies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De conclusie van de studie is dat de trend van een afnemend aantal verkeersdoden zich niet voordoet bij landbouwvoertuigen. In tegendeel: doordat het aantal verkeersdoden bij landbouwvoertuigen per jaar min of meer stabiel is, is het aandeel dodelijke tractorongevallen ten opzichte van het totale aantal dodelijke ongevallen in de verslagperiode van ongeveer 1% naar 2% gegroeid. De studie van Wageningen Univer-

siteit geeft voldoende onderbouwing. Actal baseert haar kritiek op de veronderstelling dat het aantal landbouwvoertuigen is toegenomen. Het feit dat RDW voor de conversie van het gehele voertuigpark is uitgegaan van een groter aantal voertuigen dan dat eerder (in 2010) door de branche was geschat, is gebaseerd op de ervaringen van de RDW met de kentekening van caravans en aanhangwagens (2002) en brom- en snorfietsen (2005), niet op werkelijke aantallen. Er is geen onderbouwing voor de aanname van Actal dat het wagenpark gegroeid is.

De leden van de VVD-fractie vroegen of er onderzoek is gedaan naar de consequenties op de verkeersveiligheid van de invoering van het trekkrijbewijs (T-rijbewijs) en zo nee of er dan geen nulmeting en een vervolgmetering naar de effecten op de verkeersveiligheid zou moeten worden uitgevoerd voordat wordt overgegaan tot invoering van de kentekenplicht.

Bij de invoering van het T-rijbewijs is voorzien in de verplichting om uiterlijk twee jaar na de invoering daarvan een verslag van de doeltreffendheid en de effecten in de praktijk aan de Tweede Kamer te zenden. Ten behoeve van dat verslag heeft een nulmeting voorafgaand aan de invoering per 1 juli 2015 plaatsgevonden. De procesevaluatie vindt momenteel plaats. De evaluatie van de gedragseffecten kan pas na geruime tijd worden uitgevoerd, omdat anders geen effecten te meten zijn. Voor 1 juli 2017 zal het verslag aan uw Kamer worden toegestuurd.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden van ongelukken van provinciale naar gemeentelijke wegen. Deze leden vroegen wat de verklaring hiervoor is en hoe gemeenten worden opgeroepen om hun verantwoordelijkheid te nemen inzake het wegbeheer.

Bij brief van 30 april 2015 (Kamerstukken II 2014/15, 29 398, nr. 463), is uw Kamer geïnformeerd over de algemene tendens dat ongelukken van provinciale wegen verschuiven naar gemeentelijke wegen. Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen ongelukken met landbouwvoertuigen binnen en buiten de bebouwde kom, dan vindt 73% van de ongevallen met letsel of dodelijke afloop met landbouwvoertuigen plaats buiten de bebouwde kom. Ongevallen binnen de bebouwde kom lopen gemiddeld genomen minder slecht af. Het eerder genoemde rapport van Wageningen Universiteit concludeert dat de stijgende lijn van ongevallen met betrokkenheid van het landbouwverkeer binnen de bebouwde kom sinds 2006 is veranderd naar een dalende lijn. In 2011 en 2012 zijn geen doden en ziekenhuisgewonden binnen de bebouwde kom geregistreerd. Op 24 juni 2015 (Kamerstukken 2014/415, 29 398, nr. 466) heb ik uw Kamer geschreven dat gemeenten zich blijven inspannen op het gebied van verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen. Provincies en gemeenten benadrukken dat het niet alleen gaat om (vaak dure) maatregelen aan de infrastructuur, maar ook om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Deze effecten zijn vaak niet meetbaar, maar ze dragen wel bij aan de verkeersveiligheid.

De leden van de VVD-fractie wilden weten waarom er voor de uitzondering voor de kentekenplicht is gekozen voor een maximumsnelheid van zes km/u en niet bijvoorbeeld vijftien km/u. Een voorbeeld dat hiervoor gebruikt kan worden is een voermengwagen die niet veel harder dan tien km/u kan rijden, maar door de kentekenplicht aanzienlijk duurder in aanschaf wordt.

De uitzondering van voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 km per uur komt voort uit Europese regelgeving inzake

typegoedkeuring. Verordening (EU) nr. 167/2013, gaat uitsluitend over landbouw- of bosbouwvoertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet minder dan 6 km per uur. Aansluiting bij de Europese regelgeving maakt de uitzondering voor iedereen inzichtelijk. Iedere andere grens is willekeurig. De kosten van het kentekenen vallen volledig in het niet bij de aanschafprijs van een gemiddeld voertuig in de landbouw. De aanschafprijs van een in het voorbeeld genoemde (zelfrijdende) voermengwagen bedraagt circa € 100.000. De kosten voor het kentekenen zijn, inclusief administratieve handelingen en montage € 55 voor een bestaand voertuig en circa € 100 voor een nieuw voertuig. Dat komt neer op 0,01% van de aanschafprijs.

De leden van de PvdA-fractie vroegen in hoeverre op het punt van regelgeving voor (land)bouwvoertuigen nog sprake zal zijn van een achterstand ten opzichte van ons omringende landen nadat het wetsvoorstel (en het eerdere wetsvoorstel ter invoering van het T-rijbewijs) in werking zal zijn getreden en zo ja op welke onderdelen en wat de redenen zijn om op deze onderdelen geen nadere maatregelen te treffen.

Met de invoering van de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen en de invoering van het T-rijbewijs komt Nederland in lijn met de maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid rond tractoren in de andere Europese landen.

De leden van de PvdA-fractie lazen dat Nederland op basis van Europese regelgeving verplicht wordt een centrale registratie van typegoedgekeurde voertuigen bij te houden. De nu gekozen oplossing van kentekenregistratie is volgens de regering daarbij de eenvoudigste weg om aan deze Europese regelgeving te voldoen. Deze leden vroegen of de stelling juist is dat ook ten aanzien van de nalevingskosten (het totaal van financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten) voor de eigenaren van deze voertuigen, dus volledig los gezien van de verkeersveiligheidsaspecten, invoering van de kentekenplicht de meest voordelige manier is om te voldoen aan de voor Nederland verplichte Europese regelgeving.

Kentekening is de eenvoudigste manier van registreren en macro-economisch gezien ook de goedkoopste vorm van landelijke registratie. Eerder eigen onderzoek van de markt heeft, zoals al gemeld in paragraaf 5.3 van de memorie van toelichting (Kamerstukken 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 16), uitgewezen dat een gemeenschappelijk door fabrikanten en importeurs op te zetten systeem zonder kentekening uiterst kostbaar is. Daarnaast is de kentekenregistratie ook toekomstvaster, gelet op de ontwikkelingen rond internationale uitwisseling van kentekengegevens. Nu al bepaalt de Europese CBE-richtlijn (richtlijn 2015/413/EU) dat EU-lidstaten gegevens uit het kentekenregister van andere lidstaten mogen opvragen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

De leden van de D66-fractie vroegen welke concrete doelen de regering met deze wetswijziging nastreeft en met hoeveel verkeersdoden waarbij LBT's of landbouwvoertuigen zijn betrokken de regering verwacht dat het totaal aantal van vijftien per jaar zal afnemen.

Een exacte afname van het aantal verkeersdoden is niet te voorspellen. Daarom zal bij de evaluatie van de wet, naast de procesevaluatie ook aandacht worden geschonken aan de effecten op de verkeersveiligheid. Daarbij zullen ook de effecten van de snelheidsverhoging meegenomen worden. Effecten op de verkeersveiligheid kunnen echter pas na een langere periode worden vastgesteld.

De leden van de CDA-fractie vroegen een reactie op alle punten die door Actal zijn genoemd, aangezien het beperken van regeldruk een speerpunt van beleid is en vroegen of de regering de visie van Actal deelt dat het aantal dodelijke slachtoffers als percentage van het gebruik van deze voertuigen zou zijn afgenomen.

De regering kan de visie van Actal dat het aantal dodelijke slachtoffers als percentage van het gebruik van deze voertuigen zou zijn afgenomen niet delen, gegeven de conclusies van het, in antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie genoemde, onderzoek van Wageningen Universiteit uit 2014.

Het verzoek van Actal om te wachten totdat inzicht is verkregen in de mate waarin de invoering van de verplichte APK en het T-rijbewijs de verkeersveiligheid vergroot voordat kentekening van genoemde voertuigen wordt overwogen, gaat voorbij aan het feit dat voor de verplichte APK per 20 mei 2018 een registratie noodzakelijk is. Zonder registratie is niet bekend welke voertuigen wel en welke voertuigen niet APK-plichtig zijn. Ten slotte heeft Actal gewezen op het ontbreken van de structurele lasten van het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat bij aflevering van nieuwe voertuigen. Deze gegevens zijn opgenomen in de berekening van de administratieve lasten op in tabel 4 van de memorie van toelichting (Kamerstukken II 2014/16, 34 397, nr. 4, blz. 18).

De leden van de SGP-fractie vroegen in hoeverre de voorgestelde kentekenplicht bij zal dragen aan een betere verkeersveiligheid en in hoeverre bij ernstige ongevallen in de afgelopen jaren sprake was van ongevallen die het gevolg waren van overtredingen die alleen via kentekenherkenning gehandhaafd hadden kunnen worden. Daarnaast vroegen deze leden wat het effect van de invoering van het T-rijbewijs is (geweest) op de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid heeft niet alleen betrekking op de feitelijke verkeersonveiligheid maar ook op het veiligheidsgevoel van de verkeersdeelnemers. De botsagressiviteit van deze voertuigen is groot en zorgt ervoor dat medeweggebruikers zich op voorhand al onveilig voelen. Bij de ernstige ongelukken met letsel of dodelijke afloop zijn de betrokken voertuigen wel in beeld, maar het gaat juist over de kleinere overtredingen zoals te hoge snelheid, door rood licht rijden, te zware belading, geen voorrang geven en bijna ongelukken. Herkenbaarheid van het voertuig door middel van een kenteken maakt dat het voertuig en daarmee de eigenaar en de bestuurder traceerbaar zijn, waardoor de bestuurders aangesproken kunnen worden op hun gedrag en bekeurd kunnen worden voor de overtredingen. Door het ontbreken van een kenteken kan alleen gehandhaafd worden op heterdaad. Zoals geantwoord op de hierboven gestelde vraag van de leden van de VVD-fractie wordt de evaluatie van het T-rijbewijs voor 1 juli 2017 aan uw Kamer toegezonden.

De leden van de SP-fractie vroegen waarom de regering er niet voor kiest om de permanente gebruikseisen aan te passen en welke bijdrage dat kan leveren aan verbetering van de verkeersveiligheid.

Alle voertuigen die gebruikmaken van de openbare weg moeten aan zogeheten permanente gebruikseisen voldoen. Deze eisen gelden voor een hele voertuigcategorie. Personenauto's, vrachtwagens, motoren hebben ieder hun eigen permanente eisen. Dat betekent dat alle voertuigen in zowel de categorie landbouwvoertuigen als de categorie mobiele machines aan dezelfde permanente eisen moeten voldoen. Een moderne tractor moet nu aan dezelfde gebruikseisen voldoen als een landbouwvoertuig uit 1953. De huidige permanente eisen zijn zeer basale minimumeisen aan verlichting, spiegels en remmen, waar ook de

oldtimers aan moeten kunnen voldoen en kunnen daarom niet worden aangescherpt. Met de invoering van de kentekenplicht moeten nieuwe landbouwvoertuigen voldoen aan de eisen voor een Europese of nationale typegoedkeuring, geldend op de datum waarop het voertuig voor het eerst op de markt komt. En zullen de permanente eisen voor nieuwe voertuigen daarop worden aangepast. Daarmee wordt het voertuigpark in de loop van de jaren steeds veiliger.

De leden van de SGP-fractie vroegen hoe de regering ervoor gaat zorgen dat ook in de agrarische sector de regeldruk significant en merkbaar afneemt.

Dankzij de kentekenregistratie zijn landbouwvoertuig en eigenaar eenduidig aan elkaar gekoppeld. Hierdoor is het eigendom aantoonbaar, kunnen recalls worden uitgevoerd en is verzekeren eenvoudiger. Deze bestaande regels kunnen eenvoudiger worden uitgevoerd omdat ze binnen het reguliere systeem vallen, waardoor de regeldruk afneemt. Daarnaast zullen maatregelen genomen worden ten aanzien van de ontheffingen. Kort geleden is door LTO Nederland, Fedecom, BMWT, Bouwend Nederland en CUMELA een brief gestuurd met het verzoek het ontheffingenbeleid voor landbouwvoertuigen ter hand te nemen. Nu heeft de eigenaar/houder van een landbouwvoertuig te maken met 420 wegbeheerders (gemeenten, provincie, waterschappen en Rijk). Het huidige systeem van ontheffingverlening is volgens genoemde organisaties niet toereikend. Door centraal de ontheffingverlening te regelen neemt voor de agrarische en de bouwsector de regeldruk significant en merkbaar af. Ik heb de RDW gevraagd dit punt op te pakken.

Uitvoering en handhaving

De leden van de VVD-fractie vroegen wie primair verantwoordelijk is voor de controle en handhaving van deze nieuwe regelgeving en of de regering kan bevestigen dat controle en handhaving alleen op de openbare weg plaatsvindt en niet ook op boerenerven.

Voorts vroegen deze leden of er voldoende capaciteit beschikbaar is om de kentekenplicht bij landbouwvoertuigen te handhaven en wat de toezeggingen van de politie en het Openbaar Ministerie in dezen zijn.

De verkeershandhaving op deze voertuigen ligt primair bij de politie. Omdat het om een hele specifieke groep voertuigen gaat, vraagt dit een op die voertuigen afgestemde aanpak die door de politie-eenheden situationeel en informatiegestuurd zal worden vormgegeven. Dat is zo toegezegd door de politie. De kentekenplicht geldt alleen voor de openbare weg, de politie zal dan ook niet handhaven op niet-openbare wegen, akkers, weilanden en boerenerven. Afspraken over inzet en capaciteit worden (zoals gebruikelijk) op lokaal niveau tussen wegbeheerder en de politie gemaakt. Het Openbaar Ministerie is een warm voorstander van de invoering van de kentekenplicht voor langzaam rijdende voertuigen en juicht het toe dat er concrete stappen worden gezet om de kentekenplicht voor deze voertuigen mogelijk te maken.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe in de handhaving wordt omgegaan met niet-leesbare kentekens. Er mag immers vanuit worden gegaan dat in vergelijking met voertuigen die slechts op verharde wegen rijden, landbouwvoertuigen over het algemeen viezer zijn en een kenteken daardoor vaker onleesbaar is.

Ook de kentekenplaat van landbouwvoertuigen moet zichtbaar zijn. Door de fabrikanten is daar al rekening mee gehouden, bij de meeste tractoren zit de standaardruimte voor de kentekenplaat aan de bovenkant van de

cabine. Immers in de ons omringende landen zijn wel al kentekenplaten verplicht op (diezelfde) tractoren.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de regering voornemens is om het respecteren van de maximumsnelheid en van verkeerslichten door bestuurders van (land)bouwvoertuigen ook automatisch te handhaven («flitsen»).

Ja. Door de politie kunnen de gebruikelijke handhavinginstrumenten worden ingezet.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de regering verwacht dat ook op het gebruik van alcohol door bestuurders van landbouwvoertuigen handhaving eenvoudiger zal worden als gevolg van de invoering van de kentekenplicht.

Als gevolg van de invoering van het T-rijbewijs moeten bestuurders van landbouwvoertuigen voldoen aan de eisen voor rijbewijshouders, waaronder de eisen aan alcohol. De kentekenplicht speelt bij de handhaving op het gebruik van alcohol nauwelijks een rol.

Europese wet- en regelgeving

De leden van de VVD-fractie vroegen in welke landen van de Europese Unie al een kentekenplicht voor LBT's is ingevoerd. Voorts vroegen deze leden hoe die kentekenplicht is ingevuld in ons omringende landen, welke maximumconstructiesnelheid er geldt en welke uitzonderingen er bestaan er op de kentekenplicht.

Uit het rapport «The vehicle chain in Europe» uit 2014 van de Associatie van Europese autoriteiten voor voertuig- en bestuurdersregistratie (EReg) blijkt dat naast Nederland alleen Gibraltar en Letland geen kentekenplicht hebben voor tractoren. Welke gegevens precies geregistreerd worden wisselt per land, maar in ieder geval bestaat de kentekenplicht in alle landen uit een registratie, tenaamstelling en een fysieke kentekenplaat. In de ons omringende landen is de kentekenplicht als volgt ingevuld: In Duitsland zijn alle landbouw- en bosbouwtractoren goedkeurings-, toelatings- en kentekenplichtig met uitzondering van voertuigen die de 6 km per uur niet kunnen halen. Voordat een mobiele machine de openbare weg op mag, moet deze zijn goedgekeurd. Mobiele machines die harder kunnen rijden dan 20 km per uur hebben een kentekenplaat. De voertuigen die langzamer dan 20 km per uur rijden vallen in de nationale categorie «Selbstfahrende Arbeitsmaschine und Stapler» en hebben een afwijkende kentekening. Op deze voertuigen moeten voornaam, achternaam en adres van de eigenaar of de bedrijfsnaam op de linker zijkant van het voertuig vermeld staan. Daarnaast moet de maximumconstructiesnelheid op de zijkant van het voertuig vermeld staan, de technische eigenschappen van het voertuig moeten op een constructieplaat staan en het goedkeuringsdocument moet te allen tijde getoond kunnen worden. Belettering van de machines is vele malen duurder dan de in Nederland voorgestelde kentekening. Alle informatie die op het voertuig of op de constructieplaat staat, zit in Nederland in de kentekendatabase.

Voor getrokken voertuigen geldt in Duitsland dat ze altijd moeten zijn voorzien van een goedkeuring. Landbouw- en bosbouwaanhangwagens die alleen voor agrarisch doeleinden worden gebruikt en harder rijden dan 25 km per uur moeten gekentekend zijn. Als deze voertuigen commercieel worden ingezet, dan moeten ze gekentekend zijn als deze harder kunnen dan 6 km per uur. In België zijn alle voertuigen die harder kunnen dan 6 km per uur kentekenplichtig.

De maximumconstructiesnelheid hangt af van het voertuig zelf. Wel gelden in de verschillende landen verschillende maximum toegestane rijsnelheden. Zo is de maximumsnelheid in Duitsland gelijk aan die van de bedrijfsauto's. In Frankrijk, België, Zweden en Italië mag niet harder dan 40 km per uur gereden worden. In Denemarken is de maximumsnelheid 30 km per uur en in het Verenigd Koninkrijk en Portugal is die 20 km per uur.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe ver andere landen zijn met de implementatie van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127), of die landen reeds een APK-plicht voor landbouwvoertuigen hebben ingevoerd en welke landen de richtlijn nog niet hebben geïmplementeerd.

Het is niet bekend hoe ver andere landen zijn met de implementatie van Richtlijn 2014/45/EU, omdat deze uit meer bestaat dan alleen de invoering van de APK-plicht voor snelle tractoren. Landen zoals België, Estland, Duitsland, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Malta, Polen, Slowakije en Zweden hebben nu al een APK-plicht voor alle tractoren die harder kunnen dan 6 kilometer per uur. In Luxemburg geldt de APK-plicht voor tractoren die sneller kunnen dan 25 km per uur. Van de overige landen is niet bekend of zij nu al een APK-plicht voor tractoren hebben.

Vanaf 1 januari 2016 wordt Verordening (EU) nr. 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen van kracht. De leden van de VVD-fractie vroegen wat verordening (EU) nr. 167/2013 precies voor de Nederlandse situatie betekent en of de regering kan bevestigen dat er met de implementatie niet meer regels worden gesteld dan de Europese Commissie eist.

In Verordening (EU) nr. 167/2013 staan regels voor veiligheid en milieubescherming alsook administratieve procedures voor typegoedkeuring van tractoren en andere land- en bosbouwvoertuigen. Die verordening heeft rechtstreekse werking en behoeft daarom geen implementatie. Wel is bij regeling van 4 december 2015 (Stcrt. 2015, 44282) de Regeling voertuigen aangepast aan die verordening. Daarbij zijn geen extra eisen gesteld.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de thans gekozen regeling binnen de Europese APK-plicht voor land- en bosbouwvoertuigen valt of dat sprake is van een nationale kop op de Europese regels.

De voorgenomen wijziging van het Besluit voertuigen in verband met de APK-richtlijn (richtlijn 2014/45/EU) ten aanzien van landbouw- en bosbouwtractoren met een maximumconstructie van meer dan 40 km per uur valt nagenoeg geheel binnen de Europese APK-plicht. Alleen de keuringsfrequentie is iets aangepast. Op advies van een speciaal daartoe opgerichte werkgroep, waarin alle belanghebbenden zitting hadden is de minimale keuringsfrequentie van 4-2-2-2 aangepast in een tweejaarlijkse keuringsfrequentie (2-2-2-2). De achterliggende reden is dat deze tractoren steeds vaker worden gebruikt ter vervanging van bedrijfswagens bij lokale transportactiviteiten en voor commercieel goederenvervoer over de weg. Richtlijn 2014/45/EU geeft lidstaten de mogelijkheid om tractoren die gebruikt worden voor specifieke doeleinden in de land-, tuin- en bosbouw en visserij uit te sluiten. Van de mogelijkheid om tractoren uit te zonderen van de APK-plicht is geen gebruik gemaakt, omdat dit in Nederland niet uitvoerbaar is: hetzelfde voertuig kan immers voor meerdere doeleinden worden ingezet. Niet-gekenkende tractoren zijn niet APK-plichtig omdat ze niet op de openbare weg komen.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de thans voorgestane wetgeving een subsidiariteitstoets zou doorstaan, zeker omdat de Kamer op 9 oktober 2012 een negatief subsidiariteitsoordeel over de Europese APK-plicht voor land- en bosbouwvoertuigen naar de Europese Commissie heeft gezonden.

De subsidiariteitsvraag ten aanzien van de Europese APK-plicht voor motorfietsen, bromfietsen, getrokken voertuigen (aanhangwagens, caravans) boven de 750 kg en snelle land- en bosbouwtrekkers is niet meer aan de orde, nu het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 richtlijn 2014/45/EU heeft aangenomen. Het klopt dat ik vond dat de verwachte voordelen voor verkeersveiligheid en milieu niet opwegen tegen de extra lasten die het met zich meebrengt. Zoals ik u heb gezegd tijdens het algemeen overleg van 24 oktober 2012 heb ik getracht om de Europese Commissie en de andere lidstaten te overtuigen dat de APK voor tractoren, aanhangwagens, bromfietsen en motoren niet verplicht zou moeten worden gesteld. Ik verwachtte niet voor alle voertuigcategorieën de APK tegen te kunnen houden. In de nieuwe richtlijn is de APK-plicht voor nagenoeg alle voertuigcategorieën een nationale bevoegdheid gebleven. Nu in Europa is gekozen om wel de APK-plicht voor tractoren met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km per uur in te voeren, voert Nederland dit, mede dankzij de kentekenplicht, op de meest zuinige manier in.

Regeldrukeffecten

De leden van de VVD-fractie vroegen waarop de schatting van de administratieve lasten is gebaseerd.

De schatting van de administratieve lasten is gebaseerd op onderzoek van de RDW. Er is gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het LEI, een van de onderzoeksinstituten van Wageningen Universiteit. Er is een vergelijking gemaakt met het aantal tractoren per inwoner en oppervlakte met België en er is gebruik gemaakt van informatie van de verzekeringsmaatschappijen. Daarna zijn de schattingen afgestemd met en getoetst bij de branche. Verder heeft de RDW gebruik gemaakt van zijn ervaringen met de kentekening van caravans en aanhangwagens (2002) en brom- en snorfietsen (2005).

De totale kosten van de invoering van de kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en bedragen incidenteel 31 miljoen euro en structureel 826.950 euro per jaar.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe zeker is de regering van deze kosten, daar er slechts schattingen zijn van het aantal landbouwvoertuigen, hoe groot de onzekerheidsmarge is en hoe acceptabel de regering die vindt.

Aangezien er geen registratie in Nederland is van deze voertuigen is door de RDW onderzoek gedaan naar de kosten. De uitkomst van dat onderzoek is op verschillende manieren getoetst. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden bij een melkveehouderij en een akkerbouwbedrijf, beiden van een representatieve omvang, op basis waarvan verdere aantallen doorgerekend zijn. Ook is door LTO aangegeven hoeveel soorten voertuigen de verschillende agrarische bedrijven kennen en is er een vergelijk gemaakt met het aantal voertuigen in België, gerelateerd aan het landbouwareaal. De mechanisatiebedrijven hebben hun nieuw verkopen en de export aantallen opgegeven. Verder is door de RDW rekening gehouden met eerdere ervaring met kentekening van nieuwe categorieën voertuigen. Het aantal bedrijven is bekend. Dat leidt tot een schatting van 430.000 trekkende voertuigen en 150.000 landbouwaanhangers. Dat is

ruim een verdubbeling van de eerdere inschattingen van de sector zelf (250.000 voertuigen). Het echte aantal landbouwvoertuigen zal pas na afloop van de conversietermijn bekend zijn.

De nalevingskosten bedragen incidenteel 14 miljoen euro en structureel 1,4 miljoen euro per jaar. De leden van de VVD-fractie vroegen hoe zeker de regering is van deze kosten, daar er slechts schattingen zijn van het aantal landbouwvoertuigen en hoe groot de onzekerheidsmarge is.

De nalevingkosten zijn alle kosten die bedrijven maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in «financiële kosten», «inhoudelijke nalevingkosten» en «administratieve lasten». De door deze leden genoemde getallen betreffen de inhoudelijke nalevingskosten. Deze kosten zijn onderdeel van de berekening van de totale kosten. Deze incidentele investering van 14 miljoen wordt conform de berekeningsvoorschriften van Actal over de economische levensduur van het voertuig afgeschreven. Voor de berekening is de economische levensduur op gemiddeld tien jaar vastgesteld, wat neerkomt op een investering van 1,4 miljoen per jaar voor het bestaande wagenpark van 580.000 voertuigen.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe acceptabel de regering de 7,1 miljoen euro aan administratieve lasten acht en of de regering kan ingaan op de onderbouwing van deze lasten, gelet op de kritiek van Actal dat de berekening onvolledig is.

De € 7,1 miljoen aan administratieve lasten acht de regering acceptabel. Dat is per voertuig ongeveer 20 minuten, omgerekend € 12. Door de branche is meermaals gezegd dat dit wordt opgepakt in de stille uren. Het grootste zorgpunt van in het bijzonder de agrarische sector zijn de out-of-pocketkosten, de harde euro's. Dit betreffen de kosten aan de RDW voor de registratie en de tenaamstelling van het voertuig (eenmalig € 10,3 miljoen en jaarlijks € 0,6 miljoen) en de kosten voor de aanschaf van de kentekenplaat (eenmalig € 9 miljoen en jaarlijks € 0,1 miljoen). Door de conversie over een langere periode te laten lopen, hebben de bedrijven de tijd om het kenteken aan te vragen op het moment dat voor het bedrijf het beste uit komt. Voor de grotere commerciële bouwbedrijven met mobiele machines is vooral het opzoeken van de gegevens van de verschillende machines veel werk, maar voor die bedrijven zit de winst in het feit dat met de registratie en tenaamstelling van de voertuigen de relatie voertuig en eigenaar onomstotelijk is vastgelegd en daardoor het rechtmatige eigendom aantoonbaar is bij diefstal. Diefstal is voor het bedrijfsleven een grote schadepost, die naar verwachting van de branche dankzij de kentekening kleiner zal worden. Nederlandse verzekeringsmaatschappijen gaan uit van een schadebedrag van € 25 miljoen per jaar. Slechts een klein percentage van de gestolen mobiele machines keert weer terug bij de rechtmatige eigenaar. Onderzoek door het Mobiele Objectenregister uit 2012 bij materieeldiensten van grote bouwbedrijven en verhuurbedrijven schat de schade nog hoger: tussen de € 40 en € 45 miljoen.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de uitbreiding van de kentekenplicht naar MMBS'en precies betekent qua kosten en administratieve lasten. Voorts vroegen deze leden in welke andere Europese lidstaten de kentekenplicht ook voor MMBS'en geldt.

MMBS is een nationale definitie waar veel soorten voertuigen in kunnen passen. Deze veelzijdige categorie betreft 130.000 van de in het totaal 580.000 te kentekenen voertuigen tijdens de conversie. Bij MMBS'en moet onder meer gedacht worden aan mobiele machines zoals landbouwmachines (bijvoorbeeld aardappelrooimachines en bonenplukmachines),

grondverzetmachines en machines die in de bouw gebruikt worden (bijvoorbeeld mobiele kranen, graafmachines, wielladers en (knik)dumpers). In het verleden werd deze categorie ook gebruikt om aan de kentekenregistratie te ontkomen door personenauto's om te bouwen tot een MMBS.

Voor de exacte kosten zouden alle berekeningen opnieuw moeten worden gedaan, omdat nu de kosten van de RDW voor inschrijving en tenaamstelling gebaseerd zijn op 580.000 voertuigen. Op basis van de aantallen zijn de nalevingskosten voor de MMBS'en circa een kwart van de totale nalevingskosten: eenmalig € 8 miljoen.

Overigens zijn van de kentekenplicht de volgende MMBS'en al uitgezonderd: MMBS'en smaller dan 1.30 meter en bestemd voor maaaien, vegen, poepzuigen, sneeuwruimen, zout strooien, onkruid bestrijden, heffen, evenals MMBS'en met een maximumconstructiesnelheid van minder dan 6 km per uur, en machines met één as, asfalteermachines, walsen, asfaltfrezen en hoogwerkers.

In de volgende landen in Europa zijn de mobiele machines in ieder geval ook gekentekend: België, Duitsland, Engeland, Luxemburg, Noorwegen en Finland.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke regels er gaan gelden qua kentekening, toelating, verzekering en maximumsnelheid voor MM's en wat dit betekent qua kosten en administratieve lasten.

Mobiele machines (MM's) zijn een subcategorie van de huidige categorie MMBS. Voor toelating en kentekening zal waar mogelijk worden aangesloten bij de eisen die gelden voor tractoren. Omdat de voertuigen op de openbare weg komen vallen ze onder de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en moeten deze voertuigen ten minste WA verzekerd zijn. Afhankelijk van de maximumconstructiesnelheid mogen ook deze voertuigen straks tot 40 km per uur rijden, tenzij ze breder zijn dan de toegestane 3 meter. Dan zal bij de ontheffing bepaald worden welke rijsnelheid is toegestaan. De mobiele machines zijn meegenomen bij het bepalen van het aantal nieuwe voertuigen per jaar en onderdeel van de berekening van de nalevingskosten in hoofdstuk 6 van de memorie van toelichting (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 17–21).

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering nogmaals of zij bij de uitwerking van het voorstel (gegeven het belang de doelen te bereiken en de noodzaak aan Europese regels te voldoen) zoveel mogelijk getracht heeft de kosten zo laag mogelijk te houden en indien dat niet het geval is, wat daarvan de reden is.

De regering heeft er bij de uitwerking van het voorstel alles aan gedaan om de kosten zo laag mogelijk te houden, de inspanningen zijn daarbij vooral gericht op de kosten voor het kentekenen van het bestaande wagenpark. Ter vergelijking het aanvragen van een nieuw kenteken door een particulier kost € 31,50. Tijdens de conversie kost dat, inclusief tenaamstelling, € 18. Daarnaast zijn ook de administratieve lasten naar beneden gebracht, door onder meer de digitale inschrijving en tenaamstelling, geen keuring en geen kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig. Alleen al dit laatste is al een besparing van € 14 miljoen. Verder verwijs ik naar mijn brief van 27 februari 2015 aan uw Kamer (Kamerstukken II 2014/15, 29 398, nr. 451).

De leden van de CDA-fractie zien dat berekeningen van de regering van de financiële gevolgen van het wetsvoorstel gebaseerd zijn op schattingen. Met de ervaring van de miscalculatie bij de kentekening van bromfietsen nog vers in het geheugen (het aantal in de praktijk bleek niet 400.000 maar

800.000) drongen de leden van deze fractie aan op een gedegen en gevalideerde berekening.

Ook voor de RDW was deze ervaring de reden om een zeer gedegen en gevalideerde berekening uit te voeren met hulp van de mechanisatiebedrijven, importeurs en andere organisaties die de aantallen zouden kunnen duiden. Dat neemt echter niet weg dat het nog steeds schattingen zijn, omdat in tegenstelling tot aanhangwagens er geen centrale registratie is.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom er geen compensatieregeling is voorgesteld nu de totale kosten van de invoering van de kentekenplicht voor land- en bosbouwtractoren incidenteel circa 31 miljoen euro en structureel 826.950 euro per jaar bedragen.

Er is om twee redenen geen compensatieregeling voorgesteld. Ten eerste heeft bij eerdere invoering van een kentekenplicht ook geen compensatie plaatsgevonden. Daarbij ging het om grotere aantallen voertuigen dan nu bij de kentekenplicht voor tractoren. Bij de kentekenplicht voor aanhangwagens in 2002 betrof het 152.000 aanhangwagens, zwaarder dan 3.500 kg, 206.000 aanhangwagens tussen de 750 en 3.500 kg en 405.000 caravans, zwaarder dan 750 kg, samen 763.000 voertuigen. Bij de kentekenplicht voor bromfietsen in 2006 ging het om 800.000 bromfietsen. Ten tweede is het zeer ongebruikelijk om bij het treffen van een rechtmatige overheidsmaatregel, welke als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden beschouwd nadeelcompensatie voor te stellen. Personenauto's, motoren, vrachtwagens, bussen, aanhangwagens en caravans, brom- en snorfietsen, al deze gemotoriseerde voertuigen zijn van een kenteken voorzien.

Daarnaast wil ik u wijzen op de grote financiële voordelen die de kentekening met zich meebrengt, die vanwege de berekeningsmethode niet terugkomen bij de berekening van de administratieve lasten. De exportwaarde van het gehele voertuigpark stijgt door de registratie met € 6 miljoen op jaarbasis en als jaarlijks 20% van de gestolen voertuigen bij de rechtmatige eigenaar terugkomt, dan is dat een beperking van de schade door diefstal met € 5 miljoen.

De leden van de CDA-fractie vroegen een exacte gevalideerde berekening van de totale extra kosten van de kenteken- en APK-plicht, aangezien een lastenverzwaring voor deze sector slechts onder bijzondere omstandigheden acceptabel zou zijn.

De exacte gevalideerde berekening van de invoering van de kentekenplicht is terug te vinden in hoofdstuk 6 van de memorie van toelichting (Kamerstukken 2015/15, 34 397, nr. 3, blz. 17–21). De exacte kosten van de APK-plicht zijn nog niet bekend. Het is niet bekend hoeveel voertuigen straks na kentekening geregistreerd staan met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km per uur. Bovendien is het niet aan de Nederlandse regering om de APK-plicht voor tractoren die harder rijden dan 40 km per uur niet in te voeren. Deze maatregel ligt vast in richtlijn 2014/45/EU en treedt op 20 mei 2018 in werking.

Herkenningsplaat

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen of het niet wenselijk is dat andere weggebruikers ook kunnen zien of een LBT gezien de constructiesnelheid mag rijden op een weg.

Over de afgeknotte driehoek als middel om te herkennen dat het om een langzaam rijdend voertuig gaat, is veelvuldig overleg geweest met de

wegbeheerders in het kader van de snelheidsverhoging. De wegbeheerders zijn van mening dat de toekomstige reflecterende kentekenplaat en de (verplichte) rood-witte markering van voertuigen breder dan 2,55 m zorgen voor voldoende herkenbaarheid en zichtbaarheid van de tractoren voor de overige weggebruikers. Zij hebben dan ook geadviseerd om het gebruik van de afgeknotte driehoek voor landbouwverkeer niet verplicht voor te schrijven. Wel hebben zij de voorkeur uitgesproken dat de afgeknotte driehoek optioneel blijft, dat wordt zo geregeld.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen welke eisen nu gelden voor de herkenbaarheid van LBT's, MMBS'en en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken en welke wijzigingen worden overwogen en waarom deze geen deel uitmaken van dit wetsvoorstel. Deze leden vroegen of bijvoorbeeld wordt overwogen te werken met verplichte snelheidsstickers zodat andere weggebruikers snel kunnen zien wat de constructiesnelheid van het betreffende voertuig is.

Vanwege de zichtbaarheid moeten deze voertuigen op dit moment voorzien zijn van bepaalde verlichting. Dit zijn de zogenoemde permanente eisen. Daarnaast mogen deze voertuigen voorzien zijn van verschillende soorten extra verlichting, zoals vastgelegd in de Regeling voertuigen. Qua markeringen mogen deze voertuigen ook nu al voorzien zijn van extra retroreflecterende voorzieningen en markeringen aan de voorzijde, achterzijde en zijkanten van het voertuig. Daar wordt nu de afgeknotte driehoek aan toegevoegd. Op dit moment wordt nog onderzocht ten behoeve van de lagere regelgeving of er een aantal voorzieningen en markeringen die nu al mogen alsnog verplicht gesteld moeten worden. Deze verplichting zal dan voor nieuwe voertuigen gaan gelden. Snelheidsstickers worden niet verplicht.

Snelheidsverhoging naar 40 km/u

De leden van de VVD-fractie vroegen nogmaals wat de exacte samenhang is tussen de invoering van de kentekenplicht en de verhoging van de maximumsnelheid van landbouwvoertuigen naar 40 km/u en waarom het invoeren van een kentekenplicht een voorwaarde is voor verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u.

Doordat het voertuig wordt geregistreerd kan worden vastgesteld wat de maximumconstructiesnelheid is en welke reminrichting het voertuig heeft. Dat geldt niet alleen voor het trekkend voertuig, maar ook voor al het getrokken materieel. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de situatie dat een tractor die 40 km per uur rijdt en een noodstop moet maken, terwijl het getrokken materieel technisch niet harder kan rijden en remmen dan bijvoorbeeld 20 km per uur zeer risicovol. Dat geldt ook voor een opgevoerde tractor of mobiele machine. De reminrichting van een dergelijk voertuig is niet ingericht op een hogere snelheid dan waarvoor dat voertuig door de fabrikant is ontworpen. In het bijzonder tijdens de oogsttijd wordt veel oud materiaal gebruikt met soms ondeugdelijke constructies. Aan de hand van het kenteken kan door de politie worden gehandhaafd.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke afspraken er zijn gemaakt met de wegbeheerders om de snelheid van LBT's te verhogen naar 40 km/u en deze ook toe te staan op de wegen.

De wegbeheerders zijn om advies gevraagd op welke wijze de snelheidsverhoging vorm gegeven zou kunnen worden. Uitgangspunt voor hen is dat (combinaties van) voertuigen die in aanmerking komen voor snelheidsverhoging daartoe technisch ook geschikt zijn. Dit moet blijken

uit het kenteken. Op wegen buiten de bebouwde kom waar een maximumsnelheid geldt van 80 en 60 km per uur mogen landbouwvoertuigen straks generiek 40 km per uur. Het overgrote deel van de 80 km-wegen kent vrijliggende fietspaden of parallelwegen. Een deel van de 60 km-wegen kent vrijliggende fietspaden. Ook op wegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid geldt van 70 km per uur mogen deze voertuigen straks 40 km per uur rijden. De 70 km-wegen zijn veelal rondwegen met vrijliggende fietspaden, waar veelal ook de bromfietsen van de rijbaan geweerd worden. Het advies van de wegbeheerders is om op wegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid geldt van 50 en 30 km per uur, de huidige maximumsnelheid van 25 km per uur voor landbouwvoertuigen te handhaven. Daarvan wordt in het ontwerpbesluit tot wijziging van ondermeer het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 afgeweken. Ook op wegen binnen de bebouwde kom met vrijliggende fietspaden mogen landbouwvoertuigen straks 40 km per uur, uiteraard voor zover op die weg geen lagere maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer geldt.

Daar waar wegbeheerders de snelheidsverhoging niet gewenst achten, zoals op 80 km/h wegen met hoge intensiteiten, op een aantal 60 km/h wegen met veel fietsverkeer maar zonder vrijliggende fietspaden, en op 60 km/h wegen met lintbebouwing, kunnen de wegbeheerders snelheidsbeperkingen opleggen aan landbouwvoertuigen of waar nodig de toegang beperken.

De leden van de VVD-fractie vroegen of het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 nu al wordt aangepast om te waarborgen dat de snelheidsverhoging ook daadwerkelijk mogelijk gemaakt kan worden per 1 januari 2017.

Ja. Tot 15 maart 2016 is een ontwerpbesluit tot wijziging van onder meer het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in internetconsultatie geweest. In die wijziging is de snelheidsverhoging voor snelle trekkers opgenomen. De geplande inwerkingtredingsdatum is 1 januari 2017. Dit ontwerpbesluit zal naar verwachting rond het zomerreces voorgehangen worden bij de Tweede en Eerste Kamer.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Regeling voertuigen wordt uitgebreid met permanente eisen in verband met de verhoging van de toegestane gebruikssnelheid tot 40 km/u en vroegen welke eisen het betreft, wat dit betekent voor voertuigen die nog niet aan deze eisen voldoen, of die voertuigen alvorens zij 40 km/u gaan rijden, eerst aan die eisen moeten voldoen en zo ja, welke kosten daarmee zijn gemoeid.

Op de eerste plaats geldt dat de door de fabrikant opgegeven maximumconstructiesnelheid bepaalt of een landbouwvoertuig de maximum toegestane gebruikssnelheid van 40 km per uur mag rijden. Als de maximale constructiesnelheid van een voertuig meer bedraagt dan 25 km per uur, dan zal het voertuig over het algemeen aan die eisen kunnen voldoen, omdat sinds de jaren 90 al Europese typegoedkeuringen worden afgegeven voor voertuigen met snelheden hoger dan 25 km per uur. Concreet gaat het over eisen betreffende de remvertraging, wielafscherming en, ingeval van tractoren die harder kunnen dan 40 km per uur, de snelheidsmeter.

Wat betreft aanhangwagens is het beeld divers en afhankelijk van hoe fabrikanten in het verleden zijn omgegaan met de verschillende eisen. De veronderstelling is dat de fabrikant zijn voertuigen produceerde op basis van de eisen die golden in afzonderlijke landen. Als een aanhangwagen uitsluitend is gebouwd voor de Nederlandse markt is het denkbaar dat die

niet aan de nieuwe aangescherpte eisen voldoen, aangezien in Nederland de maximale gebruikssnelheid tot op vandaag 25 km per uur bedraagt. Er zijn echter ook fabrikanten die in serie produceren en daarbij de eisen hanteren voor bijvoorbeeld Duitsland. Voor aanhangwagens moet gedacht worden aan eisen zoals: voertuigidentificatienummer, maximumconstructiesnelheid, maximummassa voertuig, maximum aslasten, eisen aan het bandenprofiel en draagvermogen, eisen aan de remmen, (een bedrijfsrem voor aanhangwagen boven de 750 kg en een twee leidingrem-systeem boven de 8.000 kg), eisen aan de remvertraging van geremde aanhangwagens, wielafscherming, et cetera, in overeenstemming met de technische eisen voor aanhangwagens voor snelverkeer en Europese voorschriften. Voertuigen die niet aan deze eisen voldoen mogen niet harder dan 25 km per uur rijden.

De leden van de VVD-fractie vroegen op welke wijze naast de snelheidsverhoging inhoud wordt gegeven aan de aangenomen motie van het lid De Rouwe (CDA) om ook te komen tot infrastructurele aanpassingen om zo het langzaam verkeer te scheiden van het landbouwverkeer (Kamerstuk 33 750-XII, nr. 36).

Vooruitlopend op de voorgenomen snelheidsverhoging voor landbouwverkeer heb ik aan het CROW opdracht gegeven de wegbeheerders handvatten te geven voor een gezamenlijke netwerkbenadering en de richtlijnen voor wegontwerp op dit punt te herzien. Op basis daarvan kunnen wegbeheerders hun toelatingsbeleid voor landbouwvoertuigen herformuleren en zo nodig de weginrichting daar op aanpassen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering wanneer sprake zal zijn van daadwerkelijke verhoging van de maximumsnelheid en in hoeverre de Kamer nog betrokken wordt bij de wijze waarop deze snelheidsverhoging wordt vormgegeven.

Zoals hiervoor in antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie is opgemerkt is het ontwerpbesluit dat onder meer de voor de snelheidsverhoging noodzakelijke wijzigingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 bevat tot 15 maart 2016 in internetconsultatie geweest. Dat ontwerpbesluit zal naar verwachting rond het zomerreces van 2016 bij de Tweede en Eerste Kamer worden voorgehangen.

De leden van de D66-fractie vroegen welke infrastructurele aanpassingen of verbeteringen de regering verwacht te moeten voeren, op welke termijn en of lokale ordehandhavers straks voldoende zijn toegerust op het controleren van de rijnsnelheid van dit soort voertuigen.

Ten aanzien van de toerusting van de infrastructuur op de hogere snelheid voor landbouwvoertuigen verwijs ik u naar het hierboven gegeven antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie. Door de verhoging van de snelheid is het logisch om het tractorverkeer waar mogelijk te scheiden van het overige langzame verkeer, zoals de fietsers. Dat sluit ook veel beter aan bij het principe «duurzaam veilig» waarbij diverse richtlijnen zijn ontworpen om de infrastructuur duurzaam veilig te maken. Zo had bij de laatste meting in 2009 al 59% van de 50 km-wegen binnen de bebouwde kom een vrijliggend fietspad. Verder is afgesproken dat bij groot onderhoud ook de weginrichting opnieuw wordt bezien. Daarnaast kunnen wegbeheerders andere maatregelen nemen zoals het toepassen van tijdsvensters om conflicten tussen landbouwverkeer en schoolgaande kinderen op de fiets op 60 km-wegen te beperken. Voor de lokale ordehandhavers is de koppeling tussen de kentekening en de mogelijkheid tot snelheidsverhoging essentieel. De handhaving op

deze specifieke groep voertuigen vraagt een daarop afgestemde aanpak die tussen lokale wegbeheerders en politie zal worden vormgegeven.

De leden van de D66-fractie vroegen hoe de regering aankijkt tegen maatregelen die bevorderen dat (land)bouwvoertuigen uitsluitend op de openbare weg rijden wanneer dit strikt noodzakelijk is voor werk en die bevorderen dat bestuurders van (land)bouwvoertuigen permanent opgeleid en voorgelicht worden over veilig gebruik van deze voertuigen op de openbare weg, met name gericht op bewustwording van de risico's voor andere verkeersdeelnemers.

Met moderne tractoren en ander groot materieel wordt vrijwel altijd werkgerelateerd op de openbare weg gereden. Met het historisch materiaal wordt ook voor het plezier gereden, hiertoe worden vaak optochten, toerritten of speciale evenementen georganiseerd. Vaak zijn hier ook ontheffingen voor nodig.

Met de invoering van het T-rijbewijs per 1 juli 2015 zijn de eisen om op een landbouwvoertuig te mogen rijden aanzienlijk aangescherpt. Zowel bij het theorie- als het praktijkexamen ligt de nadruk op veilig gebruik van deze voertuigen op de openbare weg. Ook moeten de kandidaten voldoende inzicht hebben in de risico's die het besturen van dergelijke voertuigen en voertuigcombinaties met zich meebrengen. Dit in tegenstelling tot het trekcertificaat, waarin de voertuigbeheersing vanuit de Arbowetgeving centraal stond. Door de invoering van het T-rijbewijs is de tractor geen alternatief meer voor de brom- of snorfiets, zoals in het verleden nog wel eens gebeurde.

Daarnaast organiseren organisaties zoals Cumela in samenwerking met TLN, LTO, gemeenten, provincies en scholen voorlichtingsbijeenkomsten over veilig landbouwverkeer.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen welke eisen worden gesteld aan de infrastructuur en voertuigveiligheid en hoe de handhaving wordt geregeld. Voorts vroegen deze leden of het straks mogelijk is om een gekentekende LBT met een constructiesnelheid die lager ligt dan 40 km/u middels een verkeersbord te weigeren op daartoe aangewezen wegen terwijl LBT's met een constructiesnelheid van 40 km/u wel zijn toegestaan en op welke wijze zal voor wegdeelnemers worden aangegeven dat LBT's op een weg zijn toegestaan als zij een constructiesnelheid van 40 km/u of hoger hebben, maar niet als zij een lagere constructiesnelheid hebben.

In het hiervoor in antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie genoemde ontwerpbesluit tot wijziging van onder meer het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt voorzien in verhoging van de maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Het is de bedoeling om deze snelheidsverhoging toe te staan op wegen buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom op wegen met een vrijliggend fietspad en wegen die gesloten zijn voor fietsers. De wegbeheerders kunnen desgewenst op die wegen een lagere maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers voorschrijven.

In het ontwerpbesluit is tevens voorzien in aanpassing van de verkeersborden die betrekking hebben op langzaam verkeer, de borden C8 en C9 uit de bijlage bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Met die aanpassing wordt het mogelijk voor wegbeheerders om geslotenverklaringen voor landbouw- en bosbouwtrekkers te beperken tot landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur.

In de praktijk zullen verkeersdeelnemers aan de bebording op een wegvak kunnen zien of op dat wegvak landbouw- en bosbouwtrekkers of alleen snelle landbouw- en bosbouwtrekkers mogen rijden.

Getrokken voertuigen

De leden van de VVD-fractie vroegen of de snelheid waarmee een voertuig wordt getrokken niet ligt aan de maximumconstructiesnelheid van het trekkende voertuig en hoe bepaald wordt of een getrokken voertuig gekentekend moet worden of dat een witte volgplaat volstaat.

Een aanhangwagen met maximum massa van meer dan 750 kg en een maximumconstructiesnelheid van 25 kilometer of meer, die is gekoppeld aan een landbouw- of bosbouwtrekker, een motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine wordt kentekenplichtig.

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt vastgelegd dat een aanhangwagen die is gekoppeld aan een landbouw- of bosbouwtrekker, een motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine (evenals de trekker, het motorrijtuig of de machine waarmee die aanhangwagen verbonden is) niet harder mag rijden dan de maximumconstructiesnelheid. Een combinatie mag dus nooit harder rijden dan de maximumconstructiesnelheid van het langzaamste onderdeel van die combinatie. Dat kan het trekkend motorvoertuig zijn of de aanhangwagen.

Omdat een aanhangwagen met een maximumconstructiesnelheid van 25 kilometer of meer kentekenplichtig is, mag een combinatie evenmin harder dan 25 kilometer als de aanhangwagen, indien die meer weegt dan 750 kg, niet is voorzien van een eigen kenteken.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering hoe de handhavende instanties eenvoudig kunnen controleren dat het getrokken voertuig met de witte volgplaat, die regelmatig een ander kenteken zal hebben dan het trekkende voertuig, van dezelfde eigenaar is als het trekkende voertuig.

Het uitgangspunt bij de handhaving is het kenteken op de aanhangwagen. De houder van dat kenteken kan aangesproken worden op eventuele overtredingen die ten aanzien van die aanhangwagen geconstateerd zijn. Daarnaast is de kentekenplaat op een landbouw- of bosbouwtrekker meestentijds bevestigd bovenaan de cabine van die trekker. Die kentekenplaat is bij handhaving meestal voldoende zichtbaar om te kunnen vaststellen of aan de genoemde voorwaarde is voldaan.

Voertuigen die niet of zelden op de openbare weg komen

De leden van de VVD-fractie vroegen of de kentekenregistratie ook geldt voor die voertuigen die in zijn geheel niet op de openbare weg komen.

Een LBT, MMBS of MM die niet op de openbare weg komt, hoeft niet geregistreerd te worden en geen kentekenplaat te voeren.

De leden van de VVD-fractie vroegen er nog andere alternatieven zijn om de lasten voor eigenaren wier landbouwvoertuigen zelden op de openbare weg komen, te beperken.

Nee, die zijn er niet.

De leden van de PvdA-fractie vroegen deze leden waarom het ééndagskenteken geen alternatief is voor voertuigen die zelden op de weg komen.

In de regelgeving is vastgelegd dat het ééndagskenteken alleen bedoeld is voor weging en onderzoek door de RDW. Het ééndagskenteken wordt zonder toezicht uitgereikt, nadat er een keuringsafpraak is gemaakt bij de RDW. De aanvrager hoeft zich niet vooraf te legitimeren, de voertuiggegevens worden door de aanvrager ingevuld. De gegevens zijn niet eenvoudig te raadplegen door de handhaver. Het verder uitbreiden van

het eendagskenteken naar andere gebruiksdoeleinden is zeer onwenselijk omdat de verwachting is dat daarmee de kans op fraude en misbruik toeneemt. Voor herstel- en reparatiedoeleinden bestaat al de handelaarskentekenplaat.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering of er in onze buurlanden bepaalde uitzonderingen zijn voor deze voertuigen, waar die op gebaseerd zijn en hoe effectief daar onderscheid wordt gemaakt tussen veel en weinig/zelden op de openbare weg. Indien dat onderscheid in het buitenland effectief gemaakt kan worden, dan horen deze leden graag van de regering waarom een dergelijke uitzondering in Nederland niet overwogen is.

Zoals eerder aangegeven in antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie geldt in de ons omringende landen de kentekenplicht voor alle tractoren die harder kunnen rijden dan 6 km per uur. Nederland hanteert diezelfde ondergrens. In Duitsland hoeven bepaalde mobiele machines geen kenteken te voeren, maar deze voertuigen moeten wel voldoen aan andere eisen, zoals bedrijfsnaam, adres en telefoonnummer op de zijkant van het voertuig, die per saldo veel duurder uitpakken voor de eigenaar. In Nederland zijn specifiek benoemde voertuigen uitgezonderd van de kentekenplicht. Daarmee gaat Nederland soepeler om met de kentekenplicht dan de ons omringende landen. Zonder volledig te kunnen zijn, is wel bekend dat in Denemarken met tractoren en mobiele machines voor reparatiedoeleinden onbeladen naar een mechanisatiebedrijf voor onderhoud of reparatie mag worden gereden. Dat kan in Nederland met het handelaarskenteken. Geen van de landen kent het onderscheid tussen veel en weinig/zelden op de weg, juist omdat dat onderscheid niet effectief te maken is.

De leden van de CDA-fractie vroegen op welke wijze tegemoet gekomen wordt aan de wens van met name fruittelers ten aanzien van voertuigen die zelden op de weg komen, omdat zij alleen tijdens de oogst van appels en peren veel gebruikt worden en of de regering het voornemen heeft om hen een handelaarskenteken of een ééndagskenteken te verstrekken.

De oogsttijd van appels en peren ligt van augustus/september tot en met oktober/november, afhankelijk van de soort. In die periode komen de fruittreintjes op de weg. Zoals bij de vraag van de leden van de PvdA-fractie aangegeven is het begrip weinig/zelden goed hanteerbaar. Daarnaast worden in de oogsttijd niet alleen smalspoorttractoren gebruikt, vaak worden ook oude, historische tractoren gebruikt omdat ook deze tractoren vanwege hun beperkte breedte geschikt zijn om door de boomgaard te rijden. De regering heeft niet het voornemen om het handelaarskenteken, een eendagskenteken of een ontheffing te verlenen omdat het bij deze drie alternatieven gaat om onbeladen voertuigen. Kenmerkend van fruittreintjes is nu juist dat de aanhangwagens achter de tractor maximaal beladen worden tijdens de oogsttijd.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen of deze pluktreintjes onder de uitzonderingsregeling kunnen vallen die ook geldt voor voertuigen die smaller zijn dan 130 cm en zijn bestemd voor onder andere maaien en onkruidbestrijding.

Zoals in het antwoord aan de CDA-fractie al gegeven gaat het hier om tractoren met aanhangwagens, waarvoor geen uitzonderingsgrond is. De uitzondering voor de voertuigen die smaller zijn dan 130 cm is gebaseerd op het T-rijbewijs. Dit betreft een groep voertuigen met een beperkte functionaliteit zoals grasmaaien en onkruid bestrijden. Deze uitzondering

is ingevoerd opdat mensen die voorheen via de sociale werkplaats aan het werk waren en nu bij een «gewone» werkgever aan de slag kunnen gaan.

De leden van de SGP-fractie vroegen de regering om de smalspoortrekkers of «pluktreintjes» uit te zonderen van de kentekenplicht.

Zoals hierboven al geantwoord op de vragen van de CDA-fractie en de ChristenUnie-fractie is er geen grond om deze tractoren uit te zonderen van de kentekenplicht. Naast het feit dat het gebruikelijk is om met meerdere aanhangwagens achter de smalspoortractor te rijden, kunnen de nieuwere tractoren snelheden tot 40 km per uur bereiken. Gedurende de oogsttijd rijden de pluktreintjes af en aan over de openbare weg om het fruit van de boomgaard naar de opslag te brengen. Ten overvloede meld ik dat smalspoortractoren die niet op de openbare weg komen geen kenteken behoeven.

Historische voertuigen

De leden van de VVD-fractie vroegen of met de keuze voor aansluiting bij de Europese verplichtingen ten aanzien van de APK tegemoet wordt gekomen aan de bezwaren van de historische tractorenverenigingen.

De APK-plicht zal gaan gelden voor landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Sinds 1986 hebben landbouw- en bosbouwtrekkers in het algemeen een maximumconstructiesnelheid van 30 kilometer of meer per uur. Historische trekkers vallen daarom niet onder de APK-plicht. Daar komt bij dat alle motorvoertuigen die ouder zijn dan vijftig jaar uitgezonderd zijn van de APK-plicht. Dat geldt ook voor landbouw- en bosbouwtrekkers die ouder zijn dan 50 jaar.

De leden van de PvdA-fractie vroegen in hoeverre de RDW bij deze voertuigen (uit de jaren 50, 60 en 70) strikt zal handhaven als een eigenaar slechts aannemelijk kan maken dat een voertuig uit een bepaald jaartal (of periode) stamt, zonder dat hij daarvoor sluitend bewijs kan aandragen.

Om in aanmerking te kunnen komen voor de zogenoemde historische kentekenplaten moet een voertuig ten minste 40 jaar oud (van voor 1 januari 1977) zijn. Die eis geldt ook voor historische trekkers. Daarbij is het voldoende als de aanvrager van de historische kentekenplaat aannemelijk maakt dat de trekker waar die plaat voor wordt aangevraagd aan die eis voldoet.

Advisering en consultatie

De leden van de VVD-fractie vroegen de regering alsnog het eindoordeel te geven van de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Transport en Logistiek Nederland (TLN), brancheorganisatie Cumela Nederland, RDW, Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders (BOVAG), RAI Vereniging, ondernemersvereniging EVO, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de branchevereniging voor ondernemers in het groen (VHG).

Met de invoering van de internetconsultatie zijn de adviesaanvragen aan de belangenorganisaties komen te vervallen. Deze organisaties kunnen in het kader van de internetconsultatie reageren op het wetsontwerp. LTO Nederland, Fedecom, BMWT, Bouwend Nederland en CUMELA Nederland zijn verheugd over de invoering van kentekenplicht voor de in dit

wetsvoorstel genoemde voertuigen in combinatie met de verhoging van de maximumsnelheid voor tractoren naar 40 km per uur. Ook TLN, BOVAG, RAI Vereniging, EVO, VVN, SWOV en VHG kunnen zich vinden in het nu voorliggende wetsvoorstel.

Bij de internetconsultatie voor de eerder genoemde wijziging van onder andere het Kentekenreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 hebben sommige bovengenoemde partijen wel gereageerd. Hun reacties worden meegewogen bij de verdere besluitvorming over die wijziging.

De leden van de VVD-fractie vroegen de regering te reflecteren op het feit dat meer dan de helft van alle ingediende reacties negatief reageert op de voorgenomen wijzigingen en in hoeverre de regering deze negatieve reacties heeft meegenomen in de vormgeving van het definitieve wetsvoorstel zoals dat nu aanhangig is gemaakt in de Kamer.

Alle reacties zijn meegenomen in de vormgeving van het wetsvoorstel zoals dat nu voorligt. In hoofdstuk 7 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Kamerstukken 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 21–32) is op die reacties ingegaan. Het merendeel van de reacties gaat over de kosten en/of administratieve lasten die deze maatregel met zich brengt. Ook staat in een aantal reacties dat de kentekenplicht weinig of niets toevoegt aan de verkeersveiligheid. Zoals in een aantal antwoorden hiervoor al is uiteengezet, is de regering van oordeel dat er positieve effecten op de verkeersveiligheid zijn en dat het voorstel weliswaar administratieve lasten oplevert, maar dat daar ook financiële en andere baten tegenover staan. Al met al slaat de balans naar het oordeel van de regering door in de richting van de invoering van een kentekenplicht.

De leden van de VVD-fractie vroegen de regering het advies van Actal met de nota naar aanleiding van het verslag naar de Kamer sturen en daarbij een uitgebreide reactie geven op de kritiek van Actal op het voorliggende voorstel.

Het advies van Actal van 3 juli 2015 kunt u vinden op <http://www.actal.nl/noodzaak-en-regeldrukgevolgen-invoeren-kenteken-landbouwvoertuigen-niet-duidelijk/>. De uitgebreide reactie op het advies van Actal kunt u terug vinden in hoofdstuk 7 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Kamerstukken 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 21–32). Ook is hierboven naar aanleiding van vragen van de leden van de VVD-fractie en van de CDA-fractie over het advies van Actal op een aantal punten ingegaan.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering bereid is om conform het advies van Actal vooralsnog niet over te gaan tot invoering van de kentekenplicht, zolang de consequenties van het T-rijbewijs en de verplichte APK-keuring op de verkeersveiligheid nog niet inzichtelijk is gemaakt.

Actal gaat uit van een veronderstelde toename van de verkeersveiligheid door de schatting van 2015 te vergelijken met de eerdere schatting uit 2010 door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Zoals hierboven al geantwoord op de vragen van de leden van verschillende fracties is de schatting van de RDW uit 2015 mede op basis van de ervaringen met het kentekenen van onder meer de brom- en snorfietsen.

Ook concludeert Actal dat deze voertuigen de afgelopen jaren meer worden gebruikt waardoor het totale aantal kilometers dat met deze voertuigen wordt afgelegd, naar verwachting is gestegen, met als conclusie dat het aantal dodelijk slachtoffers als percentage van het gebruik van deze voertuigen zou zijn afgenomen. Als daarentegen de afname van het aantal boerenbedrijven in ogenschouw wordt genomen

(in 14 jaar tijd is een derde van alle land- en tuinbouwbedrijven verdwenen) en het feit dat er jarenlang is geïnvesteerd in verkeersveiligheidsmaatregelen op het platteland (60 km-zones, het veiliger maken van kruisingen, tractorstroken) is het aantal dodelijke slachtoffers door toedoen van landbouwvoertuigen zeker niet gedaald.

Acta! gaat in zijn advies ook voorbij aan het feit dat de verplichte APK-keuring niet zonder registratie kan en kentekening de eenvoudigste en goedkoopste vorm van registratie is. Zie hiervoor ook paragraaf 7.4 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 24–25).

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering de bewering dat landbouwvoertuigen steeds meer ingezet worden voor beroepsgoederenvervoer, omdat er voor deze voertuigen minder regels gelden dan voor vrachtauto's met behulp van cijfers kan staven.

In 2011 heeft TLN onderzoek gedaan bij 300 bedrijven en onder meer gevraagd naar de totale omzet, de omzet uit kiepautovervoer en de gedeelde omzet doordat opdrachten werden gegeven aan een concurrerend bedrijf dat voor de opdracht tractoren inzette. Op basis van dat onderzoek blijkt dat van alle deelnemende bedrijven 58% wel eens één of meerdere opdrachten is misgelopen doordat de opdracht werd gegund aan een bedrijf dat voor de desbetreffende opdracht(en) tractoren inzette. Binnen de categorie kiepauto-bedrijven ligt dit percentage met 72% een stuk hoger en binnen de categorie bedrijven die voornamelijk agrarische producten vervoeren met 43% een stuk lager. Als het gaat over de misgelopen jaaromzet dan spreken we over 6% over het totale vervoer en 17% als het specifiek over kiepautovervoer gaat. Een recent onderzoek is er niet, maar TLN is graag bereid deze vraag opnieuw onder haar leden uit te zetten.

Ontheffingen

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen of in de nieuwe situatie voor te brede LBT's met kenteken nog steeds voor elke wegbeheerder afzonderlijk een ontheffing brede voertuigen moet worden aangevraagd en of overwogen is dit proces te vereenvoudigen, zodat de ontheffing voor meerdere of mogelijk zelfs alle wegbeheerders tegelijk kan worden aangevraagd wanneer voldaan is aan specifieke voorwaarden, bijvoorbeeld alleen ontheffing voor een bepaalde categorie wegen.

Eenzelfde vraag is door een aantal partijen uit de branche gesteld. De RDW beziet het ontheffingenbeleid zoals het nu geregeld opnieuw en kijkt welke mogelijkheden er zijn om het proces te vereenvoudigen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen of de administratieve lasten van het huidige en voorgestelde ontheffingensysteem in kaart zijn gebracht, en zo nee waarom niet.

De kosten voor een driejarige landbouwontheffing bedragen € 30 per betrokken wegbeheerder. Naar de administratieve lasten is geen onderzoek gedaan. Wel is het zo dat de RDW geen winstoogmerk heeft, waardoor de hoogte van de tarieven wordt bepaald door de kosten die de RDW maakt voor de betreffende dienst. In het onderzoek dat de RDW uitvoert is gevraagd om een plan van aanpak, kostenoverzicht en benodigde aanpassing van de regelgeving. Daarna kunnen de financiële nalevingskosten en administratieve lasten, voor zover deze afwijken van de huidige kosten, inzichtelijk worden gemaakt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen waarom voor LBT's die breder zijn dan 3,5 meter geen langdurige ontheffingen kunnen worden afgegeven maar alleen een incidentele ontheffing voor een bepaalde route.

De standaardbreedte voor personenauto's en vrachtwagens is 2,55 meter. Voor tractoren en rijdende werktuigen is de standaard breedte 3 meter. De breedte van erftoegangswegen kan variëren tussen de 2,50 en 4,50 meter. Daarmee is duidelijk dat brede tractoren niet overal kunnen rijden, zonder de berm te beschadigen of het passeren door andere voertuigen vrijwel onmogelijk te maken. Voor alle voertuigen die breder zijn dan 3,50 meter geldt op basis van de Wegenverkeerswet 1994 een bijzondere procedure: die van exceptioneel vervoer. Die bestaat niet alleen uit een ontheffing over een bepaalde route, maar er zijn ook, afhankelijk van de afmetingen van het voertuig, aanvullende eisen, zoals verplichte begeleiding door een transportbegeleider.

Bestaande regelgeving

De leden van de VVD-fractie vroegen welke afspraken er zijn gemaakt met het Ministerie van Financiën over de nieuwe kentekenplichtige LBT's, MMBS'en MM's die met de inwerkingtreding van het wetsvoorstel niet onder de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) zullen vallen omdat de fiscale wetgeving hier niet tijdig op is aangepast.

Met de inwerkingtreding van deze wet worden landbouw- en bosbouw-trekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, net als nu het geval is, uitgezonderd van de belasting van personenauto's en motorrijwielen en de motorrijtuigenbelasting. Hiertoe zijn in dit wetsvoorstel de artikelen III en IV opgenomen die de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 op dit punt aanpassen.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de handhaving van de APK-plicht voor LBT's betekent, op welke wijze hierin wordt voorzien en wat de consequenties en boetes zijn bij niet-naleving van de APK-plicht.

De handhaving van de APK-plicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers gebeurt op dezelfde wijze als voor de overige APK-plichtige voertuigen. Dat wil zeggen dat aan de hand van gegevens in het kentekenregister en indien van toepassing bij controles op de weg zal worden gehandhaafd op de APK-plicht.

Op grond van artikel 177, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is het niet nakomen van de APK-plicht een strafbaar feit waarop een maximale straf van twee maanden hechtenis of een boete van € 4.100 staat.

Inwerkingtreding

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de gevolgen zijn wanneer de regelgeving niet voor 1 januari 2017 is goedgekeurd en gepubliceerd en wanneer het onderliggende besluit aan de Kamer wordt gezonden.

Indien het wetsvoorstel niet voor 1 januari 2017 door het parlement is goedgekeurd, kan de kentekenplicht niet ingaan met ingang van die datum. Dat heeft dan ook tot gevolg dat de conversieperiode op een later moment start.

De voor de invoering van de kentekenplicht noodzakelijke wijzigingen van het Kentekenreglement zijn onderdeel van het in antwoord op eerdere vragen van deze leden genoemde ontwerpbesluit dat naar verwachting

rond het zomerreces bij de Tweede en Eerste Kamer zal worden voorgehangen.

De leden van de VVD-fractie vroegen de regering de tegenstrijdigheid tussen de conversieperiode tot en met 20 mei en de kentekenplicht vanaf 20 mei toe te lichten.

De conversieperiode is gelijk aan de periode dat landbouw- en bosbouw-trekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en daardoor voortbewogen aanhangwagens die voor de datum van inwerkingtreding van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht nog niet kentekenplichtig zijn. Dat is geregeld in het voorgestelde artikel 36a van de Wegenverkeerswet 1994. Die periode eindigt volgens het voorgestelde artikel 36a van de Wegenverkeerswet 1994 op 19 mei 2018; het voorgestelde artikel 36a van de Wegenverkeerswet 1994 vervalt met ingang van 20 mei 2018. In hoofdstuk 7 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nr. 3, blz. 32) is per abuis gesteld dat de conversieperiode loopt tot en met 20 mei 2018, dat had moeten zijn: tot 20 mei 2018.

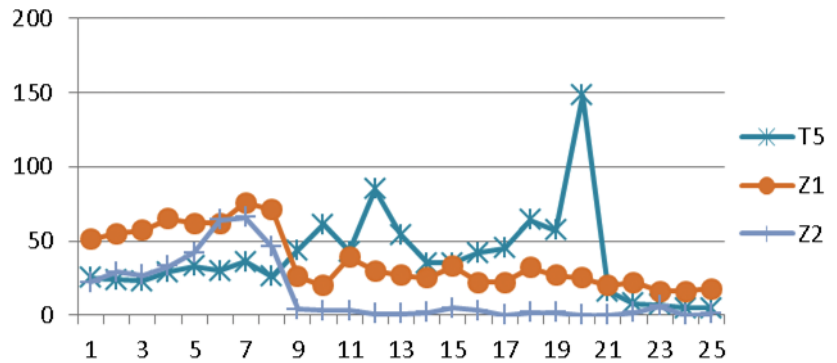
De leden van de VVD-fractie vroegen hoe de APK-keuring van het bestaande wagenpark (met een maximumconstructiesnelheid van 40 km/u of meer) gedurende de conversieperiode wordt georganiseerd. Voorts vroegen deze leden of de leveranciers van nieuwe voertuigen, gezien de parlementaire behandeling, voldoende voorbereidingstijd hebben

Het voornemen is om de APK-cyclus voor de bestaande voertuigen te starten per februari 2019, exact twee jaar na het begin van de conversie. Het laatste voertuig uit de conversie moet uiterlijk 20 mei 2020 zijn gekeurd, precies 2 jaar na ingangsdatum van de APK-plicht. In voorbereiding op de inwerkingtreding van de kentekenplicht wordt overleg gevoerd met de koepelorganisaties van de leveranciers, zodat zij weten aan welke eisen leveranciers moeten voldoen om per 1 januari 2017 alle nieuwe voertuigen van een kenteken te kunnen voorzien. Overigens zijn de aantallen nieuw te verkopen tractoren, vergeleken met de reguliere verkoop van personenauto's niet zo hoog: in 2015 zijn circa 3400 nieuwe tractoren verkocht.

Overig

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering vluchtgedrag naar LBT of MMBS kan toelichten en staven met cijfers.

Zolang niet alle voertuigen een kenteken hebben zal er altijd een vluchtgedrag zijn om handhaving te voorkomen. Als voorbeeld kan het veranderen van personenauto's naar MMBS'en genomen worden. Deze wijziging van categorie had tot doel om zonder rijbewijs en zonder motorrijtuigenbelasting te betalen toch gebruik te maken van de openbare weg met een aangepast personenvoertuig. In de grafiek is te zien dat medio 2014 voor het eerst een grote toename van het aantal MMBS'en werd geconstateerd. Direct daarop is besloten dat scherper gecontroleerd werd aan de eisen om te mogen voldoen aan de categorie tot 45 km per uur voertuigen. Dit zijn voertuigen bestemd voor het verrichten van werkzaamheden aan, op of langs wegen. Met ingang van 1 september 2014 zijn de extra beoordelingscriteria geïntroduceerd. Vanaf 1 september 2015 wordt als extra criterium voor tractoren een verklaring van de fabrikant gevraagd dat het voertuig ontworpen is als landbouw- of bosbouwtrekker.



Toelichting tabel: T5 zijn tractoren, Z1 en Z2 zijn MMBS'en. Tijdlijn: alle maanden in 2014 en 2015

De leden van de VVD-fractie vroegen wat het reguliere proces is voor kentekening.

Het reguliere proces is de wijze waarop voertuigen (personenauto's, vrachtwagens, motoren etc.) in Nederland normaal gesproken worden gekentekend. Dus met verplichte technische keuring en persoonlijke verschijningplicht.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom er, gezien de onzekerheden ten aanzien van de effectiviteit van de kentekenplicht en de gevolgen voor de sector, geen evaluatiebepaling is opgenomen.

Met de voorbereiding van de evaluatie is al gestart, daarvoor is een bepaling in de wet niet nodig. Ook de regering wil weten wat de effectiviteit van de kentekenplicht is, hoe het proces is verlopen en wat de gevolgen voor de sector zijn. Ten behoeve van de nulmeting is literatuuronderzoek gedaan en brengt het Kadaster voor een aantal representatieve gebieden de huidige routes van landbouwverkeer in kaart. Te zijner tijd (medio 2020) zal de evaluatie aan uw Kamer worden toegezonden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen in hoeverre de regering verwacht dat diefstal zal afnemen als gevolg van de invoering van een kentekenplicht voor deze voertuigen en in hoeverre de regering verwacht dat de pakkans van dieven van landbouwvoertuigen groter zal worden als gevolg van dit wetsvoorstel.

De verwachting is dat diefstal minder aantrekkelijk wordt omdat gestolen voertuigen minder gemakkelijk verkocht kunnen worden. Na registratie kan een voertuig in het kentekenregister als gestolen worden gesignaleerd, met als gevolg dat het voertuig zowel nationaal als internationaal (via Eucaris, SIS) als gestolen te boek staat. Dat vergroot de pakkans aanzienlijk. Zoals hierboven in antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie is aangegeven blijkt uit onderzoek door het Mobiele Objectenregister in 2012 bij materieeldiensten van grote bouwbedrijven en verhuurbedrijven dat de schade jaarlijks tussen de € 40 en € 45 miljoen is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering wat bedoeld wordt met «cultuurtechnische werkzaamheden».

Voorbeelden van cultuurtechnische werkzaamheden zijn: ploegen, frezen, spitten, egaliseren, eggen, inzaaien, verticuteren, bezanden, maaien gazons en bermen.

De leden van de CDA-fractie vroegen tot slot of de conclusie in de MvT dat er meer landbouwverkeer is wel klopt. Het areaal landbouwgrond is immers fors afgenomen. Omdat de vervoercapaciteit van het materieel groter is, heeft dit ook minder transportbewegingen tot gevolg.

De uitspraak dat er meer landbouwverkeer is gekomen komt uit het onderzoek van Wageningen Universiteit. In dat onderzoek wordt gerefereerd aan het proces van schaalvergroting in de landbouw, dat al jaren gaande is. Dit is te zien aan het feit dat het aantal bedrijven veel sterker terug loopt dan de bewerkte oppervlakte, zodat de hoeveelheid product min of meer gelijk blijft. Onvermijdelijk is dat de grond op deze grotere bedrijven gemiddeld verder van de bedrijfsgebouwen ligt en dus zullen steeds meer kavels op grotere afstand bewerkt moeten worden. Omdat voor die bewerking doorgaans tractoren worden ingezet, neemt het verkeer met landbouwvoertuigen op de openbare weg in omvang toe. De onderzoekers vermoeden dat deze tendens een tijdlang «onderdrukt» is doordat het landbouwmateriaal steeds groter werd, maar de grenzen van steeds grotere en snellere landbouwmachines lijken onderhand wel bereikt te zijn. Een verdere schaalvergroting in de melkveehouderij, zelfs met optimalisering van de verkaveling (kavelconcentratie), zal volgens de onderzoekers leiden tot een aanzienlijke groei van het tractortransport op de openbare (plattelands)weg. Daarnaast worden landbouwvoertuigen tegenwoordig niet alleen in de landbouwsector gebruikt. Een onbekend deel van de ritten op de openbare weg wordt gemaakt voor transportdoel-einden, bijvoorbeeld van vee, stro, machines of grond, buiten het kader van agrarische bedrijfsvoering.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus