

Putten, 14 maart 2016

Onderwerp: internetconsultatie Wijziging Besluit voertuigen in verband met APK-richtlijn (2014/45/EU)
Kenmerk: B3886-2

Geachte heer, mevrouw,

Mede namens onze belanghebbende leden, ontvangt u hierbij de zienswijze/reactie van de Nederlandse Melkveehouders Vakbond (NMV) over de APK.

De NMV ondersteunen een verbetering van de verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan is de invoer van het T-rijbewijs. Wij zijn van mening dat agrarische ondernemers een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben en ondersteunen onze leden daarin.

Ten aanzien van de voorgestelde wijziging willen wij echter graag de volgende punten inbrengen:

1. Het draagvlak voor een algehele APK plicht voor agrarische voertuigen ontbreekt. Deze verplichting wordt gezien als een ongefundeerde maatregel die geïnitieerd is door de transport- en loonwerksector met het oogmerk om het 'boerenlandbouwverkeer' te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector.
2. Het ligt in de lijn van dit kabinetsbeleid een toename van (administratieve) regels zoveel mogelijk te voorkomen. Met dit wetsvoorstel wordt juist een verzwaring van regels voor onze leden in gang gezet.
3. De suggesties uit de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid sluiten niet geheel aan bij de praktijk en lijken vooral te zijn ingegeven door enkele incidenten. Wij zijn ervan overtuigd dat (land)bouwvoertuigen over het algemeen technisch in orde zijn en gebruikt worden voor de juiste doelen. Agrarische ondernemers hebben belang bij een goede technische staat omdat zij bij gebruik van deze voertuigen moeten vertrouwen op de kwaliteit, met name onder allerlei onvoorspelbare weersomstandigheden.
Landbouwverkeer is bestemd voor gebruik buiten de openbare weg.
4. De Onderzoeksraad heeft haar onderzoek te beperkt uitgevoerd. Er is alleen gekeken naar de voertuigen en bestuurders en niet naar de staat van de openbare weg, waar deze voertuigen gebruik van maken.
In de toenemende drang om vrachtverkeer te weren, is de veiligheid door toedoen van de weginrichting voor landbouwverkeer verslechterd. De NMV is van mening dat bij de inrichting van het wegennet veel meer rekening gehouden dient te worden met landbouwverkeer. Onze leden zijn aangewezen op het gebruik van wegen die toegang tot hun percelen geven. De kans is groot dat de verslechtering van het wegennet tot meer ongevallen heeft geleid. Dit verklaart de verschuiving van ongevallen van provinciale wegen naar wegen die bij gemeenten in beheer zijn. (MvT p. 3). De Nederlandse overheid is net zoals de NMV een voorstander van grondgebonden landbouwbedrijven. Dat heeft ook tot gevolg dat er beter rekening gehouden moet worden met landbouwverkeer bij de inrichting van wegen.
De NMV bestrijden dat er meer landbouwverkeer is (MvT. P. 4). Het areaal landbouwgrond is met 9% afgenomen. Gezien het feit dat de vervoercapaciteit van het materieel groter is heeft dit aanzienlijk minder transportbewegingen tot gevolg.
5. De gemiddelde economische omvang van de bedrijven geeft een vertekend beeld over de draagkracht van de sector. In de MvT wordt een bedrag van 314.000 euro per bedrijf over 2013 genoemd. Het gemiddelde inkomen van de akkerbouwer was dat jaar veel lager. Het inkomen van akkerbouwbedrijven was in 2014 gelijk aan modaal, namelijk 35.000 euro. Met de mogelijke komst van TTIP zullen de inkomens verder onder druk komen. Inmiddels is duidelijk dat veel varkensbedrijven met verlies draaiden in 2015 en voor de meeste melkveehouders was het gemiddelde inkomen slechts 20.000 euro is er op dit moment anno 2016 geen inkomen te behalen;

ook daar moet geld bij.

De NMV is van mening dat de kosten van invoering van de APK verplichting worden onderschat. Als voorbeeld wijst de NMV op de invoering van het bromfietskenteken. Dat bleken er twee keer zoveel te zijn dan geschat.

6. Er wordt niets ondersteund met cijfers dat de verkeersveiligheid in sommige andere Europese landen waar tractoren wel kentekens hebben, veiliger / beter is dan de situatie in Nederland.

7. Het doel van de Wegenverkeerswet 1994 beoogt een goede doorstroming en veiligheid van het verkeer. Concurrentieoverwegingen mogen niet toegepast worden. Bovendien is er geen concurrentie tussen de bouw en de landbouw. Op vele gebieden zoals dierenwelzijn, voedselveiligheid, rode diesel, assurantiebelasting en milieu legt Nederland onze leden zwaardere regels op dan de agrariërs in de omliggende EU landen, waardoor de concurrentiepositie van de landbouw binnen de EU op dit moment al slechter is. Daarbij is het ook nog eens zo dat agrarische producten die hier niet geproduceerd mogen worden, vanuit niet-EU-landen wel geïmporteerd worden binnen de EU. De richtlijnen duiden alleen op concurrentie bij gebruik van tractoren die meer dan 40 km rijden voor commercieel goederenvervoer/transportactiviteiten over de openbare weg. Dit is niet de doelgroep omdat boeren hun tractoren grotendeels buiten de openbare weg gebruiken.

8. De verplichtingen die voortvloeien uit de Europese Richtlijnen over de APK keuring en de controles gaan alleen over tractoren met een snelheid van meer dan 40 km die vooral op de openbare weg worden gebruikt.

De landbouw gebruikt tractoren grotendeels buiten de openbare weg. Landbouwvoertuigen brengen aanzienlijk meer tijd door in de landbouw dan op de openbare weg.

9. Er is geen concrete oplossing voor voertuigen die zelden op de weg komen.

10. De NMV wil voor de tractoren inclusief getrokken voertuigen voor haar leden een uitzondering/vrijstelling voor de APK plicht. Dit naar voorbeeld van de categorie zoals bedoeld op p. 13 van de MvT. Het betreft hier de voertuigen die veelal ingezet kunnen worden bij gebruik in de openbare ruimte, waarbij het Rijk zelf belanghebbend is.

11. APK

In de MvT p. 16 paragraaf 4.3 wordt aangegeven dat er voor de APK-plicht twee soorten tractoren zijn, nl. onder de 40 en boven de 40 km. Het is voor de NMV niet duidelijk of de tractoren van onze leden onder de 40 km per categorie vallen die vrij zijn van een APK-verplichting. De Richtlijn doelt niet op landbouwtractoren die op het land worden gebruikt, maar op commercieel goederenvervoer op de weg.

Nog explicieter mogen volgens deze richtlijn de voertuigen worden uitgesloten van een APK: Voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers.

12. Secundair acht de NMV de keuringsfrequentie van een keer in de twee jaar veel te hoog.

13. De keuringstermijn sluit niet aan bij de reguliere onderhoudsperiode die buiten de oogsttijd worden uitgevoerd, zodat er minder gecombineerd kan worden.

14. Door de vervoersbewegingen zorgt een APK keuring zorgt voor meer milieu- en verkeersbelasting als de keuring niet op het boerenerf gedaan mag worden.

Samenvattend verzoekt de NMV om geen APK-verplichting voor tractoren op te leggen en in ieder geval rekening te houden met de eerder genoemde punten.

Graag ontvang ik uw bevestiging en een kopie van de commentaarnota.

Met vriendelijke groet,

Nederlandse Melkveehouders Vakbond

H. Wiegersma

voorzitter

