

Reactie op internetconsultatie:

Aanpassing Regeling Voertuigen (2022)

BMWT is de belangenbehartiger van leveranciers van bouwmachines, magazijnrichtingen, wegenbouwmachines en (intern) transportmaterieel. BMWT levert toegevoegde waarde voor de leden en hun klanten op het gebied van veilig, deskundigheid en duurzaam werken met werkmaterieel en arbeidsmiddelen. De ruim 100 BMWT-bedrijven helpen hun klanten dagelijks werkmaterieel op een veilige en duurzame manier in te zetten in de bedrijfsprocessen.

BMWT is altijd voorstander geweest van een kentekenplicht voor (land)bouwvoertuigen. Een kenteken vergroot de herkenbaarheid en traceerbaarheid van voertuigen op de openbare weg en dit bevordert de verkeersveiligheid. Ook is het eigenaarschap van de machine eenvoudig vast te stellen met alle voordelen van dien. Met bijna twee jaar praktijkervaring met de kentekenplicht, moeten we helaas ook concluderen dat er voor de categorie mobiele machines hardnekkige invoeringsproblemen zijn met vervelende praktische gevolgen voor gebruikers en leveranciers van deze machines. Dit leidt tot veel kosten en bovendien kunnen sommige machines simpelweg niet voldoen aan de permanente eisen. BMWT doet een dringend beroep op het Ministerie om deze praktische problemen weg te nemen.

Geconcludeerd kan worden dat er grofweg twee groepen machines zijn. 1) De grote machines die werkelijk deelnemen aan het verkeer (knikdumpers, mobiele graafmachine, wielladers) en 2) machines die primair werktuig zijn en zich toevallig begeven op de openbare weg.

BMWT is blij dat met name voor de 1^e groep, de voorlopige oplossingen die nu in de wijze van keuren, zoals RDW sinds 1 januari 2022 hanteert, nu een wettelijke borging krijgen. Helaas moeten we ook constateren dat een aantal fundamentele bronnen van problemen niet opgelost worden, met name voor de 2^e groep machines. Machines die wel noodzakelijk zijn voor de maatschappij, en nu (stiekem/ formeel) heel belangrijke sectoren op slot zet.

1. Onderscheid tussen “deelnemen aan het verkeer” en “werken met werktuigen”.

De groep mobiele machines is een zeer diverse groep machines. Voor machines die echt deelnemen in het verkeer – in de zin van A naar B rijden – is de wetgeving met de voorgestelde wijzigingen maar een praktisch acceptabel niveau gebracht. Voor een belangrijke groep werktuigen die praktisch niet deelnemen aan het verkeer, is er geen oplossing. Hoewel verkeerstechnisch de aantallen werktuigen niet groot is, is de frustratie hierover groot. Omdat de handhaving / pakkans laag is, wordt de wetgeving massaal niet gevolgd. Echter zijn de maatschappelijke consequenties potentieel enorm, maar de pijn is beperkt omdat de maatschappij de regels negeert. Zie de paragrafen “**Definitie “openbare weg”**” en “**Machines die niet aan de permanente eisen kunnen voldoen.**” voor meer details.

De kans op boetes is zeer laag. Echter in het geval van een ongeval is het de rol van de verzekeraars het grootste risico. Het niet geregistreerd / gekentekend zijn is een legitiem argument zijn om de schade niet te vergoeden. Het onverzekerd zijn is een

risico dan men maatschappelijk niet moet willen lopen. Dit is waarom ook het belangrijk is, om dit punt snel beleidsmatig op te lossen.

2. Definitie “openbare weg”

De definitie van “openbare weg” is ruimer dan veel bedrijven en burgers beseffen. Elk terrein zonder direct toezicht én fysieke barrière is “openbare weg”. Alle mobiele machines moeten dan dus een kenteken hebben en voldoen aan de wettelijke technische eisen.

Bijna elk golfterrein, een achter-om bij een particuliere tuin, parkeerterrein of erf / onoverdekt terrein bij een bedrijf(-shal) is daarmee openbare weg. Onbedoeld vallen heel veel machines nu onder de wetgeving, terwijl men in de veronderstelling is dat ze alleen op eigen terrein rijden.

In Artikel 1b van het Kentekenreglement is nu een flinke opsomming opgenomen van specifieke machines die zijn vrijgesteld voor registratie en kentekenplicht. De achterban van BMWT pleit ervoor om “eigen terrein” aan deze opsomming toe te voegen. Aanvullend hierop een straal van 200m rondom het eigen terrein (waarop werkzaamheden plaats vinden) hier aan toe te voegen.

Tekstsuggestie:

0.1° Die zich uitsluitend bevinden of werkzaam zijn op “eigen terrein”, dat formeel wel aan de eisen van openbare weg voldoet. Waaronder een parkeerplaats / rangeerterrein / erf behorende bij een winkel of bedrijf, havens, eigen erf, golfbaan, weiland/akker, etc. Het eigen terrein is visueel herkenbaar middels bestrating en/of borden / markeringen en/of hekken

0.2 Die zich op de openbare weg bevinden ten behoeve van het direct laden en lossen of anders uitvoeren van de functie waarvoor zij ontworpen zijn, op de korst mogelijke afstand van het “eigen terrein”, doch maximaal 200m bevinden vanaf een “eigen terrein” waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd

NB: Deze aanpassing ontslaat de machines niet aan de verplichting aan de permanente eisen te voldoen, maar maakt het wel mogelijk de machines verzekert te krijgen en de handel weer legaal te laten uitleveren. BMWT blijft in de toekomst graag meewerken naar een meer structurele oplossing. Vanwege de hoge nood in de branche pleit BMWT daarom wel voor deze suboptimale oplossing.

3. Machines die niet aan de permanente eisen kunnen voldoen.

Het verschil met het punt **Definitie “openbare weg”** en deze paragraaf, is dat een aantal machines technisch/functioneel niet kunnen voldoen aan de wettelijke eisen vanwege de functie die ze moeten uitvoeren. De facto zijn deze machines nu verboden verklaart.

Concreet voorbeeld is bijvoorbeeld de zijlader. Op de machine zelf, op de plek waar zij de last moeten oppakken, moet een spiegel geplaatst worden vanuit de wettelijke eisen. Op een last op te kunnen pakken is vrije ruimte nodig, dit is strijdig met het verplicht plaatsen van een spiegel (incl. steunen).

Nog naast het feit dat zij geen voor- of achterkant hebben, omdat zij letterlijk alle kanten op kunnen bewegen. Dit maakt het plaatsen van bijvoorbeeld koplampen en andere aanpassingen een theoretische exercitie, die geen toegevoegde waarde heeft voor de veiligheid, maar wel veel kosten met zich meebrengt.

BMWT weet uit eerdere contacten met I&W dat het ministerie dit probleem onderkent. BMWT betreurt dat het binnen 2 jaar na ingaan van de wet het nog niet mogelijk is, om

voor de maatschappij noodzakelijke machines op een legale manier aan het werk te krijgen/houden. BMWT roept op dit met hoogste prioriteit wel mogelijk te maken. Zijladers zijn noodzakelijke machines in veel industrieën, waaronder de houthandel, bouw en metaalbewerking. Omdat de machines de facto verboden zijn, kunnen al deze industrieën niet legaal werken, wat zeer noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering c.q. op voor een Arbo-technische veilige manier van opereren.

NB: deze machines zijn werktuigen, ze voeren een functie uit, maar nemen geen deel aan het verkeer. Ze rijdt niet van A naar B over de weg.

NB2: Machine met gelijkwaardige functies, maar oudere uitvoeringen (dus minder veilig) zijn in de conversie wel goedgekeurd. Moderne varianten met minder uitstoot en betere veiligheidstechnieken worden nu niet toegelaten.

NB3: Deze aanpassing ontslaat de machines niet aan de verplichting aan de permanente eisen te voldoen, maar maakt het wel mogelijk de machines verzekert te krijgen en de handel weer legaal te laten uitleveren. BMWT blijft in de toekomst graag meewerken naar een meer structurele oplossing. Vanwege de hoge nood in de branche pleit BMWT daarom wel voor deze suboptimale oplossing.

4. Registreren versus voldoen aan permanente (technische) eisen.

In de processen van RDW wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het registreren van een machine, het goedkeuren van een machine en het kentekenen. Registratie is de machine koppelen aan een eigenaar, en de kentekening is het fysiek plakken van de gele plaat op de machine.

De grootste voordelen van de invoering van de registratie/kentekenplicht zitten in het registreren en kentekenen. Dit maakt handhaving mogen, helpt bij opsporing van diefstal en maakt machines individueel herkenbaarder voor bijvoorbeeld verzekering en ongeval opsporing. Uitgaande dat bepaalde Machines die niet aan de permanente eisen kunnen voldoen. en dat de Definitie “openbare weg” schuurt, *pleit BMWT voor de loskoppeling in de wet, dat een geregistreerde machine altijd moet voldoen aan de permanente eisen. Door in specifieke situatie niet door RDW beoordeelde machines te registreren, blijven de voordelen van de kentekenplicht bestaan, zonder dat er onwerkbaar situaties ontstaan. Specifieke situaties zijn: als de machine alleen op eigen terrein gebruik wordt, of bij Machines die niet aan de permanente eisen kunnen voldoen.*

5. Zijladers

Dit punt moet gezien worden als noodmaatregel om een specifiek punt bij de vorige paragraaf “**Machines die niet aan de permanente eisen kunnen voldoen.**” op te lossen. Dit in combinatie én in aanvulling op de vrijstellingsopsomming van [Artikel 1b van het Kentekenreglement](#): In dit artikel zijn meeneemheftrucks zijn vrijgesteld. Zijladers zijn technisch zeer verwant, alleen groter uitgevoerd. Omdat deze zijladers technisch niet kunnen voldoen aan de permanente eisen, *verzoekt BMWT de tekst redactioneel aan te passen naar “meeneemheftrucks en zijladers”*

6. Wegenbouwmachines

In aanvulling op de in alina over Zijladers genoemde opsomming van [Artikel 1b van het Kentekenreglement](#) zijn asfalteermachines vrijgesteld. De geest van de opsomming suggereert alle machines – niet zijnde voertuigen- die betrokken zijn op een bouwplaats van een weg, zijn vrijgesteld. De lijnentrekmachine is bijvoorbeeld niet vrijgesteld, maar voldoet wel aan de geest van de opsomming. *BMWT verzoekt samen met Bouwend Nederland, de tekst redactioneel aan te passen naar “zijnde een machine ten behoeve van wegenbouw en -onderhoud (waaronder een asfalteermachine, wals, asfaltfrees) of*

hoogwerker zonder zitplaats, die zich bevinden op of geparkeerd zijn nabij een weggedeelte waar werkzaamheden op of aan de weg plaatsvinden

7. Nationale Typegoedkeuring Mobiele Machine

BMWT is blij dat Nationale Typegoedkeuring voor Mobiele Machines nu wettelijk mogelijk wordt. Helaas wel pas 2,5 jaar naar de politieke toezegging.

BMWT leden maken zich zorgen over de praktische haalbaarheid. De RDW protocollen zijn erg zwaar, de ontwikkeltijd daarmee erg lang en de terugverdientijd is kort. BMWT verwacht dat deze totale lange (wettelijke en praktische) doorlooptijd het succes van de NTG in de weg staat. **BMWT pleit ervoor om RDW instructies mee toegeven om de protocollen niet te zwaar in te richten, zodat men op importeursniveau aan de COP eisen kan voldoen.**

De huidige Nationale Typegoedkeuring eisen en procedures zijn te laat bekend in de markt om tijdig in te kunnen worden gevoerd. Technische aanpassingen van bestaande modellen hebben een minimale doorlooptijd van 1-2 jaar. **Voor alle technische aanpassing, die effectief een verzwaaring zijn van de eisen pleit BMWT voor een overgangperiode van 2 jaar.**

8. Capaciteit RDW t.b.v. individuele keuringen

Grofweg 2/3 van de geregistreerde mobiele machines worden nu geregistreerd via de tijdelijke voorziening. 1/3 van de machines gaat via het RDW keuringsstation.

BMWT schat in dat de benodigde aantallen machines na afschaffing van de tijdelijke voorziening, niet correct zijn. De huidige Nationale Typegoedkeuring eisen en procedures zijn te laat bekend in de markt om met ingang van de wetgeving in te kunnen worden gevoerd. Dit heeft impact op vele fronten, waaronder het aantal bedrijven dat de typegoedkeuring daadwerkelijk gaat gebruiken. Het is bekend dat de capaciteit van vrachtwagenkeuringen, door gebrek aan keurmeesters, onder druk staat. Dezelfde keurmeesters moeten ook mobiele machines individueel gaan keuren. BMWT vreest oplopende doorlooptijden tussen keuringsaanvraag en goedkeur, bij individuele keuringen op het keuringsstation.

BMWT verzoekt een harde toezegging qua bandbreedte (min-max werkdagen tussen aanvraag en keuring), zodat ondernemers hierop planningen en afspraken met klanten kunnen maken. Tevens verzoekt BMWT een resultaat verplichting van RDW op deze bandbreedte.

9. Vrijwillige registratie van mobiele machine. Vrijstelling bepaalde voertuigen / Grensverkeer

Bepaalde type voertuigen zijn vrijgesteld van registratieplicht bijvoorbeeld vanwege lage constructiesnelheid. Sommige van deze machines kunnen technisch zeer goed voldoen aan de technische eisen. Nu ben je registratieplicht of het is niet mogelijk te registreren. Het is wenselijk dat gebruikers ook vrijwillig hun vrijgestelde voertuig kunnen registreren, bijvoorbeeld voor gebruik in het buitenland. België hanteert bijvoorbeeld strengere kaders welke voertuigen wel/niet moeten zijn geregistreerd. In het kader van vrij vervoer van mens en goederen is het wenselijk dat NL-se voertuigen, hun werk kunnen doen in de grensregio, zonder dit voertuig te moeten registreren in het buurland.

BMWT verzoekt het mogelijk te maken dat vrijgestelde voertuigen op grond van artikel 1b van het kenteken reglement, toch vrijwillig geregistreerd kunnen worden.

10. Minimaal 20% belasting op de gestuurde as (Heftrucks)

Artikel 5.18.24 Regeling voertuigen bepaalt dat “De last onder de bestuurde as ..., mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van het voertuig.” Heftrucks zijn zo

ontworpen dat zij ware lasten veilig kunnen liften en verplaatsen (incl. sturbewegingen). Met maximale belasting is er gemiddeld 10-11% druk op de gestuurde achteras.

Dit artikel zorgt nu voor een functionele beperking van de machine, terwijl er geen veiligere alternatieven zijn om bijvoorbeeld een lading uit een vrachtwagen te halen.

BMWT verzoekt voor heftrucks een uitzondering op te nemen in dit artikel.

11. Definitie “Mobiële Machine” versus beleving in de branche

Een mobiele machine is nu gedefinieerd als Kenmerkend bij een keuring is het kenmerkend dat deze een werktuig functie moet hebben.

Als alleen een aanhanger wordt voortbewogen, dan moet deze “machine” gekeurd worden als landbouwtrekker of vrachtwagen. Dit om oneerlijke concurrentie met vrachtvervoer te voorkomen. De enige uitzondering die nu gemaakt is, is voor het rangeren van trailers middels Terminal Trekkers. Op kleinere schaal worden ook industriële trekkers ingezet om vaak zware (half-fabrikaten) over korte afstand te vervoeren van de ene naar andere hal binnen een industrieterrein. De aanhangers zijn vaak op maat gemaakt voor zeer grote gewichten of het stabiel houden van bijzondere constructies. De aanhanger zijn vaak landbouwaanhangers. Deze mogen niet door vrachtwagens worden getrokken (oneerlijke concurrentie bestrijding).

BMWT pleit ervoor om Industriële Trekkers net als Terminal Trekkers als mobiele machines te beschouwen.

12. Optioneel toestaan om een (GAIK) kentekenplaat aan de voorzijde te mogen voeren.

Het is nu alleen toegestaan om een kentekenplaat aan de achterzijde te voeren. IN het grensverkeer is het wenselijk om ook een kentekenplaat aan de voorzijde te mogen voeren. In België is dit bijvoorbeeld verplicht en in Duitsland zeer wenselijk.

BMWT pleit ervoor om dit wettelijk mogelijk te maken. Het voordeel van het optioneel maken is, dat dit alleen kosten verhogend werkt voor de doelgroepen die ook daadwerkelijk voordeel hebben van een kentekenplaat aan de voorzijde.

Tekstvoorstel: [Artikel 5.7a.1 Regeling voertuigen](#) (Idem 7.8.1 en 7.7.1 MMBS)

2. De geregistreeerde mobiele machine moet aan de achterzijde zijn voorzien van de juiste kentekenplaat. De geregistreeerde mobiele machine mag optioneel aan de voorzijde zijn voorzien van de juiste kentekenplaat.

13. Eenduidige set maatregelen bij een eenduidige breedtemaat

Vanuit de gebruikers eisen gelden bij verschillende breedte afmetingen verschillende eisen.

Denk aan verschillende breedtes in [Artikel 5.7a.51 Regeling voertuigen](#), dat een zwaailicht (2,6m) en/of breedte markering (2,55m) noodzakelijk is. **BMWT pleit voor duidelijke grenzen gebaseerd op risico's en/of specifieke maatregelen. Denk aan één set maatregelen (geldig vanaf 2,55m) voor breedte markering, zwaailichten, etc. en pas één volgende set maatregelen wanneer ontheffing op breedte nodig is (3m grens).**

14. Zwaailicht gebruik bij 2,6m versus vergelijk regelingen optische signalen

[Artikel 5.7a.64 Regeling voertuigen](#) lid 2 verbiedt het gebruik van knipperende lampen, terwijl zwaailichten bij een breedte vanaf 2,6m verplicht zijn.

BMWT adviseert een redactionele wijziging, zodat een verplichte zwaailamp, ook daadwerkelijk gebruikt mag worden in de beoogde situatie.



veiligheid
kwaliteit
duurzaamheid
deskundig en
betrouwbaar

15. Internationale vloot machines

De vloot van machines is niet beperkt tot de landgrenzen van Nederland. Voor speciale evenementen of projecten wordt regelmatig vanuit heel Europa machines voor een relatief korte periode (weken tot enkele maanden) naar Nederland gehaald. Vanwege de ruime Definitie “openbare weg” moeten deze tijdelijk in Nederland verblijvende machines dan ook voldoen aan de kentekenplicht. Deze kentekens worden dan weer onbruikbaar gemaakt na de kort durende klus/project.

BMWT pleit ervoor om voor deze situatie een tijdelijk kenteken te ontwikkelen. Net als bijvoorbeeld bij import/export van personenauto's wordt gebruikt. Uiteraard zonder fysieke keuring, wel met verzekeringsplicht en tijdelijke geldigheid. De geldigheidsduur zou per aanvraag kunnen worden vastgesteld.

16. Vermeerdering maximumconstructiesnelheid

“[Artikel 5.7a.8 Regeling voertuigen](#) vereist dat “Mobiële machines moeten bij voortduring voldoen aan de in het kentekenregister geregistreerde maximumconstructiesnelheid, vermeerderd met 5 km/h.”

Probleem 1: Het is voor kleinere mobiele machines met een constructiesnelheid tussen de 6 en 11 km/u het niet mogelijk is om aan deze eis te voldoen. Voorbeeld als de machine maximaal 7 km/u kan rijden (maximumconstructiesnelheid) moet deze verplicht worden geregistreerd. Echter vanuit de voertuigeisen moet deze bij voortduring tenminste $7+5=12$ km/u kunnen rijden. Deze eisen conflicteren.

BMWT stelt voor om de wettekst te veranderen in “...vermeerderd met maximaal 5 km/h.”

Probleem 2: Er zijn veel machines met een constructiesnelheid < 6 km/u die wel willen registreren, zie de paragraaf Vrijwillige registratie van mobiele machine. Vrijstelling bepaalde voertuigen / Grensverkeer Als de interpretatie is dat de constructiesnelheid niet gehaald hoeft te worden, maar slechts een maximum is, dan is dit een vrijbrief om wel machines te registreren die niet bedoeld zijn om te registreren.

BMWT stelt voor om de wettekst te veranderen in “...moeten bij voortduring kunnen voldoen aan...”

17. Oplossingen voor openstaande praktische knelpunten buiten de scope van deze wetwijzigingen.

BMWT heeft met Cumela, LTO en Fedecom op 19 oktober 2022 een gezamenlijke brief gestuurd, met openstaande punten die buiten de scope van deze wetwijziging vallen, maar wel urgent zijn in het dossier kentekenplicht voor (land)bouwvoertuigen.

BMWT, namens al haar leden, nodigt de diverse beleidsmedewerkers & juristen (incl. leidinggevend) van het ministerie op de vlakken van voertuigeisen, kentekening, T-rijbewijs, APK en motorijtuigenbelasting, etc. uit om de diversiteit van mobiele machines te ervaren in een op maat gemaakt werkbezoek. Om zo de beschreven problemen in de praktijk te ervaren en deze in gezamenlijkheid te helpen oplossen.

BMWT is blij dat I&W sinds de zomer een meer proactieve houding heeft in dit dossier. We zien dan ook uit naar de verdere samenwerking en hebben vertrouwen in de diverse initiatieven die afgelopen maanden zijn ontplooid.



veiligheid
kwaliteit
duurzaamheid
deskundig en
betrouwbaar

Maatschappelijke impact “niet kunnen voldoen aan de technische eisen

Er is geen goede registratie van deze machines. Geschat zijn de volgende aantallen machines: Reachstacker: 500-600 stuks, Empty containerhandlers 400-600 stuks, Industriële trekker 1.000 stuks, Zijladers 6.000 stuks in NL, Zeer grote wiellader 25 stuks.

Zij voeren gezamenlijk zeer essentiële taken uit. Zonder deze relatief kleine groep machines **kunnen branches** als de bouw(-handel), houtindustrie en -handel, havenoverslag, recycling, bulkoverslag, metaalbewerking, hoveniers/stratemakers, etc. **niet (veilig) opereren.**