

Vergaderjaar 2004–2005

**29 910**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen alsmede vaststelling van overgangsbepalingen in verband daarmee**

**Nr. 7**

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

Ontvangen 15 maart 2005

#### **ALGEMEEN**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Ik stel met genoegen vast dat de aan het woord zijnde fracties de voorstellen positief hebben ontvangen. In het verslag zijn een aantal vragen gesteld, die in het navolgende zullen worden beantwoord. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen of kan worden ingegaan op de redenen die hebben geleid tot de vertraging die de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen heeft opgelopen. De invoering van een dergelijk systeem is een complexe operatie waarbij een zorgvuldige voorbereiding van groot belang is. Hierbij heeft het overleg met alle betrokkenen, van uitvoerders tot en met handhavers, meer tijd in beslag genomen dan verwacht.

#### **Achtergrond van het registratiesysteem**

De leden van de VVD-fractie vroegen wanneer wetsvoorstellen over eisen aangaande de rijvaardigheid in behandeling kunnen worden genomen. Ondergetekende gaat er vanuit dat de aan het woord zijnde leden doelen op de wetgeving ter invoering van een bromfietsrijbewijs. Momenteel wordt er ter uitvoering van het Actieplan Jonge Bromfietsers (Kamerstukken II 2003/2004, 29 398, nr. 14) gewerkt aan de opstelling van de wetgeving ter introductie van een bromfietsrijbewijs. Daarmee wordt verzekerd dat de bestuurder van een bromfiets over de vereiste kennis en vaardigheden voor een veilige verkeersdeelname beschikt. Het huidige bromfietscertificaat zal bij de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument (credit card-model) per 1 oktober 2006 in elk geval vervangen worden door een nieuwe categorie op het rijbewijsdocument zodat op die datum het bromfietsrijbewijs formeel wordt ingevoerd. Het daartoe strekkende wetsvoorstel zal de Tweede Kamer volgens de huidige planning nog voor het

eind van dit jaar bereiken. De besluitvorming over de voorstellen tot eventuele herziening van de exameneisen (waaronder een praktijkdeel) zal in de komende maanden worden afgerond.

### **Doelstelling en uitgangspunten**

De leden van de VVD-fractie vroegen of fietspaden zullen worden voorzien van permanente camera's.

Om de snelheid van bromfietsen te meten zal naar alle waarschijnlijkheid gebruik worden gemaakt van mobiele apparatuur. In principe zullen fietspaden niet worden voorzien van permanente camera's.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarop de verwachting is gebaseerd dat het aantal opgevoerde bromfietsen met 75% zal afnemen.

Deze verwachting is gebaseerd op een beoordeling van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Door de kentekening van bromfietsen is het mogelijk de handhaving van de verkeersregels aan te scherpen. Met name een stringenter recidive-beleid, waarbij eerder dan nu kan worden overgegaan tot inbeslagneming van een opgevoerde bromfiets, zal naar verwachting leiden tot een forse afname van het aantal opgevoerde bromfietsen. Daarnaast is de verwachting dat de genoemde maatregelen zullen leiden tot een gedragsverandering bij de jeugdige bromfietsbestuurder die op dit moment status ontleent aan een opgevoerde bromfiets.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen daarnaast hoe de ervaringen in andere landen zijn waar een registratie geldt.

Net als in Nederland met betrekking tot andere voertuigtypen waarvoor een kentekenregistratie geldt, werkt ook in andere landen een kentekenregistratie positief uit op de verbetering van de verkeersveiligheid en op een vermindering van het aantal diefstallen. Precieze cijfers daarover zijn niet bekend.

### **Hoofdkenmerken van de bromfietsregistratie**

De leden van de CDA-fractie vroegen of een opgevoerde bromfiets per definitie niet meer tot een goedgekeurd type behoort wanneer de door de constructie bepaalde maximumsnelheid ongedaan wordt gemaakt.

In het Voertuigreglement wordt, in lijn met de onderliggende EG-richtlijnen met betrekking tot typegoedkeuring, onderscheid gemaakt in toelatingseisen ten behoeve van een fabrikant om een typegoedkeuring te verkrijgen en de zogenoemde permanente eisen waaraan een voertuig moet voldoen dat reeds is toegelaten tot de weg. Nadat een voertuig eenmaal is toegelaten tot het verkeer op de weg en is voorzien van een kenteken(bewijs), gelden voor dat voertuig alleen de permanente eisen. De eis dat een voertuig blijvend moet voldoen aan de toelatingseisen, behorend bij een bepaald goedgekeurd type, is in strijd met de systematiek van de typegoedkeuring, zoals neergelegd in het Voertuigreglement. Overschrijding van de maximum constructiesnelheid is een overtreding van de desbetreffende permanente eis uit het Voertuigreglement. Daarnaast is de maximumsnelheid van een bromfiets, niet te verwarren met de maximum constructiesnelheid, neergelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

De leden van de fracties van de PvdA, de VVD en de ChristenUnie stelden enkele vragen over de kentekenregistratie van bromfietsen in relatie tot een APK.

Het opvoeren van bromfietsen is een technische ingreep die letterlijk van de ene op de andere dag kan worden uitgevoerd. Dat betekent dat een

bromfiets vandaag ongeschonden een APK zou doorkomen en de volgende dag weer opgevoerd kan rondrijden. Met het oog op één van de belangrijkste doelstellingen van de kentekenregistratie van bromfietsen, een verbetering van de verkeersveiligheid, heeft een APK voor bromfietsen dan ook weinig effect, omdat de oorzaak van de verkeersonveiligheid voornamelijk ligt in roekeloos rijgedrag van de bestuurder en het rijden op een opgevoerde bromfiets. Technische mankementen, waarop de APK naast het tegengaan van frauduleus handelen voornamelijk ziet, spelen een ondergeschikte rol. Een APK kan, doordat het een positieve uitwerking heeft op de technische toestand van een bromfiets, wel indirect positief uitwerken op de verkeersveiligheid. Een mogelijke invoering van een APK in de toekomst sluit ik dan ook niet uit. Alvorens een APK voor bromfietsen te overwegen dient eerst een onderzoek naar de kosten en baten van een dergelijke APK plaats te vinden. Voordat dit onderzoek gestart kan worden dienen de effecten van kentekenregistratie helder te zijn. Een onderzoek naar een APK voordat de effecten van de kentekenregistratie bekend zijn, zou gebaseerd zijn op een verkeerde uitgangspositie, omdat de situatie omtrent bromfietsen een aantal jaren na invoering van de kentekening in belangrijke mate zal verschillen van de huidige situatie.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de mogelijkheden nieuwe technologieën toe te passen bij de registratie van bromfietsen, waarmee bromfietsen herkend en gecontroleerd kunnen worden en of de politie is uitgerust met apparatuur om van deze technologieën gebruik te maken. Van nieuwe technologieën zal gebruik worden gemaakt door in een bromfiets een «tag», ofwel passieve chip, met gegevens over bromfiets en eigenaar aan te brengen. De RDW registreert vervolgens de door de brom- en snorfietsfabrikanten aangebrachte tags. De politie is in staat deze tags uit te lezen. Het aanbrengen van een tag is overigens niet verplicht. Daarnaast is de RDW voornemens om samen met de politie en kentekenproducenten een proef te doen om de kentekenplaten elektronisch uit te lezen met behulp van Radio Frequentie Identification (RFID) technologie. De verwachting is dat dit tot een verbetering bij de Geautoriseerde Afgifte en Inname van Kentekenplaten (GAIK) en handhaving door de politie zal leiden.

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de werkwijze met betrekking tot de kentekenregistratie van voertuigen waarmee niet op de openbare weg wordt gereden.

De wegenverkeerswetgeving is van toepassing op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen. Voertuigen, van welk type dan ook, die geen gebruik maken van de openbare weg, behoeven dan ook niet voorzien te zijn van een kenteken. De kentekening van deze voertuigen levert geen bijdrage aan de met de kentekenregistratie beoogde doelstellingen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen hoe voertuigen waarvoor geen kentekenplicht, maar wel een verzekeringsplicht geldt na inwerkingtreding van het wetsvoorstel kunnen worden herkend. Deze voertuigen worden herkenbaar, doordat de verplichting van een verzekeringsplaatje op gehandicaptenvoertuigen en fietsen met trapondersteuning ingevolgde de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) blijft gehandhaafd. Hiermee wordt de herkenbaarheid van deze groep voertuigen gewaarborgd.

### **Bromfietsregistratie en het buitenland**

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen hoe de politie controleert of een niet gekentekende bromfiets daadwerkelijk door een niet Nederlandse EU-onderdaan wordt bestuurd. De leden van de

VVD-fractie vroegen in dit verband of de gecreëerde uitzonderingspositie voor bestuurders van buitenlandse bromfietsen niet leidt tot een ongelijke behandeling.

Er zal niet gericht worden gecontroleerd op enkel en alleen ongekenkende bromfietsen. Indien een verkeersovertreding wordt geconstateerd kan er aanleiding zijn om naar het identificatiebewijs van de bestuurder te vragen. Verder vinden er gerichte bromfietscontroles plaats en dan zullen deze bromfietsen gewoon meegenomen worden. Ook bij een dergelijke controle kan de identiteit van de bestuurder achterhaald worden. Dit probleem doet zich alleen voor met Belgische bromfietsen, Duitse bromfietsen zijn gekentekend. Bromfietsen uit andere landen dan onze buurlanden, komen in Nederland niet of nauwelijks voor. Op basis van contacten met het buitenland verwacht ik overigens dat deze uitzonderingspositie van niet gekentekende bromfietsen tijdelijk is. Tegen deze achtergrond acht ik de verschillen in behandeling tussen wel en niet gekentekende bromfietsen verantwoord.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom met betrekking tot buitenlandse bromfietsen niet eenzelfde werkwijze wordt ingevoerd als nu van toepassing is op Nederlandse bromfietsen in Duitsland, waarvoor een speciaal kenteken wordt afgegeven door de Dienst Wegverkeer. Duitsland kent een kentekenplicht voor bromfietsen. Om de Nederlandse bromfietser in Duitsland onnodige aanhoudingen te besparen geeft de RDW voor deze groep momenteel een speciaal kenteken voor rijden in het buitenland af. De RDW geeft in dergelijke gevallen een kenteken af aan een Nederlandse bromfietshouder. Dezelfde werkwijze kan niet worden toegepast met betrekking tot buitenlandse bromfietsen, omdat het buitenlandse bromfietshouders betreft en, zoals de Raad van State aangeeft in zijn advies, is het laten aanvragen van een kentekenbewijs door niet in Nederland woonachtige personen een belemmering van het vrij verkeer en daarmee Europeesrechtelijk niet toegestaan. Formeel juridisch geldt dat ook voor de kentekenplicht voor de Nederlandse bromfiets in Duitsland, maar ik heb het minder opportuun geacht hierover bij de Duitse autoriteit bezwaar te maken. De omvang van de problematiek is gering en de lasten – ook voor de burger – om het probleem te ondervangen zijn overzienbaar.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen of zevendaagse kentekenbewijzen worden geïntroduceerd met het oog op de im- en export.

In de Nederlandse regelgeving (Kentekenreglement) zijn reeds algemene bepalingen opgenomen hoe te handelen in het geval van im- en export van voertuigen. Een zogenaamd zevendaags kentekenbewijs bestaat al en zal na de kentekening van bromfietsen ook van toepassing zijn op deze categorie voertuigen. Overigens wordt op dit moment de mogelijkheid onderzocht van een transitokentekenbewijs met als doel de export van voertuigen beter te faciliteren.

### **Handhaving**

De leden van de VVD- en de PvdA-fractie vroegen naar de voornemens van de politiekorpsen om daadwerkelijk te handhaven en in hoeverre in de prestatiecontracten met de korpsen aandacht wordt besteed aan inzet op dit thema.

Omdat bromfietzers een relatief groot deel van de verkeersongevallen voor hun rekening nemen – 8% van de verkeersdoden en circa 16% van de verkeersgewonden betreft een bromfietser – wordt door de politiekorpsen streng gecontroleerd of bromfietshouders de verkeersregels niet overtreden en of de bromfietsen wel voldoen aan de technische eisen. Zo zijn er landelijk in 2003 48 000 en in 2004 50 000 processen-verbaal opgemaakt

tegen opgevoerde bromfietsen. Door de kentekening van bromfietsen kan in de toekomst nog beter worden gehandhaafd. Daar waar in bepaalde politieregio's bijzondere overlast van bromfietsen wordt ondervonden, worden vaak specifieke projecten opgestart. In de prestatiecontracten zal echter geen specifieke aandacht aan dit onderwerp worden besteed.

### **Financiële gevolgen**

De leden van de CDA-fractie vroegen naar een indicatie, waar binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een reductie van de administratieve lasten valt te benoemen.

In het rapport «Minder lastig voor bedrijven» (Kamerstukken II 2003/2004, 29 515, nr. 4) zijn de maatregelen beschreven die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal uitvoeren om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven met 25% te reduceren in de periode 2003–2006. Daarnaast vindt er op dit moment een onderzoek plaats naar de administratieve lasten voor burgers en naar maatregelen om deze lasten te reduceren. Ik kan u op dit moment dan ook nog geen concrete reductie van de administratieve lasten voor burgers noemen. De stijging van de administratieve lasten als gevolg van de bromfietskentekening zal worden verrekend met de netto te bereiken besparingen.

De leden van de PvdA-fractie en de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de mogelijkheden om de uitgave van rond de € 50,- voor de verplichte registratie van bromfietsen te verlagen.

Kabinetsbreed uitgangspunt is dat de kosten van kentekening gedragen wordt door de gebruiker. Dit geldt voor alle categorieën voertuigen, niet alleen voor bromfietsen. Ik beseft terdege dat voor een specifieke groep van bromfietsbezitters € 47, zijnde de geschatte kosten voor de kentekening van een bromfiets, een groot bedrag is. In vergelijking met andere financiële uitgaven die gepaard gaan met het berijden van een bromfiets, zoals brandstofkosten en onderhoud, betreft het echter een bedrag dat exact bekend is en het moment van uitgave binnen een termijn van 14 maanden door de bromfietshouder zelf kan worden bepaald, afhankelijk van de persoonlijke financiële situatie. De regering zal dan ook niet bijdragen in de kosten voor een kenteken. Het is mij bekend dat de ANWB vanuit zijn functie als consumentenorganisatie de kosten van de kentekening te hoog vindt. Gelet op het bovenstaande is dit geen reden om van overheidswege bij te dragen in de kosten voor het kenteken. Daargelaten dat de regering niet bij zal dragen aan de kosten voor de kentekening, zal deze kostenpost voor de bromfietshouder wel lager uitvallen dan de geschatte € 47,-. Het deel van dit bedrag dat is gereserveerd voor eenmalige uitgaven van de RDW is namelijk met € 4,50 naar beneden bijgesteld, waardoor de kosten voor de kentekening van een bromfiets momenteel worden geschat op € 42,50.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waar het bedrag van €27,- op is gebaseerd dat in de eenmalige uitgaven is gereserveerd voor de RDW. De totale kosten die de RDW voor dit project maakt worden door de RDW voorgefinancierd en nadien door het heffen van tarieven terugverdiend. De kosten worden gedragen door degene die laat kentekenen. Het bedrag van € 27,- is dan ook het aan de RDW af te dragen tarief voor de aanvraag van een kentekenbewijs voor een bestaande bromfiets.

Het bedrag van € 27,- is tot stand gekomen door de begroting van het project, € 10,8 miljoen, te delen door het aantal bestaande voertuigen dat naar verwachting gekentekend zal worden, namelijk 400 000. De begroting van het project is door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd, mede op advies van de projectleiding waarin naast het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook BOVAG, RAI, Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie en Verbond van Verzekeraars zitting hebben. De totale projectkosten voor de RDW zijn te splitsen in een aantal kosten-

posten, namelijk de kosten van het aanpassen en ontwikkelen van tijdelijke ICT-systemen, de kosten van de met de kentekening gemoeide conversieorganisatie, de kosten voor de tenaamstelling van het kentekenbewijs bij het postkantoor, de communicatiekosten en tot slot de kosten voor middelen zoals kentekendocumenten, portiekosten en brieven. De RDW richt gedurende de conversie een tijdelijke organisatie in die verantwoordelijk is voor de afhandelingen van de aanvragen. Deze organisatie zal zich bezig houden met controles, uitvalmeldingen met bijbehorende uitzoekwerkzaamheden, het beheren en voeren van de correspondentie, verstrekken van specifieke informatie, helpdesk voor de bromfietsbranche, uitvoeren van steekproeven en alle overige werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor een goede afhandeling. Bij de start van het project Kentekening brom- en snorfietsen is op zorgvuldige wijze het aantal te kentekenen brom- en snorfietsen geraamd op 400 000 tot 460 000. Begin 2005 heeft een herijking plaatsgevonden gebaseerd op nieuwe cijfers uit de verzekeringsbranche en informatie uit de markt. De te verwachten aantallen worden nu geraamd op 480 000 tot 520 000 stuks. De kosten van het project nemen hierdoor toe met € 400 000, zodat de begroting van het project nu uit komt op € 11,2 miljoen. Omdat het bedrag voor de RDW voor de kentekening van bestaande bromfietsen tot stand komt door de begroting van het project te delen door het aantal bestaande voertuigen dat naar verwachting gekentekend zal worden, wordt dit bedrag op basis van 500 000 verwachte aanvragen vastgesteld op € 22,50.

De leden van de PvdA-fractie informeerden daarnaast naar een gelijkwaardige kostenvergelijking met het buitenland waar kentekenregistratie voor bromfietsen bestaat.

Een zinvolle kostenvergelijking met het buitenland is niet mogelijk, omdat de uitgangspunten van kentekenregistratie per land zeer verschillend zijn.

De leden van de PvdA- en de VVD-fractie vroegen of de regering in overleg wil treden met de Bond van Verzekeraars om te komen tot een verlaging van de verzekeringspremies voor bromfietsen.

De hoogte van de verzekeringspremies komt tot stand onder druk van concurrentie tussen verschillende verzekeraars. Vanwege deze onderlinge concurrentie zal de bromfietsregistratie, welke zal leiden tot minder verkeersongevallen en minder diefstal, naar verwachting een drukkend effect hebben op de hoogte van de verzekeringspremies. De regering beschikt echter niet over het instrument om de hoogte van de premies voor te schrijven.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen of alleen om budgettaire redenen is afgezien van een conversiekeuring voor alle bromfietsen. Een technische keuring zou leiden tot een kostenstijging met ongeveer € 30,- voor het kenteken. Dit is echter niet de voornaamste reden waarom is afgezien van een technische keuring. Het voordeel van een dergelijke keuring is namelijk maar tijdelijk, met name omdat een niet opgevoerde bromfiets onmiddellijk na een goedkeuring gewoon weer opgevoerd kan worden en daarmee weinig bijdraagt aan de doelstellingen van de kentekenregistratie. Indien desondanks zou zijn besloten een technische keuring in te voeren is het vanwege de verscheidenheid aan bromfietsen die reeds zijn toegelaten tot de weg, zeer moeilijk aan te geven welk deel in eerste instantie zou worden afgekeurd.

### **Invoerings- en overgangsmaatregelen**

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de evaluatievoornemens.

Een aantal jaren na invoering zullen de effecten van de kentekenregistratie worden geëvalueerd. Daarbij zal aandacht worden geschonken aan de

bereikte vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en de uitwerking op de handhaving. Tevens zal dan bezien worden of, met als nieuwe uitgangspunt de kentekening, een verdere verbetering op het gebied van de verkeersveiligheid mogelijk is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen daarnaast naar de invoeringsdatum van de verplichte kentekenregistratie en de wijze waarop de nieuwe wetgeving onder de aandacht van de doelgroep wordt gebracht. De voor de kentekenregistratie noodzakelijke wetgeving zal in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit tijdstip is naar verwachting 1 september 2005. Vanaf dat moment worden alle nieuwe bromfietsen van een kenteken voorzien. Bestaande bromfietsen kunnen vanaf 1 september 2005 tot en met 31 oktober 2006 worden aangeboden voor kentekening. Dit betekent dat vanaf 1 november 2006 alle bromfietsen van een kenteken moeten zijn voorzien. Veel aandacht zal worden besteed aan de communicatie naar de bromfietzers. Op de website van de RDW is nu al informatie beschikbaar over de bromfietskentekening en vanaf april 2005 wordt een specifieke campagne-site opgestart. Inmiddels is ook een start gemaakt met een direct-mail door de verzekeraars, die in het najaar van 2005 én het voorjaar van 2006 herhaald zal worden. Ook zal er een publieksfolder beschikbaar komen waarin op eenvoudige wijze het kentekenproces zal worden uitgelegd. Verder zal in diverse tijdschriften, huis aan huis bladen, kranten, met reclameboodschappen op de radio en met digitale reclame aandacht worden gevraagd voor de kentekenregistratie. Tenslotte zal de branche waar de bromfietser vanwege de schouw als eerste terecht moet in het kentekenproces, een belangrijke informatieve rol gaan vervullen.

## **ARTIKELN**

### **Artikel I**

De leden van de CDA-fractie vroegen of is overwogen de brommobiel gelijk te schakelen met motorrijtuigen, vanwege het aspect dat deze voertuigen breder zijn dan de overige bromfietsen. Brommobielen zijn vanwege de maximum constructiesnelheid van 45 km/uur meer vergelijkbaar met bromfietsen dan met enig ander type motorrijtuig. Daarom is ervoor gekozen de brommobielen onder te brengen in de categorie bromfietsen.

De leden van de CDA-fractie vroegen daarnaast waarom de verzekeringsplicht voor de fiets met elektrische trapondersteuning niet is komen te vervallen.

De fiets met elektrische trapondersteuning is in termen van de Wegenverkeerswet 1994 een fiets, en geen bromfiets. De eigenschappen van een dergelijke fiets zijn echter anders dan die van een gewone fiets. Vanwege de trapondersteuning ligt de gemiddelde snelheid hoger dan wanneer met een gewone fiets zou worden gereden. Dat is de reden de verzekeringsplicht op basis van de WAM (WA-plicht) voor fietsen met elektrische trapondersteuning te handhaven. Overigens sluit ik niet uit dat, indien uit nader onderzoek blijkt dat de risico's van het rijden met een fiets met trapondersteuning niet hoger zijn dan het rijden met een gewone fiets, de WA-plicht alsnog zal komen te vervallen.

De leden van de PvdA- en de SGP-fractie vroegen hoe wordt omgegaan met voertuigen die niet tot de bromfietsen behoren, maar wel verzekeringsplichtig zijn.

Voor deze groep voertuigen verandert er als gevolg van de kentekening niets. Het zogenaamde verzekeringsplaatje blijft voor deze groep voer-

tuigen gehandhaafd. Dit plaatje biedt de mogelijkheid niet gekentekende, maar wel verzekeringsplichtige voertuigen te identificeren.

## **Artikel II**

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de gevolgen van artikel II voor de reikwijdte van het eveneens aanhangige wetsvoorstel van het lid Duyvendak.

Door middel van artikel II wordt de bromfiets, voor wat betreft de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (WMB1994), uitgezonderd van de definitie van motorrijtuig met als gevolg dat een bromfiets niet onder de motorrijtuigenbelasting valt. Omdat het begrip motorrijtuig ook wordt gebezigd in artikel 80 van de WMB1994, het artikel waarin is neergelegd krachtens welke wettelijke bevoegdheden ter zake van het gebruik van de weg met motorrijtuigen belasting mag worden geheven door andere publiekrechtelijke lichamen dan het Rijk, heeft de in artikel II opgenomen wijziging ook gevolgen voor de reikwijdte van het wetsvoorstel van het lid Duyvendak. De belasting die door het voorstel in de Tolwet van het lid Duyvendak mogelijk wordt gemaakt wordt door middel van diezelfde wet namelijk ingevoegd in de limitatieve opsomming van artikel 80 van de WMB1994. Het gevolg van de in artikel II opgenomen wijziging van de WMB1994 is dat provincies, gemeenten en waterschappen de door de Tolwet mogelijk gemaakte belasting niet mogen heffen voor bromfietsen.

## **Artikel IV**

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarom is gekozen voor een steekproef van drie van elke honderd bromfietsen.

Dit percentage komt overeen met het steekproefpercentage bij de APK. Het steekproefpercentage voor de APK is ook 3% (zie artikel 86, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994). Hiervoor is gekozen omdat na onderzoek bleek dat bij een dergelijk percentage de kosten in goede verhouding staan tot de door deze controle afgedwongen betrouwbaarheid.

## **Artikel V**

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarom het speciale regime voor al in gebruik genomen bromfietsen veertien maanden van toepassing is.

Voor bestaande bromfietsen bestaat er gedurende een termijn van veertien maanden de gelegenheid een kenteken aan te vragen. Deze veertien maanden wordt een redelijke termijn voor de burger geacht om een kentekenbewijs aan te vragen. Daarnaast geeft deze termijn, uitgaande van een zekere mate van spreiding onder de aanvragen van een kenteken, voldoende capaciteit aan de branche en de RDW om de noodzakelijke verrichtingen te doen om tot de afgifte van alle aangevraagde kentekens te komen.

## **Artikel VI**

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen wat de beoogde datum van inwerkingtreding is.

De voor de kentekenregistratie noodzakelijke wetgeving zal in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit tijdstip is – uiteraard afhankelijk van de parlementaire behandeling van dit wetsvoorstel – naar verwachting 1 september 2005.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs