

Vergaderjaar 2019–2020

**35 188**

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

**D**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 20 april 2020

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het voorlopig verslag van de vaste Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving van de Eerste Kamer van 10 maart 2020 over het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van CDA, PVV en SGP hebben nog enkele vragen. Hierbij bied ik u de beantwoording aan. Bij de beantwoording van de vragen wordt de volgorde van het verslag aangehouden en zijn de vragen voorzien van een nummer.

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

#### Internationale context

1. De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat Nederland inmiddels in gebreke gesteld zou zijn. Welke gevolgen heeft dit tot nu toe voor Nederland? De Minister van Infrastructuur en Waterstaat sprak in de Tweede Kamer over een mogelijke boete van enkele miljoenen euro's.

De ingebrekestelling is de eerste stap van de Europese Commissie om een lidstaat voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te kunnen dagen wegens het niet tijdig implementeren van een Europese richtlijn. Wanneer de Europese Commissie de benodigde vervolgstappen zet, te beginnen met het uitbrengen van een met redenen omkleed advies, komt de procedure bij het Hof steeds dichterbij. De uitkomst van die procedure kan dan zijn dat aan Nederland een boete en een dwangsom worden opgelegd, die kunnen oplopen tot enkele miljoenen euro's. Voor Nederland geldt een minimale boete van € 2.902.000,-. Een maximum is er niet. Wat betreft de dwangsom geldt een minimumbedrag van € 3.805,65 per dag en een maximumbedrag van € 210.519,- per dag. Naarmate de duur van de inbreuk toeneemt, zal de hoogte van de boete en de dwangsom ook toenemen.

2. De leden van de CDA-fractie hebben de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in de Tweede Kamer ook horen zeggen dat andere landen nog niet zouden hebben voldaan aan de implementatieplicht. Het is deze leden niet duidelijk welke landen dit betreft.

De andere landen waarvoor nog een infractieprocedure loopt, zijn België, Ierland, Polen en het Verenigd Koninkrijk. Die infracties zien echter niet op de APK-plicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers. De richtlijn 2014/45/EU behelst namelijk veel meer bepalingen die moeten worden geïmplementeerd.

3. De leden van de CDA-fractie is evenmin duidelijk of andere lidstaten de richtlijn op dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden hebben geïmplementeerd. Deelt de regering de opvatting dat mogelijke verschillen in implementatie voorkomen moeten worden en het creëren van een gelijk speelveld en rechtsgelijkheid uitgangspunten dienen te zijn?

Ik ben het met de CDA-fractie eens dat sprake moet zijn van een gelijk speelveld en rechtsgelijkheid ten aanzien van de implementatie en de naleving van Richtlijn 2014/45/EU. Dit komt ook tot uitdrukking in het doel van de richtlijn: de verbetering van de verkeersveiligheid door het vaststellen van gemeenschappelijke minimumvoorschriften en geharmoniseerde regels voor de uitvoering van technische controles van voertuigen binnen de Europese Unie. De basis is dus dat in alle lidstaten de richtlijn correct wordt nageleefd. In het kader van dit wetsvoorstel betekent dat dus dat in alle lidstaten een APK-plicht moet gelden voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Dat betekent echter niet dat de implementatie in elke lidstaat op precies dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden kan en moet plaatsvinden. Er zijn immers verschillen tussen landen. Dat wordt ook met zoveel woorden erkend in de overwegingen van de richtlijn. De Europese Commissie controleert of de richtlijn wordt nageleefd en of het speelveld gelijk (genoeg) is. Het is niet aan Nederland om dit te controleren.

#### Financiële gevolgen

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

De kosten van de aanvraag en registratie van bestaande voertuigen (tijdens de conversieperiode) zijn € 18,- per voertuig. De kosten van het tenaamstellen zijn daarbij inbegrepen. Voor een kentekenplaat betaalt men, op basis van een marktconforme prijs, ongeveer € 12,-. De totale incidentele kosten voor de registratie en kentekening van de bestaande voertuigen liggen dus inderdaad rond de € 30,- per voertuig.

Na de conversieperiode zal worden aangesloten bij de bestaande structuur van registreren van kentekenplichtige voertuigen. De kosten daarvoor bedragen per voertuig € 39,- voor het registreren en het kentekenbewijs en € 10,10 voor de tenaamstelling. Verder moet na de registratie een kentekenplaat worden aangeschaft à ongeveer € 12,-. Hiermee komen de totale incidentele kosten voor nieuwe voertuigen op ongeveer € 61,-.

Er zijn geen andere dan de voornoemde incidentele of structurele kosten aan de registratie en kentekening verbonden. De tarieven ter dekking van

de kosten voor alle processen zijn conform door de Dienst Wegverkeer (RDW) vastgestelde en door mij goedgekeurde tarieven.

5. De leden van de CDA-fractie stellen vast dat voor snelle trekkers een APK-keuring wordt voorgeschreven. Wat zijn hiervan de kosten en hoe wordt gegarandeerd dat de APK in Nederland niet afwijkt van eisen en kosten in landen elders in de EU?

Uit de Europese APK-richtlijn (2014/45/EU) volgt dat landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur APK-plichtig zijn. Hierbij zal gelden dat voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op Nederland grondgebied en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers, zullen worden uitgezonderd van de APK-plicht.

Richtlijn 2014/45/EU dient als basis om op een minimumniveau te zorgen voor gelijke eisen tussen de verschillende EU-lidstaten. Conform de motie Von Martels<sup>1</sup> kiest de regering ervoor om bij de APK-eisen voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen geen nationale kop te creëren en dus vast te houden aan de minimumeisen die zijn vastgelegd in richtlijn 2014/45/EU.

Wat betreft de frequentie van de APK-keuring betekent dit dat nieuwe voertuigen na vier jaar voor het eerst gekeurd moeten worden en vervolgens elke twee jaar. De kosten voor de APK zijn naar verwachting vergelijkbaar met de kosten voor een APK van zware bedrijfsauto's. De APK zal doorgaans worden uitgevoerd door de zogenoemde erkenninghouders (private bedrijven) waarbij een marktconforme prijs wordt gevraagd. Aangezien er op dit moment geen keuringen worden uitgevoerd, is de precieze marktconforme prijs nog niet bekend. Als de keuring bij de RDW wordt uitgevoerd, geldt een tarief van € 118,- (tariefstelling 2020). De verwachting is dat de kosten in de markt lager zullen uitvallen aangezien de APK kan worden gecombineerd met het onderhoud aan het voertuig, zoals dat ook voor andere voertuigcategorieën gebeurt. De kosten voor de keuring in andere landen verschillen per land afhankelijk van de systematiek die men hanteert, bijvoorbeeld voor wat betreft de uitvoering van een APK door een private of publieke instantie.

#### Handhaafbaarheid

6. De leden van de CDA-fractie zien dat voor de APK-plicht een grens van een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur geldt. Doordat er geen schouw plaatsvindt en eigenaren de gegevens met betrekking tot de maximumsnelheid zelf moeten registreren, komt de controle daarop voornamelijk te liggen bij de handhavende autoriteiten langs de weg. Kan nader worden toegelicht welke autoriteiten dat zijn en dat handhaving niet ten koste van andere prioriteiten gaat? Kan eveneens worden gegarandeerd dat kosten van handhaving niet op de betreffende voertuigeigenaren worden verhaald?

De handhaving van de APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouwvoertuigen wordt meegenomen in de reguliere verkeershandhaving door de politie en gaat daarmee niet ten koste van andere prioriteiten. Door een gedegen registratie van deze voertuigen, en vanaf 1 januari 2025 ook de verplichting tot het voeren van een kentekenplaat voor alle geregistreerde landbouwvoertuigen, wordt het voor de handhaving makkelijker en efficiënter om deze taak uit te voeren. Er is, voor zover dat nu te overzien is, geen extra budget nodig. De kosten van

<sup>1</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2019–2020, 35 188, nr. 13.

de handhaving worden dus ook niet op de betreffende voertuigeigenaren verhaald.

7. De leden van de CDA-fractie vragen of de diensten en/of bedrijven die de APK-keuringen moeten uitvoeren voldoende toegerust zijn voor deze nieuwe taken en of er voldoende locaties zijn waar eigenaren terecht kunnen.

De APK zal worden uitgevoerd door bedrijven met een zogenoemde erkenning APK. Een bedrijf kan bij de RDW een aanvraag indienen om erkend te worden. De landbouwmechanisatiebranche heeft meerdere malen aangegeven de APK voor landbouw- en bosbouwtrekkers op wielen te willen gaan uitvoeren. Gezien de huidige landelijke spreiding van landbouwmechanisatiebedrijven is de verwachting dat er voldoende locaties zullen zijn waar voertuigeigenaren terecht kunnen. Wanneer er onvoldoende keuringslocaties zijn, zal ook de RDW keuringen uitvoeren. De eisen die zullen worden gesteld aan de erkenning voor APK-3 worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Hierbij zal, voor zover richtlijn 2014/45/EU daar ruimte voor biedt, zoveel mogelijk worden aangesloten bij de uitrusting waar de bedrijven nu ook over beschikken. De eisen voor de erkenning worden zo praktisch mogelijk gehouden.

#### Getrokken grens

8. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering nader kan toelichten welke voertuigen buiten de registratieplicht vallen en waarom.

Tijdens het opstellen van de T-rijbewijsplicht is voor een aantal voertuigen bepaald dat de bestuurders zijn uitgezonderd van de rijbewijsplicht. Hier wordt bij aangesloten voor de uitzondering op de registratieplicht. De reden voor de uitzondering is dus voor een deel gelegen in de overeenstemming met wat geldt voor de rijbewijsplicht. Daarnaast geldt meer inhoudelijk dat de voertuigen slechts zeer sporadisch gebruikmaken van de weg en nauwelijks in aanraking komen met het overige, reguliere verkeer. Daardoor vormen die voertuigen geen grote risico's voor de verkeersveiligheid en zijn registratie en kentekening minder van belang. Die uitzonderingen worden gemaakt met een wijziging van het Kentekenreglement. Hierbij betreft het:

- motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines die niet breder zijn dan 130 centimeter en worden gebruikt voor maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen, mits ze niet zijn voorzien van de mogelijkheid om een aanhangwagen of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk te trekken;
- heftrucks die niet breder zijn dan 130 centimeter, mits ze geen aanhangwagens trekken;
- fruitreintjes, doch enkel in de periode van 1 juli tot en met 30 november;
- motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur, zoals bijvoorbeeld hoogwerkers of hefplateau;
- één-assige motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines;
- meeneemheftrucks; en
- asfalteermachines, asfaltfreesmachines en walsen, als die in het kader van onderhoud en aanleg van wegen worden gebruikt.

9. De leden van de CDA-fractie vragen voorts of kan worden toegelicht waar de grens van 1 januari 1978 vandaan komt voor het uitgeven van blauwe kentekenplaten voor historische voertuigen.

Tot 1 januari 1978 kende Nederland blauwe kentekenplaten met witte karakters. In de huidige processen van de RDW mogen de voertuigen die een datum eerste toelating hebben van vóór 1978 daarom blauwe kentekenplaten voeren. In overleg met de relevante brancheorganisaties is besloten dat zal worden aangesloten bij de huidige systematiek. Zodoende wordt afgifte van blauwe kentekenplaten voor historische landbouwvoertuigen mogelijk gemaakt.

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

Zoals dat ook geldt voor andere voertuigcategorieën, hoeft een landbouwvoertuig dat nooit op de weg komt niet geregistreerd te worden. Indien alleen over de weg wordt gereden voor bijvoorbeeld onderhoud of reparatie, kan gebruikgemaakt worden van een handelaarskenteken. Er zal een specifieke kentekenserie van handelaarskentekens worden geïntroduceerd voor landbouwvoertuigen. Er kan voor landbouwvoertuigen namelijk geen gebruik worden gemaakt van handelaarskentekens voor snelverkeer en aanhangwagens. De reden hiervoor is dat er bij handelaarskentekens voor landbouwvoertuigen geen belastingheffing plaatsvindt, in tegenstelling tot handelaarskentekens voor andere voertuigen.

#### Evaluatie

11. De leden van de CDA-fractie constateren dat meerdere deskundigen in de voorbereiding op het wetstraject hebben aangegeven ervan overtuigd te zijn dat de implementatie van de richtlijn zal kunnen leiden tot minder ongevallen en minder slachtoffers. Waarop is deze inschatting gebaseerd? Zijn er nu gegevens bekend over ongevallen waarbij de bedoelde voertuigen betrokken zijn en die voorkomen hadden kunnen worden door de implementatie van de genoemde richtlijn? Zo ja, dan worden de leden van de CDA-fractie daarover graag geïnformeerd.

Uit de landelijke verkeersongevallenregistratie blijkt dat er tussen 2008 en 2018 gemiddeld 11 verkeersdoden per jaar vallen bij ongevallen waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Van het aantal verkeersgewonden is geen betrouwbaar beeld. De Onderzoeksraad voor Veiligheid stelt dat er tussen 1999 en 2008 jaarlijks circa 100 ernstig gewonden vielen.<sup>2</sup> De SWOV geeft aan dat het aantal verkeersgewonden sinds 2009, toen er 46 gewonden vielen, niet meer betrouwbaar is vast te stellen.<sup>3</sup> Wel is duidelijk dat de meeste slachtoffers van een ongeval met een landbouwvoertuig vallen onder fietsers en inzittenden van bestel- en personenauto's.

De invoering van de APK voor de snelle landbouw- en bosbouwtrekkers zal er in algemene zin toe leiden dat deze voertuigen tijdens de gebruiksfase beter kunnen worden gecontroleerd op de technische staat. Om de APK-plicht te kunnen handhaven, is registratie en kentekening van het wagenpark noodzakelijk.

De registratie- en kentekenplicht dragen ook bij aan betere handhaving op de goedkeuringsplicht voor toelating tot de weg van landbouw- en

<sup>2</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid (2010). Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen. Themaonderzoek. Den Haag.

<sup>3</sup> SWOV (2017). *Landbouwverkeer*. SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.

bosbouwvoertuigen die sinds 2016 verplicht is op basis van Verordening (EU) nr. 167/2013.

Ook zorgt dit ervoor dat landbouwvoertuigen die zijn toegelaten tot de weg gecontroleerd worden op hun technische staat op basis van de datum eerste toelating, wat de voertuigveiligheid en daarmee de verkeersveiligheid verhoogt.

De registratie en kentekening zal verder bijdragen aan de handhaving van verkeersovertredingen, doordat niet uitsluitend staandehoudingen hoeven plaats te vinden. Hierbij valt te denken aan overtredingen zoals te hoge snelheid, door rood licht rijden, geen voorrang geven of het veroorzaken van bijna-ongelukken. De verbetering van de handhaafbaarheid en de betere mogelijkheid van controle op de technische geschiktheid en technische staat biedt weer voldoende waarborgen voor het verhogen van de maximumsnelheid voor landbouwverkeer van 25 naar 40 kilometer per uur. Door deze snelheidsverhoging wordt het mogelijk om snelheden op de weg meer gelijk te trekken. Ook krijgt landbouwverkeer een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen. Dit betekent dat parallelwegen en wegen in dorpskernen kunnen worden ontlast. Dit zorgt naar verwachting niet alleen voor tijdswinst, maar ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid, omdat vermenging van landbouwverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsers) verminderd kan worden.

Ondanks dat bovenstaande maatregelen naar verwachting een positief effect hebben op verkeersveiligheid, is het nog onduidelijk precies hoeveel verkeersslachtoffers er kunnen worden voorkomen. Daarom zullen de effecten van het wetsvoorstel op de verkeersveiligheid na de inwerkingtreding worden gemonitord conform de motie van de leden Kröger en Bisschop<sup>4</sup> en de motie van de leden Sienot en Van der Graaf<sup>5</sup>. Verder is naar aanleiding van het amendement van de leden Von Martels en Remco Dijkstra<sup>6</sup> in de wet een bepaling opgenomen om de wet binnen drie jaar na de inwerkingtreding te evalueren op de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk.

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

12. De leden van de PVV-fractie vragen welke bijdrage een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen levert aan de verkeersveiligheid. Indien het antwoord mocht zijn dat de kentekenplicht inderdaad bijdraagt aan de verkeersveiligheid, waaruit blijkt dat dan?

Zoals hiervoor in het antwoord op vraag 11 is aangegeven, wordt door de invoering van de registratie- en kentekenplicht een positief effect op de verkeersveiligheid verwacht. Die verbetering vloeit voort uit de verbetering van de handhaafbaarheid en de betere mogelijkheid van controle op de technische geschiktheid en technische staat. Daarnaast wordt door het voorkomen van vermenging van verschillende soorten verkeer positieve effecten verwacht van de verhoging van de maximumsnelheid voor landbouwverkeer. Deze effecten zullen achteraf worden geëvalueerd.

13. De leden van de PVV-fractie vragen waarom een dergelijk ingrijpend voorstel wordt doorgevoerd terwijl de regering juist voor minder regeldruk is.

De invoering van een APK voor snelle landbouw- en bosbouwtrekkers is een Europese verplichting en zoals aangegeven loopt er reeds een infractieprocedure tegen Nederland als gevolg van de niet-tijdige

<sup>4</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2019–2020, 35 188, nr. 16.

<sup>5</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2019–2020, 35 188, nr. 14

<sup>6</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2019–2020, 35 188, nr. 8.

implementatie van richtlijn 2014/45/EU. De regering is samen met de betrokken brancheorganisaties, wegbeheerders, handhavende partijen en maatschappelijke organisaties gekomen tot een gebalanceerd voorstel waarvoor brede steun is. Hierbij is getracht om de lasten voor de sector zo laag mogelijk te houden.

Zo worden voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op Nederland grondgebied en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers, uitgezonderd van de APK-plicht. Ook worden bepaalde voertuigen uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht (zie ook het antwoord op vraag 8).

Verder biedt het wetsvoorstel een basis voor de door de sector gewenste verhoging van de maximumsnelheid voor landbouwverkeer van 25 naar 40 km per uur en de inrichting van één centraal loket voor het aanvragen van ontheffingen.

14. De leden van de PVV-fractie vragen of de regering het met deze leden eens is dat een landbouwvoertuig voor het merendeel gebruikt wordt op het boeren erf en -akkerland. Zo ja, waarom wordt dan voor deze voertuigen een kentekenplicht voorgesteld?

Er is geen inzicht in welke mate landbouwvoertuigen op erven en akkerland worden gebruikt. De registratie- en kentekenplicht geldt alleen voor voertuigen die op de weg worden gebruikt. De kentekenplicht is noodzakelijk om de door de sector gewenste verhoging van de maximumsnelheid voor landbouwverkeer te kunnen handhaven. Dit is een nadrukkelijke eis van de betrokken wegbeheerders alsmede van het Openbaar Ministerie en de politie en daarmee een belangrijk onderdeel van het compromis dat is gesloten met alle betrokken partijen.

15. De leden van de PVV-fractie vragen of de regering van mening is dat zonder kentekenplicht van landbouwvoertuigen geen handhaving van eventuele verkeersovertredingen door deze landbouwvoertuigen mogelijk is. Zo ja, waaruit blijkt dat? Zijn er knelpunten signaleerd in de politiepraktijk omdat landbouwvoertuigen niet zijn voorzien van een kenteken? Zo ja, welke?

Ook zonder kentekenplicht van landbouwvoertuigen is handhaving op verkeersovertredingen mogelijk. Echter, de handhaving wordt door de registratie en kentekening van landbouwvoertuigen eenvoudiger omdat de registers als basis kunnen dienen voor informatie over het voertuig en de tenaamstelling. Het handhaven van overtredingen van voertuigen die niet kentekenplichtig zijn, kan alleen door middel van staandehouding. Dat vergt specialistische kennis van de politieambtenaar over de geldende regels voor alle verschillende typen niet-kentekenplichtige voertuigen verdeeld over de verschillende jaartallen. Verder maakt het voeren van een kentekenplaat het mogelijk om automatisch te handhaven op overtredingen met flitspalen of mobiele radarsets.

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

Het afhandelen van verkeersovertredingen door landbouwvoertuigen ter plaatse is niet afhankelijk van de snelheid van het voertuig of van waar de staandehouding plaatsvindt. Het is vooral van belang om het voertuig te

kunnen identificeren. Kentekening is dus van belang voor een goede en efficiënte controle bij staandehouding. Een gedegen registratie en kentekening maakt de handhaving eenvoudiger, nu de registers als basis kunnen dienen voor de voertuiginformatie. Weliswaar zijn er ook andere gegevens waarmee de registers bevroegd kunnen worden (zoals een voertuigidentificatienummer), maar deze zijn, vooral bij landbouwvoertuigen, niet altijd even goed leesbaar en zitten op wisselende plaatsen op het voertuig. Een kenteken is voor alle partijen direct en eenvoudig te gebruiken voor registerbevragingen. Dit komt een accurate, snelle en efficiënte controle ten goede. Bovendien is het voor snelheidscontroles van groot belang dat een voertuig een kenteken heeft, omdat dit de enige manier is om, alvorens over te gaan tot staandehouding, na te gaan wat de maximaal toegestane snelheid van het voertuig is.

17. De leden van de PVV-fractie lezen het volgende in Trouw: «De politie klaagde tijdens de boerendemonstraties van eind vorig jaar dat ze veel boeren niet kon bekeuren, omdat die geen nummerbord op hun voertuig hadden.»<sup>7</sup> In een eerder artikel in Trouw stelde universitair docent Berend Roorda van het Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid in Groningen dat een boerenblokkade op de snelweg in principe onder het (grondwettelijke) demonstratierecht valt<sup>8</sup>. Kan de regering uitsluiten dat met deze kentekenplicht – gelet op de eerdere uitspraken van de politie hierover het gezag/de politie dit als middel kan gebruiken om het demonstratierecht van boeren bij bijvoorbeeld snelwegblokkades in te perken?

Het kenteken zal niet worden gebruikt om burgers te verhinderen te demonstreren. Wel kan het kenteken worden gebruikt om, indien nodig, handhavend op te treden en sancties op te leggen als met het desbetreffende voertuig (verkeers)overtredingen worden begaan, bijvoorbeeld als door het gedrag van de bestuurder de verkeersveiligheid in gevaar komt. Een demonstratie is immers geen vrijbrief voor het plegen van strafbare feiten. Hoewel soms onwettige gedragingen onderdeel uitmaken van of plaatsvinden tijdens een demonstratie, zoals bijvoorbeeld verkeersovertredingen, kan de politie in beginsel optreden als er strafbare feiten worden gepleegd tijdens een demonstratie.

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

18. De leden van de SGP-fractie vragen of de regering onderkent dat landbouwbedrijven met meer nieuwe regelgeving te maken hebben, terwijl ze geen aparte administratieafdeling hebben, en dat deze stapeling voor relatief grote regeldruk ten opzichte van andere sectoren zorgt? Hoe ziet de regering het voorliggende wetsvoorstel in het licht van de genoemde stapeling van regeldruk? Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat de regeldruk voor landbouwbedrijven onder aan de streep omlaag in plaats van omhoog gaat?

Het is niet de bedoeling van de regering de regeldruk voor landbouwbedrijven substantieel te verhogen. Zoals in het antwoord op vraag 13 is aangegeven gaat het hier om een Europese verplichting. De regering is samen met onder meer de betrokken brancheorganisaties gekomen tot een gebalanceerd voorstel waarvoor brede steun is. Hierbij is getracht om de lasten voor de sector zo laag mogelijk te houden. Daarnaast is er door

<sup>7</sup> Trouw, «Al twintig jaar discussie: krijgt de tractor ook een nummerplaat?», 22 januari 2020 <https://www.trouw.nl/politiek/al-twintig-jaar-discussie-krijgt-de-tractor-ook-een-nummerplaat~b897ef38/>.

<sup>8</sup> Trouw, «Mag je volgens het demonstratierecht zomaar met de trekker de snelweg op?» 1 oktober 2019, <https://www.trouw.nl/binnenland/mag-je-volgens-het-demonstratierecht-zomaar-met-de-trekker-de-snelweg-op~b2071ac4/>.



het creëren van een basis voor de door de sector gewenste verhoging van de maximumsnelheid voor landbouwverkeer en de inrichting van één centraal loket voor het aanvragen van ontheffingen zicht op lastenverlichting.

19. De leden van de SGP-fractie lezen dat de regering van mening is dat een kentekenplicht bijdraagt aan verkeersveiligheid. Deze leden vragen zich af hoe dat in de praktijk zal gaan. Is de veronderstelling juist dat als de kentekenplicht gecombineerd wordt met een snelheidsverhoging dat handhaving van snelheidsovertredingen in de praktijk dan veel minder aan de orde zal zijn?

De politie handhaaft op snelheidsovertredingen op alle openbare wegen, ongeacht de geldende maximumsnelheid, en ten aanzien van alle voertuigen, op basis van de voor het voertuig geldende maximumsnelheid. Een eventuele verhoging van de voor een voertuig geldende maximumsnelheid heeft geen invloed op de handavingsinzet. Het effectief en efficiënt kunnen optreden tegen snelheidsovertredingen blijft echter van belang. Bovendien is registratie en kentekening niet alleen van belang voor de constatering van snelheidsovertredingen. Het is ook makkelijker om op voertuig- en gebruikseisen te controleren.

20. De leden van de SGP-fractie vragen of de veronderstelling juist is dat bij overtreding van gebruikseisen in veel gevallen sowieso staande houding nodig zal zijn.

Het is juist dat digitale handhaving niet bij alle verkeersovertredingen mogelijk is. Slechts een beperkt aantal verkeersvoorschriften kan automatisch en zonder staandehouding worden geconstateerd en gehandhaafd. Voor alle overige eisen geldt dat staandehouding nodig is. Maar kentekening is niet alleen van belang voor digitale handhaving of het kunnen beboeten zonder staandehouding. Kentekening is ook van belang voor een goede en efficiënte identificatie en controle bij staandehouding.

21. De leden van de SGP-fractie vragen wat mogelijke risico's zijn van de gewenste verhoging van de maximumsnelheid voor trekkers voor de verkeersveiligheid.

De verhoging van de maximumsnelheid voor landbouwverkeer zal naar verwachting een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Er mag namelijk alleen harder gereden worden als het voertuig of de voertuigcombinatie daarvoor geschikt is. Deze geschiktheid blijkt uit de registratie. Door de snelheidsverhoging worden de snelheidsverschillen tussen het verkeer op de weg kleiner. Ook krijgt landbouwverkeer een betere toegang tot rondwegen en gebiedsontsluitingswegen. Dit betekent dat dorpskernen kunnen worden ontlast en zorgt naar verwachting zowel voor tijdswinst als verbetering van de verkeersveiligheid omdat vermenging van landbouwverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers verminderd kan worden.

De snelheidsverhoging zal echter niet op alle wegen van toepassing zijn, juist om risico's te voorkomen. De snelheidsverhoging zal gaan gelden op wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom die zijn voorzien van een vrijliggend fietspad of fiets/bromfietspad, die gesloten zijn voor fietsers of waar een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur geldt.

Wegbeheerders zullen hierbij een «ja, tenzij» principe hanteren: wegen worden opengesteld voor landbouwverkeer, tenzij er bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zwaarwegende redenen zijn om dit niet te doen.

Om de wegbeheerder te ondersteunen in het maken van de afweging zal de regering samen met kennisplatform CROW richtlijnen opstellen en voorlichting geven aan de wegbeheerders.

22. De leden van de SGP-fractie vragen of de veronderstelling juist is dat de problemen bij de handhaving niet zozeer te wijten zijn aan het ontbreken van kentekening, maar aan het ontbreken van handhavingscapaciteit in het landelijk gebied.

Kentekening vereenvoudigt de mogelijkheid om vast te stellen om welk type voertuig het gaat en aan welke eisen (het gebruik van) het betreffende voertuig moet voldoen. Zonder kentekening vergt dit specialistische kennis van de handhaver. Daarnaast kan het ook de handhaver met voldoende kennis veel tijd kosten om het type voertuig vast te stellen. Kentekening vereenvoudigt dus de handhaving waardoor de capaciteit beter kan worden benut.

23. De leden van de SGP-fractie constateren dat voor trekkers die niet harder gaan dan 25 kilometer per uur de kentekenplicht per 2025 van kracht wordt. Waarom kiest de regering er niet voor deze trekkers sowieso uit te zonderen van de kentekenplicht?

De datum van 1 januari 2025 voor de invoering van de kenteken(plaat)-plicht is opgenomen in het wetsvoorstel zodat voertuigeigenaren de tijd hebben om te wennen. De kenteken(plaat)plicht die na die datum zal gelden, is een nadrukkelijke eis van de betrokken wegbeheerders alsmede van het Openbaar Ministerie en de politie en daarmee een belangrijk onderdeel van het compromis dat is gesloten met alle betrokken partijen. Trekkers met een lagere maximumsnelheid dan 25 kilometer per uur kunnen niet worden uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht, omdat er dan geen compleet overzicht is van de landbouw- en bosbouwtrekkers in Nederland en de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van de APK-plicht ter implementatie van richtlijn 2014/45/EU niet is gewaarborgd.

24. De leden van de SGP-fractie merken op dat veel trekkers en aanhangwagens nauwelijks op de openbare weg komen, maar voor de enkele keren per jaar of de enkele honderden meters die ze op de openbare weg komen wel kentekening nodig zouden hebben. Is de regering voornemens de algemene maatregel van bestuur met de vrijstellingen van de kentekenplicht in dit licht ruimhartig in te vullen?

De uitzonderingen op de registratie- en kentekenplicht zijn weergegeven in het antwoord op vraag 8. Het voor enkele keren per jaar of enkele honderden meters over de weg rijden behoort niet tot deze uitzonderingen. Wanneer van de weg gebruikgemaakt wordt, is een kenteken in beginsel verplicht om het voertuig te kunnen identificeren en controleren.

25. De leden van de SGP-fractie vragen of de regering voornemens is de genoemde verplichting voor trekkers die niet harder gaan dan 25 kilometer per uur op basis van de voorgestelde evaluatie in aanloop naar 2025 te heroverwegen.

Nee, dit is de regering niet voornemens. Zie verder het antwoord op vraag 23.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga