

Vergaderjaar 2007–2008

**31 340**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 op een aantal punten van uiteenlopende aard alsmede wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, de Binnenschepenwet en de Wet wegvervoer goederen op enkele technische punten**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 3 juni 2008

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per onderwerp.

#### **Verkeersregelaars**

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering toe te lichten in welke gevallen de huidige situatie ten aanzien van de verkeersregelaars in de praktijk tot problemen leidt. Is deze praktijk reden voor aanvullende regels of komt de voorgenomen wijziging voort uit een theoretische probleemstelling?

De voorgenomen wijziging voorziet erin een delegatiegrondslag te creëren om regels te kunnen stellen voor het innemen van het bevoegdheidsbewijs van verkeersregelaars en voor de schorsing van verkeersregelaars. Beoogd wordt te regelen verkeersregelaars die hun taak dusdanig verwaarlozen dat het verkeer in gevaar is of kan worden gebracht, per direct hun taken (gedurende een bepaalde periode) te laten neerleggen. Hiermee wordt een in de praktijk voorkomend probleem aangepakt. Bij de opleiding van verkeersregelaars wordt aandacht besteed aan zowel de theoretische als de praktische elementen van de taken van verkeersregelaars. In de dagelijks praktijk echter blijkt niet elke verkeersregelaar voor zijn complexe taak geschikt. Zo komt het voor dat op grote of drukke kruispunten onduidelijke of onjuiste aanwijzingen worden gegeven aan de elkaar tegemoetkomende verkeersstromen, waardoor bij de weggebruikers verwarring ontstaat. Ook komt het voor dat transportbegeleiders, die tot taak hebben een exceptioneel transport te begeleiden en de veiligheid van de overige weggebruikers te bewaken, deze taak alleen uitvoeren in plaats van met het in de ontheffing voorgeschreven aantal (bijvoorbeeld twee of drie transportbegeleiders). Bij de nadere uitwerking van artikel 12, derde lid, onderdeel d, zal in overleg met de politie worden bekeken of in dit laatste geval ook moet worden overgegaan tot het innemen van het bevoegdheidsbewijs van de betrokken transportbegeleider of dat het eerder voor de hand ligt om de transporteur – aan wie de ontheffing is verleend – aan te spreken.

## Het mobiele objectenregister

De leden van de CDA-fractie vragen de regering een opsomming te geven van de resterende objecten die in het mobiele objectenregister (hierna: MOB) zullen worden opgenomen en aan te geven of er alternatieven zijn voor een formeel wettelijke regeling.

Wat betreft het MOB gaat het om gestolen mobiele objecten die niet al in een ander register worden opgenomen. Het gaat hier om (nog) niet-gekentekende voertuigen, zoals aanhangwagens van minder dan 750 kg, nog niet-gekentekende (showroom-)voertuigen, in Nederland gestolen buitenlands gekentekende voertuigen en om werkmaterieel, zoals shovels, heftrucks en landbouwvoertuigen.

De leden van de CDA-fractie wijzen op alternatieven voor het MOB in de vorm van eigen verantwoordelijkheid, zelfregulering en uniformering binnen sectoren. Zij vragen zich af of zelfregulering niet de voorkeur verdient boven nieuwe wetten en regels en vragen de regering gemotiveerd aan te geven waarom voor de voorgestelde benadering gekozen is. De registratie van gestolen en vermiste mobiele objecten is een publieke taak en kan de politie van dienst zijn bij opsporing en handhaving. Voorgesteld wordt gebruik te maken van de reeds bestaande infrastructuur ter opsporing van gestolen mobiele objecten en de kennis van de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW) op dit gebied. Daarnaast heeft ook de verzekeringsbranche belang bij een goede registratie van vermiste en gestolen mobiele objecten. Van het MOB wordt zowel door de politie, als door de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (hierna: de VbV) gebruik gemaakt. Daarnaast is van belang dat, indien mocht worden overgegaan tot kentekening van een in het register aanwezige categorie van mobiele objecten, het MOB kan worden gebruikt voor informatie inzake het gestolen zijn van een object, zoals ook heeft plaatsgevonden ten tijde van de kentekening van brom- en snorfietzen. Tot slot zou kunnen worden gekozen voor de mogelijkheid van bevraging van het MOB zoals dat reeds gebeurt bij het fietsenregister, waarbij het voor iedereen mogelijk is met behulp van enkele identificerende gegevens van een mobiel object na te gaan of deze al dan niet als vermist of gestolen geregistreerd staat.

De leden van de CDA-fractie laten weten eraan te hechten dat er voor de burger geen verplichting van overheidswege bestaat om een object te registreren in het MOB.

Registratie in het MOB vindt plaats via een aangifte bij de politie, dan wel via de verzekeringswereld. De registratie geschiedt aldus door de politie bij aangifte van diefstal en door de VbV bij melding bij de verzekeraar van een vermissing. Het is niet de bedoeling dat burgers zelf mobiele objecten registreren en, om de registratie ook zo zuiver mogelijk te houden, lijkt het vooralsnog ook niet wenselijk om de burger de vermissing zelf te laten registreren. Er is aldus geen sprake van nieuwe verplichtingen van overheidswege voor de burger.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven welke kenmerken van mobiele objecten geregistreerd zullen worden en hoe uniformering bevorderd kan worden.

De volgende kenmerken worden geregistreerd, voor zover bekend en aanwezig:

- a. soort object;
- b. model- en typebeschrijving;
- c. voertuigidentificatienummer en/of framenummer en/of motornummer en/of andere zichtbare kenmerken van het gestolen of vermiste object;
- d. transpondernummer(s) of chipnummer(s), indien het object is voorzien van één of meerdere chips;
- e. diefstalgegevens (datum van de diefstal, proces-verbaalnummer, gegevens aangifte (waar aangifte is gedaan en door wie)).

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of de huidige wijziging voldoende grondslag geeft voor controle door burgers ten aanzien van het feit of een object al dan niet als gestolen geregistreerd staat en dringen er op aan om dit zo nodig verder te faciliteren en te promoten. Het onderhavige wetsvoorstel biedt de RDW voldoende mogelijkheden om de burger in de toekomst op dit punt te kunnen faciliteren op dezelfde wijze als dit nu al ten aanzien van fietsen het geval is. Het fietsdiefstalregister is reeds ontsloten voor een ieder. Via de website [www.fietsdiefstalregister.nl](http://www.fietsdiefstalregister.nl) kan, door het opgeven van enkele kenmerken van de fiets, worden nagegaan of een fiets al dan niet als gestolen staat geregistreerd.

De leden van de PvdA-fractie achten het positief dat het MOB met de voorgestelde wijziging een juridische basis wordt gegeven. Het MOB heeft zijn maatschappelijk nut bewezen. De leden van de PvdA-fractie willen graag weten op welke wijze op dit moment het MOB geraadpleegd wordt. Het MOB kan voor alle in het MOB opgenomen objecten door politie en Stichting VbV worden geraadpleegd op de hierboven onder c en d vermelde kenmerken.

De leden van de PvdA-fractie zouden graag van de regering vernemen welke mogelijkheden zij ziet om het diefstalsignaal op eenvoudige wijze en binnen afzienbare tijd aan het publiek ter beschikking te stellen. Zoals hierboven als antwoord reeds gegeven op de vraag van de CDA-fractie ten aanzien van het openstellen van het MOB voor de burger, biedt het onderhavige wetsvoorstel voldoende mogelijkheden om de burger in de toekomst op dit punt te kunnen faciliteren. Hierin zal echter nog niet zijn voorzien ten tijde van de invoering van het onderhavige wetsvoorstel.

Voorts willen de leden van de PvdA-fractie weten of het gebruik van het MOB op Europees niveau (al) mogelijk is.

Voor gekentekende voertuigen bestaat er tussen een groot aantal Europese landen de mogelijkheid om met gebruikmaking van het EUCARIS-systeem<sup>1</sup> on-line, 24 uur per dag, zeven dagen in de week de nationale voertuig- en rijbewijs (basis)registraties te raadplegen. Het MOB is niet gekoppeld aan het EUCARIS-netwerk en er zijn op dit moment geen ontwikkelingen in die richting.

De PvdA-fractie ziet in dat het succes van het MOB door de deelnemers wordt bepaald. De voorgenomen wijziging voorziet in een mogelijkheid een tarief in rekening te brengen. De leden vragen zich af op welke wijze het toekomstige tarief wordt bepaald en ten laste van welke partijen/ instanties dit tarief kan worden gebracht.

Er is voorzien in een mogelijkheid tot het in rekening brengen van een tarief in bepaalde gevallen van bevraging van het register, bijvoorbeeld indien voor het genereren van een set van gegevens speciale software dient te worden ontwikkeld. In dat geval kan een aansluittarief gebaseerd op de kostprijs in rekening worden gebracht. Daarnaast wordt de mogelijkheid opengehouden in de toekomst een tarief te vragen van hen die als voorzorgsmaatregel de identificerende kenmerken van mobiele objecten in het register willen plaatsen, bijvoorbeeld de fabrikanten van die mobiele objecten. Zie hieronder voor het antwoord op de vraag op welke wijze de kosten van het MOB momenteel worden gedekt.

Tenslotte vragen de leden van de PvdA-fractie welke wijzigingen en maatregelen te voorzien zijn voor het geval dat in de toekomst landbouwvoertuigen worden gekentekend.

Indien wordt besloten tot kentekening van landbouwvoertuigen zal het MOB worden ingezet om het «witwassen» van gestolen landbouwvoertuigen tegen te gaan. Dezelfde werkwijze is gebruikt bij de kentekening van brom- en snorfietsen.

---

<sup>1</sup> Trb. 2000, 98.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke kosten er gemoeid zijn met het registreren van vermiste objecten en het in stand houden van het MOB.

De kosten van het MOB worden vrijwel geheel gedekt door het tarief dat voor de verstrekking van gegevens uit het MOB bij de VbV in rekening wordt gebracht. De verwachting is dat hiermee voor 2008 circa 20 000 euro gemoeid zal zijn. Naast het belang van de opsporing van vermiste en gestolen objecten, heeft ook de verzekeringsbranche een groot belang bij de informatie die in het MOB is opgenomen. Vanwege dat private belang ontvangt de VbV, in de vorm van een abonnement, dagelijks de mutaties van de gegevens ten aanzien van vermissingen en diefstallen die in het MOB zijn opgenomen. De wijze waarop het MOB in de toekomst zal worden gefinancierd is mede afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het gebruik van het register.

De leden van de ChristenUnie-fractie verwijzen naar eerdere schriftelijke vragen van de ChristenUnie-fractie over kentekening van landbouwvoertuigen. Zij vragen zich af of aparte registers nog nodig zijn als shovels, kranen, heftrucks, landbouwvoertuigen en lichte aanhangwagens worden gekentekend.

Indien wordt overgegaan tot de kentekening van deze objecten, zullen zij niet meer in het MOB worden geregistreerd. Er zijn ook dan evenwel nog andere mobiele objecten waarvoor het MOB wel als register kan dienen, zoals de nog niet gekentekende showroom auto's.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre de registers aansluiten op vergelijkbare registers in omliggende landen? En zijn voertuigen uit genoemde voertuigcategorieën in omliggende landen voorzien van een kenteken?

De registers sluiten qua methodiek niet geheel aan op die van de omliggende landen. Nederland bijvoorbeeld registreert centraal op basis van het voertuig met daarbij een eigenaar of houder, terwijl bijvoorbeeld België op de persoon registreert en Duitsland op basis van een voertuig, maar dan decentraal (per Kreis) registreert. Sommige mobiele objecten die momenteel in het MOB kunnen worden opgenomen, kunnen in bepaalde andere landen zelfstandig zijn gekentekend. Vooral landbouw- en bosbouwtractoren zijn in vrijwel alle lidstaten van de EU zelfstandig gekentekend en geregistreerd.

Wel zijn de voertuigcategorieën en de te registreren attributen binnen de Europese Unie geharmoniseerd op basis van een richtlijn 1999/37 van de Raad van 29 april 1999<sup>1</sup> inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen en vindt uitwisseling van gegevens over gekentekende voertuigen tussen de registrerende autoriteiten op adequate wijze plaats door middel van het EUCARIS-netwerk. Ook met het oog op een uniforme aanpak ten aanzien van de registratie van kenmerken en de eventuele toekomstige kentekening van nog niet gekentekende voertuigen wordt aansluiting gezocht bij de genoemde richtlijn.

### **Airco's**

De CDA-fractie verzoekt de regering om bij uitwerking van de voorgenomen wijziging van artikel 71, van de Wegenverkeerswet 1994, niet verder te gaan dan strikt noodzakelijk wordt geacht.

De voorgenomen wijziging van artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994 voorziet erin een delegatiegrondslag te creëren om regels te kunnen stellen terzake van het onderhoud van voertuigen, voorzover dit voortvloeit uit Europese verplichtingen. Op basis van dit artikel is het mogelijk om artikel 6, tweede en derde lid, van richtlijn 2006/40/EG te implementeren in het Voertuigreglement. Beoogd wordt de (na)vulling van bepaalde airco's – na toelating van het motorvoertuig – te reguleren. Het voorgestelde artikel 71, onderdeel c, bevat een ruimere delegatiegrondslag.

---

<sup>1</sup> PbEG L138, p. 57.

Zodoende is het mogelijk om in de toekomst ook andere Europese voorschriften die betrekking hebben op het onderhoud van voertuigen – anders dan (na)vulling – te kunnen implementeren zonder wetswijziging.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de voorgenomen wijziging van artikel 71 zijn beslag krijgt in de APK.

Artikel 6, tweede en derde lid, van richtlijn 2006/40/EG is uitgewerkt in artikel I, onderdeel F, van het besluit van 28 januari 2008, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 mei 2006 (PbEU L 161) betreffende emissies van klimaatregelingsapparatuur in motorvoertuigen en houdende wijziging van richtlijn 70/156/EEG en in verband met enkele correcties van technische aard (Stb. 2008, 53). Met deze uitwerking wordt binnen de kaders van de richtlijn gebleven. Deze verbodsbepalingen richten zich tot de bestuurder van het voertuig en worden niet gehandhaafd bij de APK. Bij de APK is simpelweg niet na te gaan of een op enig moment abnormaal lekkende airco niet is bijgevuld dan nadat reparatie heeft plaatsgevonden. Het is evenmin mogelijk om aan het aircosysteem te herkennen of het ontworpen is voor bepaalde broeikasgassen. Voorts kan bij de APK niet worden nagegaan of een voertuig reeds voorafgaand aan de eerste ingebruikname van de airco was voorzien. Dit kan alleen worden afgeleid uit de typegoedkeuringsgegevens, die ten behoeve van de APK niet voorhanden zijn.

De leden van de PvdA-fractie maken van de gelegenheid gebruik om te informeren naar de stand van zaken van de herziening APK en dan met name van de aanscherping van de milieueisen.

Ik heb de RDW gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een modernisering van de APK waarbij rekening gehouden wordt met de technische ontwikkeling van voertuigen. Ik heb met de RDW afgesproken dat ik daarover in het najaar van 2008 een concreet stappenplan krijg. Daarbij zal de RDW aangeven welke veranderingen begin 2009 kunnen ingaan en welke veranderingen een langer invoeringstraject nodig hebben. De uitkomsten van dit onderzoek zullen ook worden ingebracht op Europees niveau.

Bij deze modernisering wordt ook het milieuaspect meegenomen. Dat zou eventueel kunnen leiden tot een aanscherping van de APK-eisen voor de uitstoot, zowel voor diesel-, benzine- als LPG-auto's. Samen met mijn collega van VROM had ik de verwachting deze aanscherping op korte termijn te kunnen invoeren. Er dient echter nog nader onderzoek plaats te vinden om een goede afweging te maken tussen de maatschappelijke voordelen van minder schadelijke uitstoot en de extra kosten voor de automobilist.

### **Kosten van onderzoeken in het kader van de vorderingsprocedure**

Ik ben verheugd met de instemming van de leden van de CDA-fractie met het voorstel de kosten van het onderzoek in bepaalde gevallen, bijvoorbeeld in geval van rijden onder invloed, door te berekenen aan de betrokken rijbewijshouder.

De leden van de fractie van de PvdA stellen op dit punt de vraag of het doorberekenen van de kosten in de praktijk concreet alleen gaat gelden voor bestuurders aan wie door alcohol- en drugsgebruik een onderzoek naar de geschiktheid is opgelegd.

Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. Bij ministeriële regeling zal worden vastgesteld in welke gevallen betrokkene deze kosten zelf zal moeten betalen. Hiertoe is een wijziging van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid in voorbereiding waarin zal worden geregeld dat de betrokken rijbewijshouder zelf de kosten van het onderzoek zal

moeten dragen in de artikel 6, eerste lid, van die regeling bedoelde gevallen alsmede in de in artikel 6, tweede lid, bedoelde gevallen, voor zover er sprake is van feiten en omstandigheden als genoemd in de bijlage I bij deze regeling, onder Andere drogerende stoffen. De leden van de PvdA-fractie merken verder op dat de kosten van het onderzoek en de wijze van betaling bij ministeriële regeling zullen worden vastgelegd.

Dit is een juiste constatering. De kosten van het onderzoek zullen eveneens in genoemde regeling worden opgenomen, terwijl zal worden bepaald dat voor de wijze van betaling zal worden aangesloten bij de thans reeds voor de educatieve maatregel alcohol en verkeer (ema) vastgestelde wijze van betaling. Op deze wijze zal voor alle betrokkenen duidelijk zijn welk bedrag zal moeten worden betaald en op welke wijze. De leden van de PvdA-fractie verzoeken de regering tenslotte om een andere toelichting op de administratieve lasten. De inning en betaling van de kosten zal, zo stellen zij, toch administratieve lasten met zich brengen. Over dit onderwerp is overleg geweest met Actal. Actal stelt dat er vanuit wordt gegaan dat burgers de wetgeving volledig naleven. De overheid kan niet aansprakelijk worden geacht voor de gevolgen van het niet-naleven van geldende wet- en regelgeving. Onder deze gevolgen vallen zowel eventuele kosten en tijd voortvloeiend uit het onderzoek zelf, als eventuele kosten en tijd voortvloeiend uit de inning en de betaling van de kosten van dat onderzoek. Zou betrokkene zich immers aan de wettelijke bepalingen hebben gehouden, dan zou immers geen mededeling op basis van artikel 130 van de Wegenverkeerswet 1994 hebben plaatsgevonden en zou het CBR hem evenmin de verplichting hebben opgelegd om een onderzoek naar zijn geschiktheid te ondergaan. Om deze reden zal de burger dus alle bovengenoemde kosten zelf moeten dragen en worden deze niet gerekend als het effect van regeldruk<sup>1</sup>.

### **Geld- en waardetransport**

De leden van de CDA-fractie kunnen instemmen met het voorstel om waardetransporten vrij te stellen van lagere regelgeving, met als doel toegang tot het winkelgebied te reguleren. De leden van deze fractie vragen de regering aan te geven of er nog andere categorieën gebruikers zijn die onder deze of vergelijkbare regelingen (kunnen) vallen. Geld- en waardetransporten worden door middel van het onderhavige voorstel tot wijziging van artikel 147 Wegenverkeerswet, onttrokken aan de gemeentelijke regelbevoegdheid ten aanzien van de toegang tot hun winkelgebieden naar plaats en tijd. Geld- en waardetransporteurs die beschikken over de in artikel 3, aanhef en onder c, van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus bedoelde vergunning, genieten met andere woorden een vrijstelling voor de zogenaamde «venstertijden». De specifieke argumenten voor deze bijzondere status is de openbare veiligheid en het publieke belang van dit vervoer. Deze argumenten overstijgen lokale omstandigheden die stedelijke distributie vormen en vormen aanleiding deze materie op één plaats te regelen. De vrijstelling is te vergelijken met de vrijstelling die hulpdiensten zoals politie, brandweer en ambulance genieten. Naar het oordeel van de regering zijn er, voor zover op dit moment is te overzien, geen andere categorieën weggebruikers die onder de genoemde specifieke argumenten in aanmerking komen voor een dergelijke vrijstelling.

De leden van de SP-fractie steunen het voorstel vanuit het oogpunt van veiligheid en administratieve lasten, maar vragen op welke wijze nog kan worden opgetreden tegen waardetransporteurs die in een overvolle winkelstraat rijden.

In deze gebieden geldt uiteraard de regelgeving uit de Wegenverkeerswet 1994. De vrijstelling zal evenwel alleen betrekking hebben op de toegangs-

---

<sup>1</sup> Zie ook: pagina 21 van «Meten is Weten» (versie 11-02-2008).



bepalingen die zijn ingesteld als gevolg zijn van de venstertijden. Alle andere verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de maximumsnelheid, blijven ook voor de groep van geld- en waardetransporteurs van kracht. Bovendien, op het moment dat een waardetransporteur in een volle winkelstraat voor een verkeersonveilige situatie zorgt biedt, naast de niet-vrijgestelde verkeersregels van de Wegenverkeerswet 1994, ook artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 de mogelijkheid om op te treden. Artikel 5 stelt namelijk dat het een ieder verboden is zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden verhinderd.

Daarnaast willen de fractieleden van de SP nader geïnformeerd worden over de wijze waarop de regering de gemeenten wil helpen om de infrastructuur aan te passen, zodat fysieke belemmeringen voor de vrijgestelde voertuigen weggenomen kunnen worden.

Met het nationaal vrijstellen van geld- en waardetransport van regelgeving rondom toegankelijkheid van winkelgebieden hebben deze transporteurs een titel in handen om gemeenten te dwingen eventuele fysieke belemmeringen weg te nemen. De feitelijke uitvoering hiervan behoort naar het oordeel van de regering tot de gemeentelijke beleidsvrijheid en vereist maatwerk. Er zijn vele specifieke toepassingen die gemeenten kunnen inzetten bij het bieden van selectieve toegang aan specifieke gebieden. Daarbij staat de gemeenten onder andere de nieuwe handleiding «selectieve toegang en doseren» ter beschikking. Deze handleiding, uitgegeven door het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW), kunnen gemeenten gebruiken bij het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving en de verbetering van de verkeersveiligheid in deze gebieden. De handleiding schenkt tevens uitgebreid aandacht aan het proces van de totstandkoming van een selectief toegang- of doseringssysteem.

De leden van de SP-fractie stellen voor om het verkeersbeleid grondig tegen het licht te houden en te bekijken welke onderwerpen er, naast de vrijstelling voor geld- en waardetransport, nog meer centraal geregeld zouden moeten worden.

De afweging of iets centraal dient te worden geregeld, dan wel decentraal geregeld kan blijven maakt onderdeel uit van de beleidsafwegingen op diverse terreinen binnen het verkeersbeleid. Daarbij zal inderdaad worden vastgehouden aan het motto «centraal regelen wat moet, decentraal wat kan».

Op dit moment zijn er echter geen redenen om het gehele verkeersbeleid op dit punt door te nemen.

### **Wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit**

De leden van de fractie van het CDA vragen uiteen te zetten wat de invloed is van de bepalingen uit de genoemde richtlijn op het voornemen om in 2011 te starten met de kilometerheffing voor vrachtverkeer.

Bij de uitwerking van in het wetsvoorstel Kilometerprijs ter uitvoering van Anders Betalen voor Mobiliteit zal bij het onderdeel dat betrekking heeft op het vrachtverkeer, rekening worden gehouden met de bepalingen zoals die in de Eurovignetrichtlijn hieromtrent zijn opgenomen.

De conclusie van de leden van de PvdA-fractie dat het versnellingsstarief niet kan gelden voor zware vrachtauto's die al voor het Eurovignet betalen, is juist. Het betreft hier echter alleen een restrictie die geldt voor wegen die behoren tot de Trans European Networks (TEN). Volgens Richtlijn 1999/62/EG1 zoals gewijzigd bij richtlijn 2006/38/EG2 geldt dit tot 2012 in elk geval voor goederenvervoer zwaarder dan 12 ton, na 2012 ook voor goederenvervoer zwaarder dan 3,5 ton.

Deze leden willen vervolgens weten of het versnellingsstarief moet worden gedifferentieerd naar Euro-emissienormen.

Inderdaad moet indien een lidstaat een toltarief wil heffen voor het gebruik van vrachtwagens op TEN-wegen vanaf 2010 in beginsel worden gedifferentieerd naar EURO-emissienormen (de zeven «klassen») zoals deze in de richtlijn zijn opgenomen. Op grond van het zogeheten Eurovig-netverdrag<sup>1</sup> heft Nederland voor het gebruik van autosnelwegen door zware vrachtwagens de zogeheten belasting zware motorrijtuigen. Dit is een gebruiksrecht in de zin van de richtlijn. De richtlijn verbiedt echter het gelijktijdig heffen van tolgeld als een gebruiksrecht tenzij er sprake is van een brug of een tunnel. Hetzelfde geldt voor het versnellingsstarief zoals voorgesteld in het aanhangige wetsvoorstel tot wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit.<sup>2</sup>

### **Artikel I, onderdeel B**

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering kan aangeven wat de gevolgen zijn van het ten laste van het tarief voor de aanvraag van een kentekenbewijs komen van de kosten van de toezicht op *recalls*.

Met het toezicht op *recalls* is een bedrag van ruim € 300 000 per jaar gemoeid. Bij de nadere uitwerking van het onderhavige wetsvoorstel zal in overleg met de RDW worden bepaald of deze kosten zullen worden vergoed uit de opslag op het tarief voor deel 1A van het kentekenbewijs (in dat geval ongeveer € 0,20) of uit de opslag op het tarief voor deel 1B van het kentekenbewijs (tenaamstelling) (in dat geval ongeveer € 0,05). Inmiddels zijn namelijk beide Kenteken-bewijsdelen aangewezen om de in artikel 4q van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde kosten geheel of gedeeltelijk te dekken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

---

<sup>1</sup> Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagen (Trb. 69) zoals gewijzigd bij het verdrag op 22 maart tot stand gekomen Protocol van 22 maart 2000 (Trb. 95).

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 615, nr. 2.