

Vergaderjaar 2016–2017

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 561

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juni 2017

Volgens Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens vallen landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT's) met een maximum-constructiesnelheid van meer dan 40 km/u vanaf 20 mei 2018 onder de APK-plicht. De noodzakelijke aanpassingen van wet- en regelgeving moeten uiterlijk 20 mei 2017 zijn gerealiseerd. Door de verwerping van het wetsvoorstel voor een kentekenplicht voor LBT's (Handelingen II 2016/17, nr. 34, item 10) is er geen wettelijke basis voor de APK-plicht voor deze categorie voertuigen en kan de lagere regelgeving met betrekking tot de APK-eisen niet in werking treden. Gelet op de gestelde deadlines is het niet meer mogelijk dit tijdig te realiseren en is het risico op een infractieprocedure hoog. Om de negatieve gevolgen hiervan zo veel mogelijk te beperken is het van belang zo snel mogelijk alsnog een wettelijke basis voor de APK-plicht te regelen.

Alternatieve oplossingsrichtingen

Samen met de RDW heb ik bekeken op welke alternatieve wijze dit vorm kan krijgen. Hiervoor is -naast de praktische zaken om een APK uit te kunnen voeren- een registratiesysteem en een registratieplicht voor LBT's nodig. Zonder registratie is de APK-plicht namelijk niet te handhaven. In dit registratiesysteem worden alle voertuigen met de benodigde technische gegevens geregistreerd, alsmede de houder/eigenaar van het voertuig. Twee varianten kunnen worden onderscheiden:

- Registratie van alleen APK-plichtige LBT's. Deze variant lijkt voor de hand te liggen, maar is feitelijk een papieren exercitie, omdat de verwachting is dat de registratie- en APK-plicht massaal ontweken zullen worden; het is namelijk bij staandhoudingen niet te controleren welke maximum-constructiesnelheid een LBT heeft. Het is eveneens mogelijk het voertuig aan te merken als motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS) waarvoor de registratieplicht niet geldt. De RDW zal aanvullende investeringen moeten doen voor de ontwikkeling van een registratiesysteem. Deze kosten moeten door de overheid worden

gedragen, omdat het aantal LBT's te klein is voor een redelijk kosten-dekkend (registratie)tarief; deze kosten kunnen in het slechtste geval oplopen tot ruim € 5,- mln. Belangrijk aspect van deze variant is dat het zeer onwaarschijnlijk is dat de Europese Commissie akkoord zal gaan met deze magere invulling van de APK plicht.

- Registratie van alle LBT's. Alleen met een volledige registratie van alle circa 270.000 LBT's is mogelijk een sluitend systeem te maken voor de administratieve handhaving van de APK-plicht, waarmee de richtlijn afdoende kan worden geïmplementeerd. Dit betekent dat ook de niet APK-plichtige LBT's de lasten van een registratie zullen dragen maar geen enkel voordeel hebben van deze registratie. Het risico op ontduiken van de registratie- en APK-plicht blijft net als in de andere variant groot omdat geen uiterlijke kenmerken verplicht worden gesteld. Handhaving blijft immers afhankelijk van staandhoudingen. De kosten van het registratiesysteem kunnen hierdoor mogelijk niet worden gedekt uit de registratietarieven van de RDW. Deze zullen dan ten laste van de overheid komen.

Met deze tweede vorm van registratie wordt invulling gegeven aan de Europese verplichting een APK-plicht te introduceren voor snelle LBT's, maar deze kent nadelen ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel voor kentekening. De door uw Kamer gewenste snelheidsverhoging naar 40 km/u¹ kan ik niet realiseren. De decentrale wegbeheerders (IPO, VNG en UvW) hebben alle drie aan mij onlangs nogmaals aangegeven tegenstander te zijn van snelheidsverhoging zonder kentekening. De belangrijkste argumenten zijn dat handhaving op straat nauwelijks mogelijk is en de technische geschiktheid voor dergelijke snelheid niet geborgd is. De verwachting is dat wegbeheerders zeer kritisch zullen zijn op het toelaten van LBT's op hun wegen. Ook heeft de ontwikkeling van een centraal ontheffingsysteem door de RDW beperkte meerwaarde, omdat een groot deel van de ontheffingplichtige voertuigen, zoals MMBS'en, niet worden geregistreerd. De branche heeft juist behoefte voor deze voertuigen een systeem te hebben voor eenvoudige en goedkope ontheffingen. Zonder kentekening is er geen verbeterde verkeershandhaving te verwachten (snelheid, verzekeringsplicht). Ook is een registratiesysteem fraudegevoeliger en brengt daarmee grote financiële risico's voor de overheid met zich mee. Naar mijn mening blijft kentekening een veel beter alternatief zoals ook alle marktpartijen aangeven.

Ik ben mij er van bewust dat uw Kamer het wetsvoorstel kentekening LBT's heeft verworpen, maar gelet op genoemde nadelen van een alternatief registratiesysteem en de brede wens van de partijen in het veld voor kentekening heb ik het voornemen het wetsvoorstel LBT's opnieuw in te dienen. Ik kan dan ook voornoemde moties met betrekking tot de snelheidsverhoging en het centraal ontheffingsysteem conform de wensen van uw Kamer uitvoeren. Ik heb de noodzakelijke voorbereidingen in gang gezet en verwacht u op korte termijn het wetsvoorstel aan te kunnen bieden.

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

¹ Moties van de leden Visser en Van Helvert, Kamerstuk 34 397, nrs. 23 en 24.