

4

Kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel 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 (34397).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Dit is de tweede termijn van de behandeling van dit wetsvoorstel. We hebben hier in juli of in juni, dus nog voor de zomer, uitgebreid over gesproken met de minister. Dit wetsvoorstel kent een lange voorgeschiedenis. Volgens mij is het heel simpel: iedereen wil gewoon dat zijn kind iedere ochtend veilig naar school kan fietsen en iedereen wil ook alle verkeersongelukken voorkomen. Daarom hebben we een trekkerrijbewijs ingevoerd, omdat we daarbij te maken hebben met grote voertuigen van twaalf meter lang, vier meter hoog en drie meter breed. Daar heeft de VVD mee ingestemd. De VVD heeft er ook mee ingestemd dat ervoor wordt gezorgd dat de fietspaden gescheiden kunnen worden van de gewone wegen, zodat de tractoren daarop kunnen rijden en geen fietsers tegemoetkomen. Ook dat is goed voor de verkeersveiligheid.

De VVD heeft echter grote moeite met dit voorstel. Dit voorstel speelt al lange tijd en de Kamermeerderheden zijn op dit dossier altijd gewisseld. Hiermee wordt een kentekenplicht ingevoerd voor alle trekkers en alle aanhangwagens. Wij hebben nog steeds de grote vraag wat dit oplevert. Is dit niet puur en alleen een lastenverzwaring voor het bedrijfsleven, voor de agrarische sector en voor de fruitteilers? Waartoe dient dit? Versterkt dit de verkeersveiligheid? Ook na de eerste termijn zijn we daar nog steeds niet van overtuigd. We hebben ook een aantal amendementen ingediend, ook samen met collega's. Daarop horen we straks de reactie van de minister, maar vooralsnog zien wij geen toegevoegde waarde in dit wetsvoorstel. De lijn van de VVD is altijd duidelijk geweest: wel steun voor het trekkerrijbewijs en voor het zo veel mogelijk scheiden van het trekverkeer en de fietsers, maar niet zozeer voor dit wetsvoorstel.

Naar aanleiding van de door ons ingediende amendementen hebben we ook nog een aantal vragen. Er hebben ons immers berichten bereikt dat er toch nog wat vragen zijn vanuit het bedrijfsleven. Men is bijvoorbeeld angstig dat de eisen van dit wetsvoorstel niet alleen gaan gelden voor nieuwe voertuigen, maar ook voor reeds bestaande. Misschien kan de minister op dat punt nu al een toezegging doen. Dan heb ik het vooral over aanhangwagens met een luchtremmend systeem. Dat heb ik niet verzonnen; zo heet het echt. Die aanhangwagens zouden vanaf 2017 ook onder dit wetsvoorstel vallen. De vraag is of dat alleen voor de nieuwe aanhangwagens geldt of ook voor de bestaande.

Wij zijn blij dat de minister in haar eerste termijn heeft bevestigd dat dit wetsvoorstel niet betekent dat hiermee ook wegenbelasting kan worden geheven op dit soort aanhangwagens dan wel trekkers. Ik denk dat het goed is om dat ook in deze zaal te bevestigen.

Het is goed dat we gisteren een nota van wijziging hebben ontvangen over de pluktreintjes. Daarover lag een amendement voor van de heer Bisschop namens de SGP, dat ook was ondertekend door de VVD en de heer Van Helvert. De heer Bisschop is er nu niet, maar het is goed dat die nota van wijziging er ligt. Mogelijk trekken wij dat amendement dus in, maar misschien kan de SGP daar zelf een nadere toelichting op geven.

Er hebben enkele amendementen voorgelegd. Die handhaven wij, inclusief het amendement over de aanpak van alcohol in het verkeer. Daar hebben we de vorige keer een discussie over gehad. Misschien kan de minister daarop reageren, maar voor het geval dat er naar aanleiding daarvan nog een discussie komt en omdat dit de tweede termijn is, dien ik over hetzelfde onderwerp toch een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat rijden onder invloed de verkeersveiligheid in gevaar brengt;

overwegende dat er al bij een promillage van 0,8 promille een verhoogd risico op ernstig letsel is en bij 1,2 promille een extreem verhoogd risico;

constaterende dat de huidige recidiveregeling uitgaat van een norm die 0,1 promille boven de ondergrens van de categorie extreem verhoogd risico ligt, namelijk op 1,3 promille;

van mening dat hiermee onvoldoende recht wordt gedaan aan de ernst en bijbehorende risico's van alcoholgebruik in het verkeer en de doelstelling om de verkeersveiligheid te vergroten door rijden onder invloed aan te pakken;

verzoekt de regering om de wettelijke ondergrens om het rijbewijs ongeldig te kunnen verklaren bij recidive, te verlagen naar 0,8 promille en hiervoor zo spoedig mogelijk aanpassing van wet- en regelgeving in gang te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (34397).

De heer Hoogland (PvdA):

Wij hebben in eerste termijn en ook eerder uitgebreid gesproken over de inhoud van het wetsvoorstel. Dat zal ik niet overdoen, maar mevrouw Visser raakt nu aan iets wat wezenlijk is voor het vervolg van de invoering van deze wet, namelijk een aantal amendementen dat wezensvreemd

is aan de wet. Ik heb er ook een ingediend. Wij hebben daarop antwoord gekregen van de minister. Dit antwoord kan aanleiding zijn om de amendementen in te trekken en een initiatiefwet te maken op het gebied van alcohol en verkeer, dat is heel belangrijk. Daarmee zorgen wij er ook voor dat deze wet het verdere traject kan volgen zoals dat moet. In de eerste plaats vanwege de Europese verplichting, maar in de tweede plaats omdat er vijftien verkeersdoden per jaar te betreuren zijn. Voorzitter, ik richt mij nu rechtstreeks tot mevrouw Visser. Mevrouw Visser, als ik met zo'n voorstel kom en u de ruimte bied om uw voorstellen in te brengen, zou u dan ondanks het feit dat wij van mening verschillen over het trekkerkenteken, bereid zijn daarin mee te gaan? Wij willen dit land vooruithelpen. Dat hebben wij als partijen gedaan op veel dossiers die nogal uiteenlopen. Bent u bereid om dit te doen?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dit is bijna een liefdesverklaring en het nog niet eens 14 februari. De heer Hoogland zegt het al: wij kunnen amendementen altijd nog intrekken. Ik heb nu niet voor niets een motie ingediend. Niet alleen de heer Hoogland, maar Kamerbreed is vaker over alcohol in het verkeer gesproken. Op de een of andere manier zit er geen voortgang in dit dossier. Hij heeft daarom ook een amendement ingediend. Ik houd voorlopig nog even vast aan het amendement. Ik wacht de beantwoording van de minister af en ik zal naar aanleiding van dit debat bekijken wat wij met de amendementen doen. Ik heb niet voor niets een motie ingediend. Ik heb de oproep van de heer Hoogland goed gehoord, inclusief de suggestie om gezamenlijk een voorstel in te dienen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Zou dit een huwelijksaanzoek zijn geweest, dan had ik mij afgewezen gevoeld, want ik hoor geen volmondig ja. Gegeven het feit dat dit niet zo is, zie ik wel een opening. De aanhouder wint en ik zal niet te veel pushen. Ik denk dat wij er goed aan doen om het te doen zoals mevrouw Visser voorstelt. Het enige verschil is dat zij de amendementen nu nog even boven de markt laat hangen en dat is haar goed recht.

De **voorzitter**:

Mevrouw Visser, wilt u hierop nog reageren?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De minister zegt — ik herhaal het nu via de microfoon — dat zij nog een aanzoek op de knieën mist. Dat heeft de heer Hoogland al bij iemand anders gedaan en volgens mij gaat dat ook hartstikke goed.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voor de Handelingen: ik ben gevraagd.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Op de knieën of niet, dat is natuurlijk de vraag.

Ik ga terug naar de inhoud van dit wetsvoorstel. Ik heb net al gezegd dat de VVD grote vraagtekens plaatst bij dit

wetsvoorstel. Zij heeft al eerder in het debat aangegeven dat als wij willen dat landbouwverkeer veilig op de wegen rond de steden en door de dorpen kan rijden, wij er zo snel mogelijk voor moeten zorgen dat het op de normale weg kan rijden. Met de huidige maximale snelheid van 25 km/u op een 80 km/u-weg ... Je ziet het al voor je: je rijdt 80 km/u en je moet volop op de rem omdat er een trekker met 25 km/u voor je rijdt. Dat is levensgevaarlijk. Wat ons betreft gaat die snelheid zo snel mogelijk omhoog. Aangezien wij daarvoor vooral provincies en gemeenten nodig hebben, dien ik de volgende motie in. Dit is wellicht ook een zetje voor de minister om aan de slag te gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de maximaal toegestane snelheid voor trekkers op dit moment 25 km/u bedraagt;

constaterende dat hierdoor cruciale wegen zijn afgesloten voor landbouwverkeer en dat deze wegen veelal toebehoren aan lokale en provinciale wegbeheerders;

verzoekt de regering om de snelheidsverhoging voor trekkers mogelijk te maken en zo spoedig met de wegbeheerders, met name gemeenten en provincies, afspraken te maken over openstelling van de wegen voor landbouwverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (34397).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Een punt dat is blijven hangen na de eerste termijn van dit debat, is de vraag waarom wordt gekozen voor de invoering van een kentekenplicht voor alle trekkers en alle aanhangwagens. Wij hebben een EU-verplichting die volgend jaar in werking moet treden; die heeft betrekking op de apk-verplichting voor trekkers en aanhangwagens.

Wij hebben met het CDA en de SGP in de eerste termijn vooral stilgestaan bij de vraag waarom er voor deze invoering wordt gekozen en hoe we ervoor zorgen dat we een zo lastenluw mogelijke invoering krijgen. Misschien kan de minister daar in haar beantwoording nog op ingaan. Nu we overgaan tot de invoering van een kentekenplicht leven er zorgen. Ik heb al uitgesproken dat de VVD-fractie daar niet achter staat, maar mocht dit voorstel een meerderheid in de Kamer krijgen, dan vraag ik hoe we ervoor zorgen dat we die lasten zo beperkt mogelijk houden, zowel met betrekking tot de kentekens als de administratieve lasten. Daarover bestaan zorgen in de sector. Ik denk dat iedereen in deze zaal herkent dat de sector het op dit moment door allerlei factoren moeilijk heeft. Wij willen niet dat dit voorstel ertoe leidt dat de kosten ontzettend veel hoger worden. Kan

de minister bevestigen dat zij dit zo lastenluw mogelijk gaat invoeren, zowel qua financiële als administratieve lasten?



De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Dat was een hele toestand de afgelopen keer, toen wij de eerste instantie van dit overleg probeerden af te ronden. Er zijn altijd wel verrassende meer- of minderheden op dit dossier. Ook kwamen er nog twee amendementen die eigenlijk niet direct iets met dit voorstel te maken hadden. Er is toen maar besloten om er eventjes mee te stoppen en er op een ander moment, als de onrust zou zijn gezakt, verder mee te gaan.

Dit kent een lange geschiedenis. Er is al tien jaar gewerkt aan de wettelijke plicht om ervoor te zorgen dat landbouwvoertuigen een kenteken hebben. Ik mag wel zeggen dat het CDA het met frisse tegenzin heeft gezien. Onze kritiekpunten zijn al die jaren consequent geweest. Ze zijn als volgt samen te vatten. Ten eerste wordt de verkeersveiligheid bepaald door verstandige en kundige chauffeurs, niet door een plaatje op een trekker. Ten tweede zijn fysieke maatregelen effectiever dan papieren maatregelen. Met dat laatste zijn we nu bezig. Ten derde is dit weer een forse lastenverzwaring voor de agrarische sector en een opstapje naar een nog grotere lastenverzwaring. En ten vierde: regel niet meer dan wat per se van Europa moet. Die vier punten staan nog steeds als een huis.

De argumenten die we in eerste instantie hebben gegeven, ga ik nu niet allemaal herhalen. Wel herhaal ik het punt dat de verkeersveiligheid vooral wordt bepaald door verstandige en kundige chauffeurs, en niet door een kenteken op een trekker. Laten we daarom eerst ervaring opdoen met het trekkerbewijs, voordat we dit nu doen. Maar dan nog speelt de vraag of dit moet van Europa. Dit moet helemaal niet van Europa. De kentekenplicht volgt uit de Europese apk-plicht voor tractoren, met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u. Dat is wat Europa vraagt. De richtlijn moet op 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn. De apk-plicht gaat op 20 mei 2018 in. Blijft de vraag of we daar kentekens voor moeten hebben. Eigenlijk is dat geen vraag, want dat is absoluut niet nodig. Het staat wel vast dat er een registratiesysteem moet zijn dat zich beperkt tot de snelle tractor. Dat is wat Europa vraagt. Nu het wetsvoorstel alle tractoren eronder brengt, is er dus sprake van een kop op de Europese regels. Dat is een onnodige kop, en vandaar ons amendement. De VVD heeft een vergelijkbaar amendement ingediend; misschien kunnen wij die twee nog in elkaar draaien tot één amendement. In al onze algemeen overleggen zijn we bezig om extra koppen op Europees beleid te vermijden. Alle partijen zijn daar dan voor. Maar voor onze eigen boeren, de primaire sector, gaan we er ineens een kop bovenop zetten.

In de laatste zin van haar brief van 7 juli zegt de minister: mocht de Tweede Kamer desalniettemin besluiten om de wet niet of later in te laten gaan, dan moet ik, om te voldoen aan de richtlijn, een andere vorm van registratie regelen. Het CDA vindt dat prima. Eigenlijk zou dat de beste oplossing zijn. Wij hebben altijd gepleit voor een praktische en simpele uitvoeringsstructuur: wel voldoen aan de EU-eisen, maar geen aanvullende regels in Nederland; de transitiekosten zo laag mogelijk houden; zo min mogelijk administratieve rompslomp.

Ik heb nog twee moties. De eerste gaat over de snelheid van de trekkers. Volgens het huidige verkeersreglement is de geldende maximumsnelheid voor landbouw- of bosbouwtrekkers in het verkeer 25 km/u, ondanks de hoger liggende constructiesnelheden. Wij zouden graag zien dat met de wegbeheerders afspraken worden gemaakt over de maximumsnelheid en over de veiligheid door kavelontsluiting en logistieke landbouwroutes. Niet het kenteken, maar wel de fysieke omstandigheden maken het veiliger. Als het kabinet echt iets aan de verkeersveiligheid had willen doen, dan had het bijvoorbeeld het gebruik van het alcoholslot niet terug moeten draaien. Dan moet het kabinet niet alle handhavers van de weg halen. Dat doet het kabinet allemaal wel: geen alcoholslot en de handhavers van de weg. Een kleine minderheid, de agrarische sector, moet nu ineens de verkeersveiligheid gaan redden, terwijl de SWOV in haar onderzoek aantoonde dat je eerst eens fatsoenlijk de cijfers moet gaan bijhouden om dat te kunnen bepalen. Dat doet dit kabinet allemaal niet.

Ik lees twee moties voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rijbewijsplicht voor landbouwvoertuigen deel uitmaakt van een breder pakket aan maatregelen dat de verkeersveiligheid vergroot;

overwegende dat voor een aantal van deze maatregelen, waaronder een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen, nadrukkelijk inzet van wegbeheerders (provincies en gemeenten) nodig is;

verzoekt de regering, over te gaan tot het sluiten van een convenant met wegbeheerders en het bedrijfsleven over het verhogen van de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen naar 40 km/u en een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen;

verzoekt de regering tevens om gemeenten te laten aansluiten bij het geautomatiseerde systeem van de Rijksdienst voor het Wegverkeer om ontheffingen laagdrempelig en goedkoop te verkrijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (34397).

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb nog een motie waarin ik twee voorbeelden noem, goede voorbeelden uit Friesland en Zeeland. Ik had ook andere mooie provincies kunnen noemen, maar ik wilde eens even andere noemen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verkeersveiligheid met betrekking tot trekkers verbeterd kan worden door aanpassing van kavelontsluiting en logistieke landbouwroutes zoals het "landbouwpad" in Friesland en Zeeland;

overwegende dat de provincies Zeeland en Friesland het idee van zogenoemde logistieke landbouwroutes hebben uitgewerkt, hetgeen resulteert in een (regionaal) kwaliteitsnetwerk voor de vlotte en veilige afwikkeling van landbouwverkeer;

verzoekt de regering om naar het voorbeeld van de "landbouwpaden" in Friesland en Zeeland een plan te ontwikkelen om landelijk de aanleg van dergelijke paden te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (34397).

De heer Van Helvert (CDA):

Agrariërs hebben er echt behoefte aan dat wordt erkend dat zij er zijn. Dat merk je ook als je het gesprek voert met LTO en vooral als je spreekt met boeren die hard aan het werk zijn. Het erge is dat het kabinet tegen de boeren zegt dat zij deze erkenning krijgen als ze het maar met deze maatregel eens zijn, maar de erkenning zit niet in een plaatje en de herkenning ook niet. Dat hoeft tegenwoordig echt niet meer. Daarom vraagt de EU ook niet meer dan om een registratie en niet om een kentekenbewijs. Door dit kabinetsoptreden krijg je een tegenstelling tussen de loonwerkers en de boerenbedrijven. Zij hebben verschillende belangen en juist hierdoor worden zij min of meer tegen elkaar uitgespeeld. Dat vind ik echt een kwalijke zaak. Er wordt gedaan alsof boeren dit kenteken nodig hebben, maar dat is niet zo. Dat mogen wij de boeren ook niet aanpraten, want boeren kunnen daar heel goed zelf hard voor werken.

Ik maak een afsluitende opmerking. Beste kabinet, doe niet meer dan wat Europa vraagt. Regel de registratie en laat de boeren gewoon hard werken.

De voorzitter:

Als laatste in de termijn van de Kamer is het woord aan de heer Hoogland.



De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. De aanleiding voor dit debat is het wetsvoorstel voor de invoering van het trekkerkenteken, waartoe in de motie-Kuiken in 2013 werd opgeroepen. In de eerste termijn van de Kamer is reeds veel gewisseld. De schriftelijke antwoorden van de minister zijn ontvangen in een inderdaad memorabele eerste termijn. Die mocht ik zelf voorzitten; dat was een grote uitdaging. Ik heb nog een aantal vragen.

Over de snelheidsverhoging hebben wij reeds vragen gesteld, maar de antwoorden daarop waren niet helder genoeg. Daarom vraag ik nogmaals hoe de snelheidsverhoging nu exact vorm krijgt. De minister was hierover in haar beantwoording nog niet helder.

Verder zou ik graag zien dat de minister ingaat op de consequenties van het niet doorgaan van deze wet of van het wel doorgaan van deze wet inclusief de wezensvreemde amendementen. Dan hebben wij in beeld wat de consequenties zijn van de acties die wij in de Kamer ondernemen.

Tot slot stel ik vast dat LTO Nederland, de landbouworganisatie, achter het voorstel staat. Dat is wat mij betreft een bewijs dat er draagvlak is in de sector voor dit voorstel.

De voorzitter:

Daarmee zijn we aan het einde van de eerste termijn van de Kamer gekomen. De minister heeft gevraagd om een korte schorsing.

De vergadering wordt van 10.50 uur tot 11.00 uur geschorst.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Dit is een dossier met een lange geschiedenis. Het conceptwetsvoorstel voor het kentekenen van tractoren vindt zijn basis in de motie-Kuiken (29398, nr. 356), ingediend in 2013. Ik heb het CDA meerdere malen horen zeggen dat het kabinet dit een bepaalde sector aandoet, maar ik wijs er toch even op dat er in dit geval geen kabinetsvoorstel lag. Het was echt een verzoek van de Kamer. Naar aanleiding daarvan hebben we dit wetsvoorstel uitgewerkt. In de tussentijd hebben zich nieuwe zaken voorgedaan, zoals het Europees besluit tot invoering van een apk-plicht, waardoor het kabinet dit inmiddels ook wil doorzetten, maar het is echt een initiatief van de Kamer geweest. Daar luisteren wij dan ook altijd naar, als het goed is.

Het belangrijkste van de wet is dat mij verzocht is om in het belang van de verkeersveiligheid en gelijke concurrentieverhoudingen over te gaan tot kentekening van te benoemen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen. Met de kentekenplicht voor voertuigen wordt ook de handhaving bij snelheidsovertredingen, door rood licht rijden, overbelading en dergelijke verbeterd. Ook de voertuigveiligheid zal verbeterd worden, niet voor bestaande tractoren, die via een heel lichte procedure worden geregistreerd, maar wel voor de nieuwe. Nu kunnen overtredingen alleen geconstateerd worden bij staandehouding, maar straks kan dat ook elektronisch, met snelheidscamera's en via registervergelijkingen op bijvoorbeeld de apk en onthefingen. Het is dus geen papieren exercitie: je kunt er in de praktijk werkelijk iets mee. Ook kun je nu de verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u regelen bij lagere regelgeving, omdat de technische geschiktheid en de handhaving daarvan ook meteen geregeld worden.

Mevrouw Visser (VVD):

Dit argument wordt steeds gebruikt, maar ik wil daar een verduidelijkende vraag over stellen. De minister geeft een aantal voorbeelden van overtredingen, zoals overbelading. Kan de minister aangeven hoe daar via een kentekenregistratie op gehandhaafd kan worden? Naar onze mening

moet dat namelijk nog steeds gebeuren via staandehouding door de politie. Daar zit vooral de vraag in hoe we ervoor zorgen dat de handhaving op orde komt, juist door de staandehoudingen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het gaat vooral om snelheidsovertredingen. Die kun je op basis van elektronische waarneming zien; vervolgens kun je meteen een flits maken van het kenteken. Het kan ook gaan over de zwaarte, maar dat hangt af van wat er gerealiseerd is in de weg. Je kunt het zien bij vrachtauto's die op de plaat worden gezet, maar dan heb je al met staandehouding te maken. Voor snelheidsovertredingen kun je dat echter gewoon op afstand doen, zoals we dat ook bij auto's doen.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ben heel benieuwd hoe hard trekkers straks mogen rijden. Op provinciale wegen geldt namelijk een snelheid van 80 km/u. Ik heb niet het idee dat trekkers straks ook 80 km/u mogen rijden. Ze mogen zelfs niet harder dan 50 km/u, ook straks, na de snelheidsverhoging, niet, want de snelheidsverhoging gaat tot 45 km/u. Wat voegt een kentekenplicht dan toe voor de handhaving in het verkeer, als de handhaving op dit dossier eigenlijk via staandehouding moet plaatsvinden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, mogen ze 40 km/u rijden. We zeggen: aan de ene kant een kenteken betekent ook aan de andere kant een snelheidsverhoging. Volgens mij was er indertijd een motie van het CDA waarmee die snelheidsverhoging werd beoogd. Dat kun je waarnemen. Je kunt gewoon waarnemen hoe hard een voertuig gaat. Je kunt vervolgens op basis van een kenteken bepalen of het ook geoorloofd is om 40 km/u met het voertuig te rijden.

Tot zover mijn inleiding over de aanleiding om met dit wetsvoorstel te komen. Een deel van de Kamer vraagt: als u verwijst naar de Europese regelgeving rondom de apk die er later bijgekomen is, moet u dat dan wel? Een aantal woordvoerders zegt: eigenlijk zijn we geen voorstander van kentekens, maar we willen er nog best weleens naar kijken in relatie tot het apk-dossier. Moet u dat dan wel voor al die vrachtauto's gaan doen en is er geen sprake van een Europese kop hierop?

Nogmaals, het zijn twee verschillende dingen. Aan de ene kant ligt er een voorstel van de Kamer waarin wordt verzocht om kentekening in het kader van de veiligheid en om ook de snelheidsverhoging mogelijk te maken. Aan de andere kant ligt er een verzoek van Europa om een apk voor tractoren vorm te geven. Mijn conclusie is dat dit het gemakkelijkste vorm te geven is op basis van kerntekening. Zoals ik tijdens het algemeen overleg al heb gezegd, zijn er ook andere modellen en andere vormen mogelijk. Maar wij hebben gezegd dat we inzetten op kentekens, omdat we ook een verzoek hebben van de Kamer om die kentekening in te voeren. Zo is ook ons voorbereidingsproces gegaan. De RDW is nagenoeg klaar met het kentekenregister voor tractoren, omdat we naar aanleiding van het wetsvoorstel dat ik bij de Kamer had ingediend oorspronkelijk op 1

januari 2017 met de kentekening van tractoren en mobiele machines zouden starten.

De kosten van zo'n kentekenregister bedragen volgens de RDW ongeveer 4,4 miljoen. Als je het alleen zou invoeren voor tractoren die harder kunnen rijden van 40/u, moet je erop rekenen dat je maximaal 7.000 voertuigen langs deze weg kunt registreren. Doe je dat, dan komt het verdeeld over 7.000 tractoren neer op ongeveer €800 per voertuig. Ik zou dat dus echt niet op die manier willen doen. Als je het over alle tractoren en mobiele machines omslaat, kost het ongeveer €18 per kentekenplaat.

Bij de eigenaren van de voertuigen is sprake van een bijna unaniem draagvlak voor het trekkerkenteken. De heer Van Helvert heeft in het vorige overleg gevraagd of LTO zich daar inmiddels ook in kan vinden. LTO heeft inmiddels aangegeven dat zij dat ook steunt, naast alle andere organisaties die ik al eerder heb genoemd. LTO heeft zelfs de Kamer opgeroepen om daarmee in te stemmen.

De heer Van Helvert (CDA):

Die kostenberekening is eigenlijk weer zo'n bangmakertje van dit kabinet. Het kabinet zegt dat de kosten 4,4 miljoen bedragen. Als je dat bedrag deelt door heel veel voertuigen, is dat maar heel weinig per voertuig. Als je dat bedrag van 4,4 miljoen deelt door veel minder voertuigen, zijn de kosten per voertuig hoger. Dat vind ik zo'n berekening op de achterkant van een sigarenkistje. Als je dat anders gaat doen, als je het alleen invoert voor de voertuigen die meer dan 40 km/u rijden, dan kan het toch niet zo zijn dat de RDW daar exact dezelfde kosten voor aangeeft als voor al andere voertuigen? Waarom krijgen we geen exacte berekening van de kosten? Waarom horen we niet hoe hoog die kosten dan echt zouden zijn?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het gaat gewoon om het creëren van een systeem. Het maken van een kentekensysteem kost 4,4 miljoen. Als je dat over heel veel tractoren en voertuigen kunt omslaan, is dat een totaal ander bedrag dan wanneer je dat over heel weinig voertuigen kunt omslaan. Het kabinet heeft nu eenmaal het beleid dat iets kostendekkend moet zijn. Daar is het CDA ook altijd een voorstander van geweest. Dan kun je nog zeggen: dan voeren we niet het kentekensysteem in, maar dan voeren we een ander systeem in, bijvoorbeeld een registratiesysteem. Ik heb al eerder aangegeven dat ook daar kosten aan verbonden zullen zijn. Ook dat zal als het om een kleine groep gaat, duur en ingewikkeld zijn. Dat zullen we dan waarschijnlijk ook niet in mei 2018 gerealiseerd hebben, waardoor we ook weer met Europa te maken krijgen. Er komen dus verschillende elementen bij elkaar.

De zorg van de heer Van Helvert was dat de sector het niet wilde, dat wij dat over hen uitgieten. We hebben al eerder aangegeven dat TLN, Bouwend Nederland, CUMELA, Fedecom en BMWT een brandbrief hebben gestuurd, waarin staat dat zij voor het kenteken zijn. Recentelijk heeft ook LTO zich expliciet daarbij gevoegd. In antwoord op het debat en op de vragen van de Kamer, hebben ze gezegd dat ze voor zijn. Ik citeer Jakob Bartelds, portefeuillehouder Omgeving bij LTO, die in zijn column op de site van LTO schrijft: "Wij roepen de politiek in Den Haag op om mee te gaan in de huidige voorstellen en de invoering van de

kentekenplicht voor landbouwvoertuigen niet meer te vertragen." Duidelijker kan het volgens mij niet zijn.

De voorzitter:

Dat is een mooi moment voor het tweede deel van de interruptie van de heer Van Helvert.

De heer Van Helvert (CDA):

Ook de reacties van de boeren zelf op die column waren heel interessant. Zij zeiden wat anders.

Mijn interruptie ging over de kosten. Ik vraag mij af hoe het werkt. Het gaat hierbij om de gedachtes van de minister. Er is gezegd dat het systeem evenveel geld kost, maar ik vraag mij af of dat waar is. Ik geloof het, eerlijk gezegd, niet. Maar goed, laten we ervan uitgaan dat het wel zo is. De gedachte is dan: het systeem is wel erg duur per voertuig; weet je wat, we pakken meer mensen. Vanuit de overheid wordt als volgt geredeneerd: we duwen meer mensen in het systeem, want dan is het per voertuig niet zo duur. Dat is verkeerd om redeneren. Het gaat om de vraag of we dit willen of niet. Op die vraag wil ik een antwoord van de minister horen. Wil zij dit wel? Zij zegt steeds: ik moet dit van de Kamer. Maar wil zij dit zelf eigenlijk wel? Is zij er als minister van overtuigd dat die kentekens de boerensector in Nederland gaan redden?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik ben er altijd heel erg helder over geweest dat wat mij betreft de kentekening van tractoren niet ingevoerd hoefde te worden. De Kamer heeft mij gezegd: mevrouw de minister, u hebt het bij het verkeerde eind; u moet dat doen. Vervolgens is er in Europa een discussie over de apk geweest. Wij hebben daar ook met elkaar het debat over gevoerd. Tot op de laatste minuut heb ik mij verzet tegen de invoering van een apk voor allerlei onderdelen en sectoren. Het is mij voor een heel groot deel gelukt, maar voor tractoren is het mij niet gelukt om de invoering van een apk tegen te gaan. In de tussentijd ligt er een ander voorstel vanuit Europa om tractoren boven een bepaalde snelheid te registreren of te kentekenen. De combinatie van het verzoek van de Kamer om een wetsvoorstel in te voeren dat kentekening mogelijk maakt om de verkeersveiligheid te vergroten en de Europese verplichting om dat te doen voor tractoren die meer dan 40 km/u kunnen rijden, heeft ertoe geleid dat ik zeg: als je dat toch moet doen, is dit het beste systeem om het te doen. We zijn er al een tijdje mee aan de slag. We zijn het ook aan het invoeren. Ik weet dat de partij van de heer Van Helvert net als mijn partij ernstige twijfels heeft bij het kentekenen. Maar op een ander moment, als de heer Van Helvert een voorstel had ingediend en er een minderheid in de Kamer was die het niet wilde, zou hij ook zeggen dat ik gewoon mijn werk moest doen.

Voorzitter. Ik kom op de kostenkant. Natuurlijk is het belangrijk om de kosten zo laag mogelijk te laten zijn. Mevrouw Visser heeft gevraagd of de kentekening niet alleen een lastenverzwaring is. De branchepartijen hebben massief aangegeven dat zij de voordelen zien van kentekening, ook financiële voordelen. Er zijn immers ook financiële voordelen. De kosten zijn, nadat we nog een keer en ook gezamenlijk ernaar hebben gekeken, minimaal geworden, namelijk zo'n €30 per voertuig. Ik snap heel goed dat elke

euro erbij in een sector die het lastig heeft, heel moeilijk is. Maar uiteindelijk hebben ook de wegbeheerders gezegd: als je omhooggaat naar 40 km/u, moet je ook kentekening hebben. Dat is het voordeel dat de sector zal krijgen bij de kentekening.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd hoe het staat met een kentekenplicht voor bestaande aanhangwagens, en dan specifiek met betrekking tot de luchtdruksystemen bij bestaande aanhangwagens. De kentekenplicht geldt voor aanhangwagens die sneller mogen dan 25 km/u, maar er zullen geen strengere technische eisen worden gesteld aan luchtdruksystemen bij bestaande aanhangwagens.

De heer Hoogland heeft gevraagd hoe de snelheidsverhoging vorm gaat krijgen. Het gaat hierbij om de snelheidsverhoging naar 40 km/u voor trekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/u op 1. wegen buiten de bebouwde kom en 2. wegen binnen de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad of met een maximumsnelheid van 70 km/u of c. wordt gesloten voor fietsers. Het is een beetje een ingewikkeld antwoord. Dat wordt geregeld in het RVV 1990, maar het wordt ook afgestemd met de wegbeheerders. De wegbeheerders hebben aangegeven dat ze, op het moment dat de kentekening is geregeld, meewerken aan de snelheidsverhoging.

Mevrouw Visser vraagt waarom we niet alleen de tractoren doen die harder rijden dan 40 km/u. Ook dat heeft te maken met de relatie met de decentrale wegbeheerders. Zij hebben in 2014 aangegeven de snelheidsverhoging alleen in combinatie met een brede kentekenplicht te willen invoeren omdat zij met behulp van de kentekens kunnen controleren en handhaven. Als alleen de snelle tractoren worden gekentekend, dan weten we van de overige tractoren niet of zij geschikt zijn voor het zo hard kunnen rijden. De snelheidsverhoging voor alleen de snelle tractoren is ook niet zinvol omdat het om een heel kleine groep gaat. Ik verwacht zelfs dat wegbeheerders bij het niet doorgaan van de kentekening bepaalde wegen eerder afsluiten voor landbouwverkeer omdat handhaving nog steeds onvoldoende mogelijk is dan dat zij alleen voor deze kleine groep zullen overgaan tot een verruiming van het aantal wegen waar het is toegestaan, zoals mevrouw Visser eigenlijk beoogt met haar vraag. Ze zullen het eerder omdraaien.

Mevrouw Visser (VVD):

Welke afspraken zijn er nu precies gemaakt met de decentrale wegbeheerders? De Kamer heeft gevraagd om een evaluatie van het T-rijbewijs, voor het invoeren van het trekkerkenteken. Ik heb die evaluatie nog niet gezien, maar welke afspraken zijn er met de wegbeheerders gemaakt over het verruimen van de snelheid? Het kan dat zij allerlei eisen stellen, maar de Kamer heeft ook een aantal kaders meegegeven. Ik heb het idee dat de minister nu vooral ingaat op de kaders van de decentrale overheden.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Zij hebben gewoon aangegeven dat ze, op het moment dat er harder wordt gereden dan 25 km/u, iets willen hebben waarmee ze kunnen handhaven. Dat is in dit geval het kenteken. Dat is een logische en terechte opmerking van de decentrale overheden. De Kamer heeft mij gevraagd om ervoor te zorgen dat een en ander op zo veel mogelijk

plekken geïntroduceerd of opengesteld kan worden. Ik ga wat dat betreft ook verder dan de adviezen. De discussie daarover is van een halfjaar geleden, maar toen heb ik aangegeven dat ik in afwijking van het advies voornemens was om 40 km/u toe te staan op wegen binnen de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad. Het is het rijtje dat ik zojuist noemde. Het gaat om wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom, met een vrijliggend fietspad, waar al een maximumsnelheid van 70 km/u geldt of die zijn gesloten voor fietsers.

Mevrouw **Visser** (VVD):

We blijven van mening verschillen over de versterking van de handhaving wat dit betreft. We hebben namelijk een maximale snelheid voor elk voertuig. Er komt geen aparte flitspaal voor alleen tractoren. De minister stelt dat, als je alleen een uitzondering maakt voor tractoren die harder dan 40 km/u kunnen, de kosten substantieel omhoog gaan. Het kentekensysteem kost 4,4 miljoen. Kan de minister ons per brief informeren over de precieze kosten? Waarom kost het zo veel geld? Waarom kan de kostenberekening niet op een andere manier?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb al eerder aangegeven dat je, als je geen kentekensysteem maakt, als je bijvoorbeeld een registratiesysteem maakt, weer andere kosten krijgt. Dit is wat het maken van zo'n systeem kost. Ik kan navragen wat er bekend is over de kosten. Misschien is het zo vast te leggen dat het voor de Kamer inzichtelijk is, maar dat weet ik niet. Ik ga daarnaar kijken.

Hetzelfde geldt voor een softijsmachine. Als je daar maar één keer een ijsje mee maakt, dan is het een heel duur ijsje. Als je er eindeloos veel ijsjes mee maakt, dan wordt de machine per ijsje steeds goedkoper. Zo werkt het systeem. Dat geldt ook voor het maken van een overheidssysteem. Je moet software regelen voor computers. Je moet kentekenbewijzen regelen. Je moet er van alles en nog wat voor doen. Daar zit een kostprijs aan vast. Die heeft een bepaalde hoogte. Als je daaruit maar één kenteken uitdraait, dan heeft dat natuurlijk een heel andere prijs dan wanneer je duizenden kentekens uitdraait. Dat is steeds mijn betoog aan de Kamer. Volgens mij is dat helder.

De **voorzitter**:

Mag ik de minister vragen om de brief waarover zij het had vóór de stemmingen naar de Kamer te sturen? Ik vraag dit ook omdat wij eigenlijk al door de tijd heen zijn voor dit debat. Ik wil het debat bespoedigen, want wij hebben nog een heel drukke dag voor ons. Ik weet niet of dat de vraag van de heer Van Helvert wegneemt.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Nee, voorzitter, dat eigenlijk niet. Ik zal het echt kort houden, maar het is natuurlijk wel een wetsvoorstel.

De **voorzitter**:

Misschien kan de minister eerst antwoord geven op de vraag die ik stelde.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik gaf net aan dat ik niet weet hoe snel dat inzichtelijk gemaakt kan worden, maar ik doe mijn best om nog informatie naar de Kamer te sturen over de kosten van een systeem versus de hoeveelheid partijen die daarvan gebruik kunnen maken. Dan doe ik er ook meteen informatie bij over wat een alternatief systeem zou kunnen zijn, bijvoorbeeld registratie.

De **voorzitter**:

Dank u wel namens de Kamer. Het woord is aan de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De minister kwam met het voorbeeld van de ijsjesmachine. Als je er maar eentje mee maakt, is dat ijsje heel duur. Daarom stellen wij voor: koop die machine dan niet en haal het ijsje ergens in een winkel. De minister zegt constant: ik wil het zelf ook niet, maar de Kamer heeft het mij opgedragen. Wij zitten hier met drie sprekers in de Kamer. Twee daarvan willen het pertinent niet. De SGP is ook fel tegenstander. De SGP is er normaal gesproken altijd bij, maar omdat het een kleine fractie is, kan er nu niemand van de fractie hier zijn. Alleen de Partij van de Arbeid wil het wel. De minister wil het zelf ook niet, dus dan zeg ik: doe het dan niet. Ga nu eerst afspraken maken met de decentrale overheden. Doe eerst wat de SWOV zegt: houd die cijfers nu eens bij.

De **voorzitter**:

Uw vraag, mijnheer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Waarom zegt u niet: wij wachten even tot wij alle informatie en afspraken hebben en dan pas bekijken wij of het nog echt noodzakelijk is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De vraag van de heer Van Helvert is mij duidelijk. Hij roept mij op om het niet te doen. Het feit dat hier nu twee partijen aanwezig zijn die tegen zijn, terwijl de rest, die voor is, niet aanwezig is, verandert niets aan de stemverhouding in de Kamer. Nogmaals, de Kamer heeft mij gevraagd om deze wet uit te voeren. Ik heb hem uitgewerkt en een systeem uitgewerkt. Het is nu tijd om een besluit te nemen.

Dan kom ik nu bij de laatste vraag, van de heer Hoogland, en daarna ga ik zo snel mogelijk door met de moties en de amendementen. De heer Hoogland vroeg mij wat de consequenties zijn van het doorgaan van de wezensvreemde amendementen. Ik heb daar in het AO al uitgebreid over gesproken, dus ik kan het nu kort houden. U kunt zich allemaal voorstellen dat, als er wezensvreemde amendementen in de wet zitten, de Eerste Kamer advies zal vragen aan de Raad van State, met als gevolg vertraging. Dat betekent het niet-tijdig voldoen aan de apk-plicht voor tractoren en dus lopen wij het risico van een infractie door de Europese Unie. Dat kost ons gewoon geld. Ik heb gehoord van de Kamerleden die deze wezensvreemde amendementen hebben ingediend dat zij graag op andere vlakken zaken geregeld zouden willen hebben in andere wetten. Ik hoop echt dat

zij bij de stemming er nog eens hard over willen nadenken of dit wel de plek is om dat te doen, of dat er betere wegen zijn om dat te realiseren. Het betekent dat ik het wetsvoorstel moet terugtrekken of dat ik naar de Raad van State moet. Dat gaat dit niet helpen.

In haar motie op stuk nr. 22 verzoekt mevrouw Visser de regering — als back-up voor haar amendementen hoor ik haar dat zeggen — om te regelen dat de wettelijke ondergrens om het rijbewijs ongeldig te verklaren bij recidive wordt verlaagd naar 0,8 promille alcohol, en hiervoor de aanpassing van wet- en regelgeving in gang te zetten. Ik heb natuurlijk razendsnel even contact gehad met het ministerie van Veiligheid en Justitie. Daar geeft men aan dat de uitvoering van de recidiveregeling niet op orde is. Men is bezig de regeling aan te passen. Om deze nu al uit te breiden voordat de uitvoering is verbeterd, wordt door hen ontraden. Misschien kan mevrouw Visser de motie aanhouden tot een beter moment.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik denk daar even over na, maar het bevreemdt me. De recidiveregeling is al lang van kracht. Het is een beleidsmatige wijziging. Dat de uitvoering niet op orde is, is een andere discussie. Dan denk ik: neem het in één keer mee. Als je toch alles gaat veranderen, kun je net zo goed deze beleidsmatige wijziging doorvoeren. Straks krijgen wij te horen: wij hebben het net op orde gebracht en nu krijgen wij dit erbij, dat kost meer geld. Ik zou dit willen meegeven aan de minister. Ik weet dat zij namens V en J spreekt, maar ik vind dit wel een beetje de omgekeerde volgorde. De Kamer vraagt om een beleidsmatige wijziging. Wij krijgen allerlei uitvoeringsdiscussies, die wat de Kamer betreft zo snel mogelijk gewoon moeten worden opgelost.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoor mevrouw Visser en ik zal haar gevoelens doorgeven. Volgens mij lag er ook nog een aanzoek aan de VVD van de heer Hoogland van de PvdA om gezamenlijk op te trekken op een aantal onderwerpen rondom dit thema. Ik vond het ook leuk dat mevrouw Visser vandaag in het rood gekleed is en de heer Hoogland in het blauw. Ik zie daarin allerlei nieuwe insteken.

In haar motie op stuk nr. 23 verzoekt mevrouw Visser het kabinet om een snelheidsverhoging voor trekkers mogelijk te maken en zo spoedig mogelijk met de wegbeheerders, met name gemeenten en provincies, afspraken te maken over de openstelling van wegen voor landbouwverkeer. De wegbeheerders hebben zeer duidelijk aangegeven dat zij niet akkoord gaan met de snelheidsverhoging als de kentekening niet ook doorgaat. Daar is mevrouw Visser ook steeds helder over. Naar verwachting gaan zij dan juist eerder wegen afsluiten voor tractoren. De reden daarvoor is dat de handhaving van die snelle tractoren voor hen bijna onmogelijk wordt. Ik ontraad dus deze motie, die vraagt om een andere weg. Pas als ik de kentekening heb mogelijk gemaakt, ga ik ook met de wegbeheerders om tafel.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 24 van de heer Van Helvert. Hij vraagt de regering om over te gaan tot het sluiten van een convenant met wegbeheerders en het bedrijfsleven over het verhogen van de maximumsnelheid. Hij vraagt de regering ook om gemeenten te laten aansluiten

bij het geautomatiseerde systeem van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Volgens mij zet deze motie in op dezelfde variant als hiervoor de motie-Visser op stuk nr. 23 deed. We moeten het kenteken gereed hebben, voordat we met de verschillende gemeenten en wegbeheerders om tafel kunnen gaan, dus ik ontraad ook deze motie. Er zitten elementen in die we zeker kunnen gaan doen als de kentekening doorgaat, maar dit staat daar nu even los van, want hetzelfde gold voor de eerdere motie. Ik ontraad dus de motie.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 25 van de heer Van Helvert.

De voorzitter:

Eerst heeft mevrouw Visser nog een vraag over de vorige motie van de heer Van Helvert.

Mevrouw Visser (VVD):

Ja, en die van mijzelf, omdat die twee inderdaad op elkaar lijken. Ik heb hier toch wel moeite mee. De Kamer heeft in het verleden moties aangenomen op het gebied van de ontsluiting van verkeerswegen. De minister is juist opgeroepen om in het kader van de verkeersveiligheid zo veel mogelijk aan gescheiden verkeer te doen. Ik krijg nu in de beantwoording van de minister steeds te horen dat decentrale overheden die kentekenplicht willen en dat zij tot die tijd niets willen doen om de verkeersveiligheid te vergroten en om ervoor te zorgen dat die wegen verkeersveilig worden ingericht. Ik vind dat echt de verkeerde volgorde. De minister ontraadt die motie, maar wat gebeurt er nu, is mijn concrete vraag, om ervoor te zorgen dat we die verkeersstromen kunnen scheiden om de verkeersveiligheid te vergroten? Daar zit volgens mij het grote bezwaar en daar zie ik geen actie in. Ik zie alleen maar onwil vanuit de decentrale overheden op dit dossier.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is heel helder: aan de veiligheid werken de decentrale overheden altijd. Dat zullen zij dus ook doen uitgaande van de huidige maximumsnelheid van 25 km/u. Mevrouw Visser vraagt het kabinet in haar motie om een snelheidsverhoging voor trekkers mogelijk te maken en om daarop afspraken met de gemeenten te maken over openstelling. Die snelheid kun je niet mogelijk maken als je niet aan de andere kant ook de kentekening gaat regelen. Het is volstrekt logisch dat die twee met elkaar verbonden zijn. Als de decentrale overheden werken aan de veiligheid, dan doen zij dat op basis van de formele snelheidslimiet die nu geldt.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 25 van de heer Van Helvert over landbouwpaden. Ik ontraad die motie, maar ik zal wel in overleg met de provincies bezien wat ik kan doen. Het is een verantwoordelijkheid van de provincie, dus ik ga geen garantie geven. Ik vind het idee en de wens logisch, maar ik vind het te ver gaan om een plan van mijn kant te maken. Daarom ontraad ik de motie, maar ik zal met hen om tafel gaan.

Dan kom ik bij de twee amendementen die ik nog niet commentarieerd had. Twee eerdere amendementen had ik al van commentaar voorzien. Ik begin met het amendement-Van Helvert op stuk nr. 21. Ik ontraad dit amendement.

Met dit amendement zou er geen apk voor tractoren komen, waarmee die niet voldoen aan de apk-richtlijn. Het gevolg daarvan zal een infractieprocedure wegens te late implementatie zijn. Mijn hele betoog ging erover dat ik daar geen voorstander van ben.

Het amendement op stuk nr. 20 van de leden Visser en Van Helvert heeft niet met dit voorstel te maken maar met een ander wetsvoorstel. Via het wetsvoorstel voor kentekening van landbouw- en bosbouwtrekkers wordt een poging gedaan om een amendement op het Wetboek van Strafvordering en de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften aangenomen te krijgen. Dit amendement heeft geen raakvlak met de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Het is eerder ingediend bij het wetsvoorstel over het bewaren van kentekengegevens door de politie. Het vergelijkbare amendement van mevrouw Oosenbrug, waarmee de maximale termijn van vier naar acht maanden gaat, is door de Kamer aangenomen. Er ligt nu dus een wetsvoorstel bij de Eerste Kamer dat ervoor moet zorgen dat er gedurende een langere termijn beschikkingen kunnen worden uitgestuurd naar buitenlandse kentekenhouders. Mijn ambtsgenoot van V en J heeft in zijn brief van 8 november gewaarschuwd voor het indirecte onderscheid dat door het amendement wordt gemaakt tussen buitenlandse kentekenhouders die wel en die niet langs geautomatiseerde weg achterhaald kunnen worden. Hij heeft daar nog veel meer over gezegd, maar dat laat ik nu allemaal maar even zitten gezien de tijd. Ik ontraad dus het amendement op stuk nr. 20. Ik vind het jammer dat er zo veel amendering op andere wetten via deze wet moet plaatsvinden.

Mevrouw Visser (VVD):

Dat snap ik. Het amendement had gewoon in stemming moeten worden gebracht bij het andere wetsvoorstel, maar dat is door een fout niet gebeurd. Dat kwam door de reden die de minister aangaf: de discussie over welk amendement verstrekkender was, dat van mevrouw Oosenbrug of dat van de heer Van Helvert en mijzelf. Omdat het niet in stemming is gebracht, doen we dat nu alsnog, zodat het juist ook betrokken kan worden bij het wetsvoorstel dat bij de Eerste Kamer ligt. Dat is niet zozeer een vraag, maar dat zeg ik nog even ter toelichting.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank de minister en de Kamer. We zijn aan het eind gekomen van de behandeling van dit wetsvoorstel. De stemmingen hierover zijn aanstaande dinsdag.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.