

## **MEMORIE VAN TOELICHTING**

### **CONCEPT**

### **ALGEMEEN DEEL**

#### **1 Inleiding**

##### *1.1 Strekking van het voorstel*

Het onderhavige wetsvoorstel bevat de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994) in verband met de invoering van de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtractoren (hierna: LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS), mobiele machines (hierna: MM) en aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines achter LBT's en MMBS'en (hierna: LBTA). Op LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's wordt in beginsel het registratiesysteem van toepassing zoals dat nu ook voor andere gekentekende motorrijtuigen geldt. Voor die voertuigen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het wetsvoorstel reeds in het verkeer zijn, wordt voorzien in een aangepaste procedure (conversie) die moet worden gevolgd om voor deze voertuigen een kenteken te verkrijgen.

##### *1.2 Inhoudsopgave*

In paragraaf 2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting zal worden ingegaan op de aanleiding en noodzaak van de voorgestelde kentekenplicht. In paragraaf 3 worden de hoofdlijnen van het voorstel toegelicht voor zowel het bestaande voertuigpark als nieuwe voertuigen. In paragraaf 4 zal worden ingegaan op de verhouding tot de bestaande regelgeving met betrekking tot onder meer de algemene periodieke keuring (hierna: APK) en de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB) en in paragraaf 5 de onderzochte alternatieven. In paragraaf 6 worden de uitvoering en de handavingsaspecten toegelicht, terwijl in de paragrafen 7 en 8 respectievelijk de financiële gevolgen voor burgers en bedrijven en de consultatie aan de orde komen. Paragraaf 9 gaat over de inwerkingtreding. In paragraaf 10 tenslotte zal worden ingegaan op voorlichting.

#### **2 Aanleiding en noodzaak**

Het voorstel om de kentekenplicht in te voeren voor genoemde voertuigen maakte aanvankelijk deel uit van een pakket aan maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, bestaande uit een rijbewijsplicht, kentekenplicht en een snelheidsverhoging.<sup>1</sup> In de Tweede Kamer rees echter bezwaar tegen de administratieve lasten van de kentekening.<sup>2</sup> Dit leidde uiteindelijk tot het besluit van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat te bekijken of op andere wijze iets kon worden gedaan aan de ongevallen met tractoren<sup>3</sup>. Ondertussen had Veilig Verkeer Nederland in overleg met de minister de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen opgericht (hierna de Initiatiefgroep), met als doel adviezen op te stellen om de veiligheid van het landbouwverkeer op de openbare weg

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XII, nr. 46

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2006/07, 30800 XIV, nr. 47

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2006/07, 30800 XII, nr. 78

verder te vergroten. Daarin was ook een voorstel voor de kentekenplicht opgenomen, die door de Initiatiefgroep algemeen als een belangrijk middel werd gezien om de rijbewijsplicht, maximumsnelheden en de technische staat van het voertuig effectief te kunnen handhaven. Verder werd gewezen op het belang van voldoende draagvlak en de noodzaak voor een redelijke verhouding tussen baten en lasten. Aansluitend is in 2010 door de Onderzoeksraad voor Veiligheid een rapport opgesteld over "verkeersongevallen met (land)bouwoertuigen"<sup>4</sup>. Na overleg met de Tweede Kamer is alleen het punt van de invoering van de rijbewijsplicht verder uitgewerkt<sup>5</sup>. De wetwijziging dienaangaande is inmiddels gepubliceerd<sup>6</sup> en treedt per 1 juli 2015 in werking.

De motie Kuiken<sup>7</sup> van 13 februari 2013 zette de kentekenplicht voor tractoren die op de openbare weg rijden weer op de agenda. De Tweede Kamer constateerde, mede op basis van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, dat de verkeersveiligheid rondom tractoren en andere landbouwoertuigen onverminderd in het geding is. De oorzaken daarvoor zijn enerzijds gelegen in de bredere inzet van tractoren; steeds meer tractoren worden ingezet voor transportdoeleinden op de openbare weg buiten de agrarische sector, zoals in de bouw- en infrasector en het grondverzet. Anderzijds kunnen het openbaar ministerie (hierna OM) en de politie doordat deze voertuigen niet gekentekend zijn niet adequaat handhaven.

Met de motie de Rouwe<sup>8</sup> van 6 november 2013 is ook de invoering van een snelheidsverhoging tot 40 kilometer per uur voor gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers aan de orde, om zo het rijden met landbouwoertuigen in de bebouwde kom te ontmoedigen en de bestuurders van deze voertuigen te stimuleren een andere route te nemen.

De noodzaak om over te gaan tot kentekening volgt ook uit de Europese APK-plicht voor tractoren met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur<sup>9</sup>. In 2012 is de Tweede Kamer per brief<sup>10</sup> geïnformeerd over de Nederlandse bedenkingen tegen het voorstel om de APK-plicht uit te breiden naar nieuwe voertuigcategorieën. Op 29 april 2014 is richtlijn 2014/45/EU, inclusief genoemde APK-plicht voor tractoren gepubliceerd, de richtlijn moet op 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn en de APK-plicht gaat op 20 mei 2018 in.

---

<sup>4</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwoertuigen* (2010)

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2011/12, 29 389, nr. 317

<sup>6</sup> Stb. 2015, 10

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2012/13, 29398, nr. 356

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2013/14, 33 750 XII, nr. 36

<sup>9</sup> Richtlijn nr. 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127)

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2011/12, 22 112, nr. 1457

### *2.1 Kentekening tractoren niet nieuw*

Kentekening van tractoren is niet nieuw. Vanaf 20 februari 1898 was voor het gebruik van rijkswegen en -paden voor voertuigen zwaarder dan 150 kg, mits voortbewogen door een mechanische kracht, een vergunning van Rijksweg vereist. Vanaf 1906 tot 1951 waren er de persoonsgebonden provinciale kentekens met voor iedere provincie een aparte letter gevolgd door een nummer. Kentekens voor auto's, tractoren en bedrijfsauto's werden door elkaar heen uitgegeven. De sterke opkomst van het gemotoriseerde verkeer in de twintiger jaren en daarmee de uitbreiding van het internationale verkeer leidde in de jaren 20 tot het Verdrag van Parijs. Dat verdrag schreef voor dat alleen goedgekeurde voertuigen de grenzen mochten passeren. Daartoe werd het nummerbewijs voor motorrijtuigen ingevoerd. De verdere groei van het Nederlandse wagenpark, het ontbreken van adequate controle mogelijkheden op de veiligheid van motorvoertuigen en het gemis van centrale registratie van houder- en voertuiggegevens leidde in de dertiger jaren tot de conclusie dat Nederland ten opzichte van het buitenland een grote achterstand had opgelopen, waarna tussen 1935 en 1940 de Wegenverkeerswet en het Wegenverkeersreglement tot stand kwam. In 1949 werd in Geneve het Verdrag nopens het wegverkeer gesloten waarmee Nederland zich onder meer verplichtte om uiterlijk vijf jaar na ondertekening de kentekens van motorvoertuigen centraal te registreren. Dit verdrag werd in 1952 door Nederland geratificeerd. De toentertijd aanstaande inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet met als doelstelling de veiligheid van voertuigen op de weg, centrale beheers- en controle mogelijkheden en sterke vereenvoudiging van administratieve verplichtingen voor de autobezitter was aanleiding tot het oprichten van een nieuwe Rijksdienst voor het Wegverkeer (2 september 1949). De dienst werd onder meer belast met het afgeven van kentekenbewijzen voor motorvoertuigen en doen van keuringen die voor de afgifte van kentekenbewijzen noodzakelijk zijn. Tractoren zijn daarbij niet meegenomen. In 1956 werden de laatste nog in omloop zijnde provinciale nummerbewijzen vervangen door het huidige (nationale) kentekensysteem. Daarmee kwam ook een eind aan de kentekens voor tractoren.

### *2.2 Feiten en cijfers*

In 2014 heeft Wageningen Universiteit<sup>11</sup> een update gegeven aan het eerdere onderzoek<sup>12</sup> ten behoeve van de door de Onderzoeksraad voor Veiligheid uitgevoerde studie "Verkenning landbouwverkeer" uit 2010. Daarvoor zijn de gegevens die betrekking hadden op ongevallen in de periode 1987-2008 aangevuld met gegevens uit 2009 en 2010. Wageningen concludeert dat de trend van een afnemend aantal verkeersdoden in ons land niet wordt terug gevonden bij de verkeersdoden met betrokkenheid van landbouwvoertuigen. Statistisch gezien verdubbelt het aandeel in de dodelijke ongevallen zelfs van ongeveer 1% naar 2% doordat het aantal dodelijke ongevallen met tractoren en landbouwvoertuigen op de openbare weg min of meer stabiel blijft: gemiddeld 15 per jaar, terwijl de andere dodelijke ongevallen afnemen. De ontwikkeling bij de ziekenhuisgewonden en de lichtgewonden is wel min of meer conform landelijke trends. Ook vindt er een verschuiving plaats van de ongevallen van provinciale wegen naar wegen die in beheer zijn bij gemeenten en

---

<sup>11</sup> C.F. Jaarsma en J.R. de Vries (2014). *Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987 - 2012 Een analyse, met de nadruk op nieuwe ontwikkelingen in recente jaren*. Nota vakgroep RUIMTELIJKE PLANVORMING nummer 116, februari 2014. WAGENINGEN UNIVERSITEIT

<sup>12</sup> Nota vakgroep RUIMTELIJKE PLANVORMING nummer 114, maart 2012

waterschappen. Uit de factsheet Verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid<sup>13</sup> blijkt verder dat 53% van de dodelijke verkeersslachtoffers en 49% van de ernstig verkeersgewonden onder de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders) vallen. De invoering van alleen het T-rijbewijs alleen is niet voldoende voor de verbetering van de verkeersveiligheid<sup>14</sup>. Zonder verdere maatregelen zal het percentage dodelijke ongelukken ook in de toekomst niet afnemen. In de landbouw is al jarenlang een proces van schaalvergroting gaande. In de periode 1980-2013 nam het aantal bedrijven met 53% af terwijl de oppervlakte landbouwgrond met slechts 9% afnam. In 2000 waren er nog 97.500 land- en tuinbouwbedrijven. De gemiddelde economische omvang van de bedrijven, gemeten als standaardopbrengst, stijgt gestaag. In 2000 bedroeg de gemiddelde standaardopbrengst (hierna: SO) van een land- en tuinbouwbedrijf 194.000 euro. In 2013 is de gemiddelde SO toegenomen tot 314.000 euro, een stijging van 62%<sup>15</sup>. Onvermijdelijk is dat steeds meer kavels op grotere afstand bewerkt worden met steeds grotere machines. Daardoor neemt ook het verkeer met LBT's en MMBS'en op de openbare weg in omvang toe. Daarnaast worden landbouwvoertuigen tegenwoordig niet alleen in de landbouwsector gebruikt. Een onbekend deel van de ritten op de openbare weg wordt gemaakt voor transportdoeleinden op de openbare weg buiten de agrarische sector, zoals in de bouw- en infrasector en het grondverzet. Omdat (land)bouwvoertuigen niet worden geregistreerd, kunnen aantallen daarvan alleen worden geschat. In 2010 schatte de Onderzoeksraad voor Veiligheid het aantal LBT's op 200.000, het aantal MMBS'en op 20.000 en het aantal LBTA's op 50.000. In recent onderzoek (2015) van de RDW wordt het aantal voertuigen geschat op 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en en 300.000 LBTA's.

### *2.3 Doelstelling en uitgangspunten*

De specifieke doelstelling van de kentekenplicht voor LBT, MMBS en voor zover van toepassing zelfstandig gekentekende LBTA's ligt, zoals hiervoor al aangeduid, met name in het verbeteren van de verkeersveiligheid door toelating en registratie van LBT's en MMBS'en op het niveau te brengen van de landen om ons heen. Daarmee wordt het ook mogelijk om met die voertuigen die daar voertuigtechnisch voor zijn toegerust sneller dan 25 kilometer per uur te rijden. In Europees Verband zijn er toelatingseisen gesteld aan 'landbouwvoertuigen'. Maar aangezien in Nederland de registratie ontbreekt kunnen er ook landbouwvoertuigen rondrijden, die niet aan de Europese toelatingseisen voldoen. Deze toelatingseisen staan in de verordening 167/2013/EU<sup>16</sup>. Het betreft een stelsel van eisen (en bijbehorende testen) voor typegoedkeuring van voertuigen en voor hun relevante onderdelen. Met de invoering van een kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en kan bij de aanvraag worden getoetst of het voertuig voldoet aan de Europese regelgeving met betrekking tot tractoren

<sup>13</sup> SWOV-Factsheet Verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer, Leidschendam, juli 2013

<sup>14</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010), aanbevelingen (pagina 113)

<sup>15</sup> Compendium van de leefomgeving, dossier "Ontwikkelingen in de landbouw"

<sup>16</sup> Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60); deze vervangt richtlijn 2003/37/EG per 1 januari 2016

en wordt ook de voertuigveiligheid van LBT's en MMBS'en op Europees niveau gebracht. Nu hoeven deze voertuigen alleen aan de vrij lichte zogeheten permanente en gebruikseisen<sup>17</sup> te voldoen. Deze eisen dateren van het midden van de vorige eeuw. En betreffen vooral eisen op het gebied van remmen, verlichting, lichtsignalen, retroreflecterende voorzieningen, spiegels en de markering van in lengte of breedte uitstekende lading, die naar de huidige inzichten verouderd zijn.

Door het registreren en kentekenen van deze voertuigen kunnen deze eisen worden aangepast aan de zogenoemde datum eerste toelating (hierna: DET) en wordt de mogelijkheid tot handhaving door politie en wegbeheerder aanzienlijk verbeterd. Hierbij gaat het niet alleen om de voertuigeisen, maar kan ook worden gedacht aan vergemakkelijking van de controle op snelheid, lading, rijbewijsplicht en of een ontheffing voor het gebruik van bepaalde wegen is afgegeven. Ook kan diefstal beter worden tegengegaan en kunnen gestolen landbouwvoertuigen gemakkelijker worden opgespoord aan de hand van het kentekenregister, waarin alle gestolen gekentekende motorvoertuigen staan geregistreerd. Tevens is het mogelijk om op centraal niveau na te gaan of deze voertuigen zijn verzekerd. Nu moet de chauffeur van het voertuig nog een WAM-verklaring bij zich hebben, straks is dat terug te vinden in het centraal verzekeringsregister aan de hand van het kenteken.

Ook wordt het mogelijk voor de RDW om de geregistreerde eigenaar/houder indien van toepassing te wijzen op de APK-plicht op basis van de Europese regelgeving<sup>18</sup>. En kan de RDW nieuwe voertuigen controleren of deze voldoen aan de Europese richtlijnen inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (167/2013/EU) en richtlijn 97/68/EG, die gaat over de milieuprestaties van de ingebouwde motoren.

Wegbeheerders kunnen ontheffingen voor gekentekende voertuigen centraal regelen en op kenteken afgeven. Het aanvragen van een breedte-, lengte- en/of massaontheffing voor een voertuig zónder kenteken is momenteel uiterst omslachtig en geschiedt om deze reden vaak niet. Door invoering van de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen kan deze procedure worden vereenvoudigd en zo bijdragen aan lastenverlichting en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Tenslotte kunnen leveranciers op basis van de registratie terugroepacties uitvoeren. Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en om maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan.

#### *2.4 Afweging categorieën*

Bij de totstandkoming van de kentekening van LBT's en MMBS'en is nauw overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de Dienst Wegverkeer (RDW), de Nationale Politie (politie), het OM, alsmede met vertegenwoordigers van de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO Nederland), CUMELA Nederland, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de branchevereniging voor mechanisatietechniek (Fedecom), de brancheorganisatie van importeurs en/of fabrikanten van bouwmachines, magazijninrichtingen,

---

<sup>17</sup> Regeling voertuigen; te vinden op <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/>

<sup>18</sup> Richtlijn 2014/45/EU

wegenbouwmaterieel en transportmaterieel (BMW), de branchevereniging VHG voor ondernemers in het groen (VHG), de Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders (BOVAG), RAI Vereniging, ondernemersvereniging EVO, de overkoepelende belangenorganisatie voor het in stand houden van het Nederlandse mobiele historisch erfgoed (Fehac) en de Historische Motoren en Tractorenvereniging (HMT). Daarnaast waren ook vertegenwoordigers van de provincies en gemeenten en vertegenwoordigers van de ministeries van Economische Zaken en van Financiën bij de voorbereidingen betrokken.

#### *2.4.1 Nieuwe tractoren*

Door een aantal partijen is aangegeven dat kentekenen alleen voor nieuwe tractoren voordelen met zich mee brengt. De overweging daarbij is dat de kosten van het kentekenen van een nieuwe tractor in het niet vallen bij de aanschafprijs. Door alleen nieuwe voertuigen te kentekenen hoeft het bestaande voertuigenpark niet van een kenteken te worden voorzien. Kentekenen zou, net als bij de andere voertuigen, direct vanuit de leverancier of importeur plaats vinden. Het nadeel van deze variant is dat alleen de door de importeur of leverancier verkochte voertuigen het label "nieuw" krijgen. Registratie van nieuwe voertuigen is in deze variant afhankelijk van de goodwill van de verkopende partij. Van de voertuigen die via de parallelle import of rechtstreeks van de fabrikant op de Nederlandse markt komen blijft onduidelijk of deze voertuigen aan de Europese toelatingseisen voldoen. Dit laatste wordt alleen vastgelegd door de registratie bij de RDW. Vanwege de lange levensduur van de tractoren kan de termijn waarop alle tractoren in Nederland gekentekend zijn oplopen tot 25-30 jaar of nog langer. Dit is voor de handhaving onoverkomelijk en leidt tot grote ongelijkheid, omdat er op gekentekende voertuigen geautomatiseerd kan worden gehandhaafd en op niet-gekentekende voertuigen alleen door middel van staandhoudingen. Dan gaat het niet alleen over snelheid of schade aan de infrastructuur, maar ook over doorrijden na een ongeluk of overbelading. Om dezelfde redenen is er bij de invoering van de kentekenplicht voor bromfietsen en aanhangwagens in het verleden niet gekozen voor deze systematiek en valt deze variant af.

#### *2.4.2 Op basis van snelheid*

Een andere variant die is besproken is om de kentekenplicht te koppelen aan de maximale constructiesnelheid van het voertuig. Daarbij zijn snelheden van 25 en 40 kilometer per uur genoemd. Hiermee zou er voor met name voor de agrarische sector een beperktere lastenverzwaring optreden en er bij de sector (meer) draagvlak ontstaan. Het overgrote deel van de voertuigen heeft nu al een maximale constructiesnelheid van meer dan 25 kilometer per uur. Begin jaren 80 is de maximum constructiesnelheid in de Europese typegoedkeuringen verhoogd van 25 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. In de tweede helft van de jaren 90 is de maximumconstructiesnelheid van Europees typegoedgekeurde LBT's verhoogd naar 40 kilometer per uur. Alleen oude en historische landbouwvoertuigen rijden langzamer dan 25 kilometer per uur. Ook worden er al jaren tractoren gebouwd die snelheden tot 50 kilometer per uur kunnen halen. Daarnaast is het verschil tussen wel of niet sneller kunnen rijden dan 25 kilometer per uur niet proportioneel ten aanzien van het beoogde doel. Een kenteken dient immers meerdere doelen zoals identificatie van voertuigen op de openbare weg, herkenning bij het veroorzaken van een ongeval, hervindbaarheid van gestolen voertuigen, controle van de verzekeringsplicht

e.d.. Met slechts een gedeeltelijke kentekenplicht van het voertuigenpark wordt ook de huidige uitvoeringspraktijk miskend. Ook snorfietzen mogen niet harder dan 25 kilometer per uur en hebben een kenteken. Wet- en regelgeving moet rusten op een draagkrachtige motivering en een klein verschil in de maximumconstructiesnelheid alleen is niet voldoende om wel of geen kentekening te verplichten. Bovendien geldt ook hier, net als bij alle andere voertuigen dat kentekens juist bedoeld zijn voor weggebruikers die zich niet aan de wet houden; in deze variant kan iemand zonder kenteken toch te hard rijden en zich daarmee juist ongrijpbaar houden. Ook dat leidt tot eenzelfde ongelijkheid als bij de variant dat alleen nieuwe voertuigen zouden worden gekentekend. In de andere Europese landen, geldt ook een kentekenplicht voor alle tractoren.

Met de invoering van de kentekenplicht voor alle tractoren kan ook voldaan worden aan een tweetal Europese verplichtingen: De Europese APK verplichting voor tractoren met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur, zoals vastgesteld in richtlijn 2014/45/EU en de Europese verplichting voor controle langs de weg van tractoren met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km per uur, zoals vastgesteld in richtlijn 2014/47/EU . Nederland moet uiterlijk met ingang van 20 mei 2017 beide richtlijnen geïmplementeerd hebben in de nationale wetgeving. Met ingang van 20 mei 2018 moeten de richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU ook daadwerkelijk worden toegepast.

#### *2.4.3 Rijdende werktuigen*

Naast tractoren wordt ook gebruik gemaakt van andere voertuigen: rijdende werktuigen. Deze voertuigen maken onderdeel uit van de Nederlandse categorie "motorrijtuigen met beperkte snelheid" (MMBS)<sup>19</sup> en zijn specifiek gebouwd voor andere doelen dan het transporteren van personen of goederen. Zij worden voornamelijk gebruikt bij het uitvoeren van landbouw en infrastructurele werkzaamheden. Als deze zelfstandig rijdende werktuigen gebruik maken van de openbare weg, zijn het, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, bij uitstek voertuigen die gekentekend moeten worden. Ze zijn over het algemeen breed, lang, zwaar en soms ook hoog en kenmerken zich door bijzonder gebruik. De werktuigen die gebuikt worden in de landbouw zijn bijvoorbeeld een bieten- of aardappelrooier, een maïshakselaar of maaidorser. Bij infrastructurele werken en in het grondverzet wordt gebruik gemaakt van een mobiele graafmachine, heftruck of verreiker. Grotere machines zoals een hijskraan of asfalteermachine worden over het algemeen op een dieplader vervoerd en komen niet op de openbare weg. Er zijn ook rijdende werktuigen die reeds van een kenteken zijn voorzien. Deze zijn geregistreerd in de categorie bedrijfswagens. Dit betreft wegwerkvoertuigen zoals veegmachines, bepaalde maaivoertuigen, kraanwagens, rioolzuigwagens en hoogwerkers.

In de categorie MMBS zitten ook motorvoertuigen die op basis van de maximale gebruikssnelheid in deze categorie terecht zijn gekomen. Denk bijvoorbeeld aan de winkelwagen aan huis of een voertuig waarmee de lampen langs de weg worden vervangen. Een groot deel van deze voertuigen behoorden oorspronkelijk in een andere categorie en zijn op verzoek van de eigenaar bij de RDW omgekeurd tot MMBS. Met de invoering van de in dit wetsvoorstel verankerde kentekenplicht zal de RDW geen MMBS'en meer toelaten. De

---

<sup>19</sup> Zie hiervoor de regeling tot uitvoering de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 (Regeling voertuigen)

voertuigen die nu rondrijden kunnen een kenteken aanvragen via de conversieprocedure voor bestaande voertuigen. Voor de rijdende werktuigen die niet in de categorie bedrijfswagens thuishoren zal een nieuwe nationale categorie worden toegevoegd: de mobiele machine. Daarbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de definitie van de mobiele machine zoals opgenomen in de Europese regelgeving: "non road mobile machinery"<sup>20</sup>.

Door ook de MMBS'en te kentekenen, wordt de effectiviteit van het kentekenen en daarmee de effecten voor de verkeersveiligheid en handhaafbaarheid vergroot. Vanuit het oogpunt van handhaving is een kenteken voor deze categorie voertuigen noodzakelijk. Hiermee wordt vluchtgedrag naar de categorie LBT of MMBS en misbruik<sup>21</sup> voorkomen. De laatste jaren worden er namelijk bij de RDW met enige regelmaat oudere gekentekende voertuigen ter goedkeuring aangeboden voor een wijziging van de constructie<sup>22</sup>. Zo moeten oudere 4x4 voertuigen onder de huidige definitie en lichte permanente eisen van een LBT worden geaccepteerd als T5 landbouw- of bosbouwtractor, ook al zijn ze daar niet voor ontworpen. Deze T5 voertuigen hebben echter geen beperking in de maximumconstructiesnelheid en mochten tot 1 juli 2015 (ook door 16jarigen) zonder rijbewijs worden bestuurd.

Vanwege de aard van de mobiele machines zal voor veel van deze voertuigen een ontheffing voor het gebruik van de openbare weg moeten worden aangevraagd. Voor het verkrijgen van een ontheffing is het nodig dat het voertuig geïdentificeerd en herkenbaar is. Een kenteken maakt het verstrekken van en het controleren op een ontheffing eenvoudiger. Op dit moment worden slechts sporadisch algemene bedrijfsontheffingen verstrekt. Met het kentekenen kunnen de ontheffingen per voertuig worden verstrekt.

#### 2.4.4 Getrokken voertuigen

Met het kentekenen van LBT's en MMBS'en zullen voor de zichtbaarheid van de kentekenplaat van het trekkend voertuig identieke regels gaan gelden als bij de overige motorvoertuigen. Dat betekent dat als het kenteken van het trekkend voertuig aan het zicht wordt onttrokken er een volgplaat gemonteerd moet worden. Dit geldt voor verwisselbare uitrustingsstukken die "in de hef" hangen, vergelijkbaar met een fietsendrager bij een personenauto, zoals een ploeg of frees, maar ook voor aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines zoals een grashark of grootpakpers.

Omdat een agrarisch bedrijf meerdere tractoren en een veelvoud aan aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines heeft, zal net zoals in Duitsland<sup>23</sup>, bij lagere regelgeving worden toegestaan dat de witte volgplaat van één van de gekentekende voertuigen van de eigenaar / houder moet zijn. Daarmee wordt voorkomen dat de witte volgplaat onnodig verwisseld moet worden. De witte volgplaat wordt immers alleen gebruikt om de eigenaar / houder te identificeren.

---

<sup>20</sup> Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (PbEG 1997, L 59) en de daarop gebaseerde 'dochterrichtlijnen'

<sup>21</sup> Zie hiervoor het antwoord op schriftelijke Kamervragen inzake MMBS'en (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 743)

<sup>22</sup> er worden zo'n 300 goedkeuringen per jaar verstrekt, voor tractoren en/of MMBS'en.

<sup>23</sup> Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV §10 punt 8



Indien met een combinatie van tractor en getrokken voertuig harder dan 25 kilometer per uur gereden zal worden, dan zal ook het getrokken voertuig zelfstandig gekentekend moeten worden. Het rijden met 40 kilometer per uur is een substantieel hogere snelheid, wat noodzaakt tot hogere eisen aan onder andere koppeling- en reminrichting. Op deze manier wordt voldoende geborgd dat de bij lagere regelgeving<sup>24</sup> te verhogen snelheid van 25 naar 40 kilometer per uur op een verkeersveilige manier plaats kan vinden, doordat de eisen voor deze getrokken voertuigen aangescherpt kunnen worden.

### **3. Hoofdlijnen van het voorstel**

Bij de ontwikkeling van de hoofdlijnen van de kentekenregistratie van LBT's, MMBS'en LBTA's wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van de reeds bestaande kentekenregistratie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande kentekenregister.

De kentekenregistratie geldt voor alle LBT's en MMBS'en. Dit betekent dat ook de zogenaamde historische tractoren van een kenteken moeten worden voorzien als men hiermee op de voor het openbaar verkeer openstaande weg wil gaan rijden. LBTA's waarvan de maximumconstructiesnelheid minder dan 25 kilometer per uur bedraagt krijgen een witte volgplaat. Een en ander uiteraard voor zover zij voor gebruik op de weg zijn goedgekeurd.

#### *3.1 Nieuwe voertuigen*

De bestaande RDW systematiek voor goedkeuring, toelating tot de weg, inschrijving, tenaamstelling, kentekening, modificatie en uitschrijving wordt ook toegepast op LBT's, mobiele machines en LBTA's. Het reguliere proces start op het moment van inwerkingtreding, deze staat gepland voor 1 januari 2017 er van uitgaande dat de benodigde regelgeving door het parlement is aangenomen en gepubliceerd en de technische voorbereidingen zijn afgerond. . Er komen voor alle voertuigen typegoedkeuringseisen en individuele goedkeuringseisen voor de eerste toelating tot de weg. Deze eisen zullen worden opgesteld met de branche en zoveel mogelijk aansluiten bij reeds in Europese regelgeving opgenomen eisen. Voor mobiele machines komt er een eenvoudige individuele goedkeuring (motorcertificaat/plaatsing verlichting/remproef/banden). Ook komt er een eenvoudige (nationale) typegoedkeuring, om te voorkomen dat technisch gelijke voertuigen alleen via de individuele goedkeuring kunnen worden toegelaten.

Verder wordt de Regeling voertuigen uitgebreid met permanente eisen in verband met de verhoging van de toegestane gebruikssnelheid tot 40 kilometer per uur en worden de permanente eisen aan de datum eerste toelating (hierna: DET) gerelateerd. Na inwerkingtreding van de wet worden mobiele machines alleen toegelaten en gekentekend via het reguliere traject, daardoor zal de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid via natuurlijke weg (sloop, export) uitfaseren. Om het kentekenen van de bestaande voertuigen mogelijk te maken wordt door de RDW een digitaal register opgebouwd waarin nationaal en Europees typegoedkeuringsgegevens opgenomen worden. De verzamelde voertuigtechnische data voorafgaand aan en tijdens de conversieperiode komt ook beschikbaar voor het reguliere proces.

---

<sup>24</sup> Artikel 22, onderdeel c, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

De levenscyclus van een in Nederland gekentekend voertuig begint met het toelaten tot het verkeer op de Nederlandse openbare weg. Voordat een voertuig kan worden toegelaten tot het verkeer op de weg moet worden aangetoond dat het voertuig veilig is om op de openbare weg te worden gebruikt en voldoet aan de geldende voorschriften. Er zijn twee manieren om een goedkeuring te verkrijgen voor toelating tot het verkeer op de weg; via een typegoedkeuring en via een individuele goedkeuring. Nieuwe LBT's, en LBTA's afkomstig van waar ook ter wereld kunnen straks op basis van een geldig Certificaat van overeenstemming (hierna: CVO) via inschrijving in het kentekenregister een registratie en Nederlands kentekenbewijs krijgen op basis van het CVO. De typegoedkeuringen worden vastgelegd in een centrale database. Op basis van een eerdere registratie in EU/EVA verband<sup>25</sup> kunnen LBT's en MM's en LBTA's afkomstig uit die andere landen straks via een individuele goedkeuring ook een Nederlands kentekenbewijs krijgen. Het regime voor beide is gelijk aan dat van bijvoorbeeld bedrijfsauto's en aanhangwagens, alleen de voertuiggegevens zullen afwijkend zijn. Vanwege de technische eigenschappen van deze voertuigen (maximumconstructiesnelheid, afmetingen) en afstand tot het keuringsstation zal het voertuig, dit indien mogelijk en gewenst, ter plaatse bij de fabrikant of op een centrale locatie, bijvoorbeeld bij een mechanisatiebedrijf, worden beoordeeld. Vervolgens kan het voertuig op naam worden gesteld. In het huidige (reguliere) proces gebeurt dat door een persoonlijke verschijning: bij de RDW, bij een door RDW erkend bedrijf waar het voertuig is gekocht of bij een kentekenloket. De kentekenplaat wordt aangevraagd via het proces van gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten (GAIK).

### 3.2 Bestaande wagenpark

Het uitgangspunt bij de conversie is dat voor alle voertuigen die momenteel op de weg rondrijden achteraf geen goedkeuring en toelating tot de weg noodzakelijk is. Deze voertuigen worden derhalve niet geschouwd. Daarnaast wordt verondersteld dat degene die het voertuig ter kentekening aanbiedt ook de eigenaar is, tenzij kan worden aangetoond dat de identiteit van het voertuig niet kan worden vastgesteld of uit controle blijkt dat het voertuig gestolen is. Als de voertuigen voldoen aan de permanente eisen dan mogen zij vandaag ook op de weg. Dit betekent dat er geen kentekenplaatverlichting verplicht zal worden bij het bestaande voertuigpark. Via het conversietraject worden alleen LBT's, LBTA's en MMBS'en gekentekend. Mobiele machines en andere voertuigcategorieën worden alleen gekentekend via het reguliere proces. Daar waar betrouwbare voertuiggegevens beschikbaar zijn, zoals bijvoorbeeld de gegevens van het zogenoemde grensverkeerkenteken (hierna: GV-kenteken) of andere digitale bronnen zullen deze gebruikt worden. De volgende gegevens moeten tijdens het conversietraject (verplicht) worden vastgesteld:

- Voertuigidentificatienummer (VIN);
- Merk;
- Type (indien bekend);
- Handelsbenaming;
- Nationale voertuigsoort;
- Europese voertuigcategorie;
- Bouwjaar;
- Maximumconstructiesnelheid;

---

<sup>25</sup> EU/EVA-verband: Europese Vrijhandelsassociatie, een samenwerkingsverband tussen Europa, Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland

- Brandstof;
- Vermelding of het voertuig ontheffingsplichtig is en/of voorzien is van GV-kenteken

De registratie van het voertuig kan op twee manieren: digitaal of fysiek. Indien de aanvraag digitaal wordt ingediend, dient ook de betaling elektronisch te worden verricht. Ook zal bij een digitale aanvraag de aanvrager moeten beschikken over een Berichtenbox<sup>26</sup>. Meerdere voertuigen kunnen in één handeling worden geregistreerd. De wijze waarop een aanvraag wordt gedaan heeft geen invloed op de hoogte van het te betalen conversietarief. In het geval dat meer gegevens aan de RDW worden verstrekt dan strikt noodzakelijk voor de kentekening, worden die gegevens niet verwerkt.

Indien de RDW een dubbele aanvraag krijgt, wordt aan de eerste aanvrager gevraagd om een foto van het voertuigidentificatienummer (VIN) te maken en naar de RDW te sturen. Vervolgens wordt dit ook aan de tweede aanvrager gevraagd, waarna de RDW een besluit zal nemen.

Indien het voertuig staat geregistreerd bij de RDW met een andere voertuigdefinitie of waarbij de tenaamstelling vervallen is verklaard (met uitzondering van de statussen export en buiten registratie), wordt de aanvraag door de RDW geweigerd. In het geval van een verval tenaamstelling met de status export of buiten registratie of schoning, wordt de aanvraag wel in behandeling genomen. Indien de aanvraag voor inschrijving van voertuiggegevens via conversie is aangevraagd en vervolgens definitief afgewezen, mag de aanvraag niet opnieuw worden ingediend via het reguliere proces. Gestolen voertuigen worden niet geregistreerd in het kentekenregister. Indien na het raadplegen van Mobiele Objecten Register (MOB), EUCARIS of SIS blijkt dat het voertuig is gestolen, wordt de aanvraag door de RDW afgewezen en vindt er een melding plaats aan de organisatie die het diefstalsignaal heeft gemeld.

### *3.3 Historische voertuigen*

Het bouwjaar is strikt genomen alleen noodzakelijk voor voertuigen waarvoor de blauwe kentekenplaten gewenst zijn. Deze kentekenplaten zijn uitsluitend bestemd voor historische voertuigen, waarvoor het mogen voeren van de blauwe kentekenplaten wordt aangesloten bij het bestaande proces. Dit betekent dat voertuigen die op het moment van kentekening 40 jaar of ouder zijn, dus alle voertuigen van voor 1 januari 1978 in aanmerking komen voor blauwe kentekenplaten.

De DET van het voertuig is bepalend. Het kan voorkomen dat het bouwjaar niet bekend is bij de eigenaar/houder of dat het opgegeven bouwjaar niet correct is. In die gevallen wordt de DET op 1 juni 2018 vastgesteld en komt het voertuig niet in aanmerking voor een historische kentekenplaat. Verder geldt voor de historische tractoren eenzelfde procedure als voor de overige voertuigen.

### *3.4 Bedrijfsvoorraad*

Naast bovenstaande wordt er ook rekening gehouden met de situatie dat de aanvrager het voertuig niet op naam wil stellen, maar in de bedrijfsvoorraad wil opnemen. Om dat te kunnen doen moet de aanvrager een erkenning bedrijfsvoorraad hebben. In tegenstelling tot het reguliere proces kan in het

---

<sup>26</sup> Op dit moment kent de overheid een Berichtenbox voor Bedrijven (via het Digitaal Ondernemers Plein) voor rechtspersonen en een Berichtenbox voor Burgers (via MijnOverheid) voor natuurlijke personen.

conversietraject wel een niet eerder tenaamgesteld voertuig rechtstreeks in de bedrijfsvoorraad worden gezet.

### *3.5 Maatregelen om de kosten te drukken*

#### *3.5.1 Digitale tenaamstelling*

Gedurende de conversie bestaat de mogelijkheid om naast de voertuigregistratie ook de tenaamstelling digitaal te laten plaatsvinden. Hierbij hoeft de voertuigeigenaar niet persoonlijk aan het loket te verschijnen. Ook de betaling aan de RDW zal digitaal plaatsvinden. In verband met het beveiligingsniveau zal op het niveau van ministeriele regeling eisen aan de authenticatie gesteld worden. In verband met de tijdige communicatie zal in ieder geval een half jaar voor aanvang van het conversietraject de eisen bekend moeten zijn.

#### *3.5.2 Grensverkeerkenteken*

In andere Europese landen zoals Duitsland en België hebben landbouwvoertuigen al lange tijd een eigen kenteken. Omdat in Nederland een kenteken voor deze voertuigen niet verplicht was, bestond de mogelijkheid een grensverkeerkenteken (hierna: GV-kenteken) aan te vragen, omdat ook Nederlandse voertuigen in het buitenland van een kenteken moeten zijn voorzien. Er zijn momenteel zo'n 20.000 GV-kentekens uitgegeven. Mocht een voertuig voorzien zijn van een GV-kenteken, dan zijn een aantal voertuiggegevens reeds bij de RDW aanwezig. Vanwege het ontbreken van de persoonsgegevens moeten deze nog worden doorgegeven aan de RDW. Omdat de voertuigeigenaar ook al over gele GV-kentekenplaten beschikt, hoeven geen nieuwe platen gemaakt te worden. Het GV-kenteken wordt ook gezien als een inschrijving. Hieruit volgt dat het tarief voor inschrijving van de voertuiggegevens niet betaald hoeft te worden. Alleen de tenaamstellingskosten moeten nog worden betaald. Dat zorgt voor een financiële en administratieve lastenverlichting voor de eigenaar/houders. Het GV-kenteken als "bijzonder kenteken" zal met de invoering van de kentekenplicht niet meer worden afgegeven.

#### *3.5.3 Schouw*

Daar waar bij het kentekenen van bromfietsen iedere bromfiets nog geschouwd moest worden door een onafhankelijke instantie, zal vanuit kostenoverweging geen schouw plaatsvinden bij het kentekenen van het bestaande voertuigenpark van LBT's, MMBS'en en LBTA's. Vanwege de geringe snelheid van een groot aantal voertuigen zou een schouw bij een mechanisatiebedrijf alleen al in tijd zeer kostbaar. Een schouw bij bromfietsen was noodzakelijk omdat vooraf bekend was dat veel van die bromfietsen waren opgevoerd en het chassisnummer (VIN) niet altijd vindbaar zou zijn. Bij LBT's, MMBS'en en LBTA's lijkt die kans minder groot. Deze voertuigen zijn immers aanzienlijk duurder in aanschaf en moeten te allen tijden bedrijfszeker zijn. Het VIN-nummer is bovendien op meerdere plaatsen terug te vinden. Als de machines al getuned worden is dat om de productiecapaciteit op het land te vergroten. Doordat er geen schouw plaatsvindt, kan een minimale procedure gevolgd worden. Bij deze procedure wordt verondersteld dat alle benodigde informatie verstrekt wordt door de eigenaar/houder van het voertuig en overgenomen wordt door de RDW zonder verdere controle. Deze procedure is vergelijkbaar met inschrijven van het huidige GV-kenteken.

#### *3.5.4. Herkenningsplaat*

Op dit moment moet verplicht een herkenningsplaat (oranje afgeknotte driehoek) worden aangebracht, ten teken dat het een langzaam rijdend voertuig betreft. Deze wordt meestal aangebracht op de plek bestemd voor de kentekenplaat. De kentekenplaten reflecteren in het donker en de voertuigen zijn reeds verplicht voorzien van retroreflectoren en verlichting te hebben. De reflecterende kentekenplaten nemen daarmee feitelijk de functie van de herkenningsplaat over. Omringende landen kennen ook geen verplichting voor deze herkenningsplaat. Met het vervallen van deze verplichting vervallen ook de extra kosten van €25,- van deze plaat en de tijd die nodig is voor het monteren daarvan. Immers op de plek van de herkenningsplaat wordt straks de kentekenplaat gemonteerd. In het kader van de snelheidsverhoging van 25 kilometer per uur naar 40 kilometer per uur, de daaraan gekoppelde toegang tot wegen waar tractoren momenteel nog niet mogen rijden en de komst van nieuwe Europese eisen, zullen de eisen aan de herkenbaarheid van LBT's en LBTA's, met name vanwege hun lagere snelheid ten opzichte van de andere gemotoriseerde weggebruikers, opnieuw worden bezien.

#### *3.5.5 Geen kentekenplaat aan de voorzijde*

In de aanloop naar de kentekenplicht heeft door verschillende partijen onderzoek plaatsgevonden naar de (on)mogelijkheden om kentekenplaten te monteren op tractoren en mobiele machines. De inschattingen over de kosten van het monteren van kentekenplaten lopen fors uiteen, met name vanwege de moeite om een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig te kunnen bevestigen. In sommige gevallen moet er een speciale constructie gemaakt worden om de kentekenplaat te bevestigen en is het gebruikelijke bevestigingsmateriaal onvoldoende. Op grond daarvan en op grond van het feit dat landen als Frankrijk, Polen, Noorwegen en Groot-Brittannië geen kentekenplaatplicht aan de voorzijde van landbouwvoertuigen verplicht stellen, zal in Nederland de kentekenplicht alleen aan de achterzijde gaan gelden. Het niet verplichten van een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig leidt tot een besparing van € 4,8 miljoen voor de eigenaars/houders.

#### *3.5.6 Uitzonderingen voor de kentekenplicht*

Alle voertuigen die zijn uitgezonderd voor het T-rijbewijs zullen ook worden uitgezonderd van de kentekenplicht. Dan gaat het om LBT's en MMBS'en die, inclusief verwisselbaar uitrustingsstuk aan de voorkant, niet breder zijn dan 130 cm en de volgende functionaliteit hebben: maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen. Deze motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van de mogelijkheid om een aanhangwagen of verwisselbare machine te trekken.

Ook wordt een uitzondering gemaakt voor MMBS'en die niet breder zijn dan 130 cm met een hefinrichting aan de voorzijde van het voertuig, niet zijnde een verwisselbaar uitrustingsstuk, dat zelfstandig voor laad- en losactiviteiten kan worden ingezet. Deze heftrucks mogen overigens wel voorzien van een koppelinrichting als hierboven bedoeld, maar mogen op de openbare weg geen aanhangwagens voortbewegen.

Een andere categorie voertuigen die zal worden uitgezonderd zijn voertuigen voor onderhoud en aanleg van wegen. De machines waar het om gaat worden aangevoerd met een dieplader en rijden niet zelf op de openbare weg naar de

werkruimte toe. Dan gaat het bijvoorbeeld om asfalteermachines en asfaltfreesmachines. Zonder uitzondering zouden deze voertuigen straks toch onder de kentekenplicht vallen, aangezien een afgezet wegvak, waar men aan het werk gaat, ondanks afzetting de definitie 'openbare weg' heeft. Tenslotte komt geen kentekenplicht voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van 6 kilometer per uur en voor één-assige LBT's. Ook andere landen, zoals bijvoorbeeld Duitsland kennen geen kentekenplicht voor deze voertuigen.

### *3.5.7 Witte plaat*

In navolging van de Duitse regelgeving<sup>27</sup> wordt geregeld dat de witte kentekenplaat op een LBTA van één van de gekentekende voertuigen van de eigenaar/houder van die LBTA moet zijn. Daarmee wordt voorkomen dat de witte volgplaat onnodig verwisseld moet worden. De witte volgplaat wordt namelijk alleen gebruikt om de eigenaar / houder te identificeren.

### *3.5.8 Voertuigen die zelden op de weg komen*

Voor voertuigen die zelden op de weg komen om bijvoorbeeld om naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud, hiervoor is er nu een handelaarskenteken voor bedrijven die reparaties en andere bewerkingen aan voertuigen uitvoeren. Verder onderzoekt de RDW of er nog extra mogelijkheden noodzakelijk zijn om bijvoorbeeld het ééndagskenteken af te geven, zoals in Finland.

### *3.6 Stijging exportwaarde*

Met het registreren van de voertuiggegevens en het kentekenen stijgt de exportwaarde van het voertuigenpark. Inschatting van de mechanisatiebedrijven is dat machines die gekentekend zijn, bij verkoop een paar duizend euro meer opleveren dan niet-geregistreerde voertuigen; alleen al de export van gebruikte tractoren vanuit Nederland zou jaarlijks ca. 6,3 miljoen euro hoger in waarde zijn. De lagere waarde van niet-gekentekende voertuigen komt voort uit het feit dat in het buitenland de voertuigen alsnog gekeurd moeten worden om aldaar in het register opgenomen te worden.

### *3.7 Snelheidsverhoging*

Eerder heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid<sup>28</sup> en de Initiatiefgroep landbouwvoertuigen<sup>29</sup> er op gewezen dat er een direct verband bestaat tussen de verkeersveiligheid en de rijnsnelheid van tractoren en landbouwvoertuigen. Vaak speelt massa, omvang en de botsagressiviteit van de voertuigen daarbij een grote rol. Ook het bijbehorende rijgedrag van de bestuurders heeft invloed. Het overgrote deel van de tractoren kan en rijdt harder dan 25 kilometer per uur. De vigerende snelheidslimiet van 25 kilometer per uur wordt in de praktijk veelvuldig genegeerd en er zijn onvoldoende instrumenten om hierop te handhaven. Nu de Tweede Kamer<sup>30</sup> heeft aangegeven de snelheidsverhoging naar 40 kilometer per uur te willen toestaan voor bepaalde wegen om het tractorverkeer in de bebouwde kom te ontmoedigen is de noodzaak om de eisen

<sup>27</sup> Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV §10 punt 8

<sup>28</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010)

<sup>29</sup> Advies "Verbetering verkeersveiligheid land- en bosbouwtrekkers" (2008)

<sup>30</sup> Kamerstukken II 2013/14, 2033750 XII nr. 36

aan de infrastructuur, voertuigveiligheid en handhaving goed te regelen alleen nog maar toegenomen.

Vanuit het oogpunt van voertuigveiligheid kunnen alleen daartoe geschikte voertuigen een hogere snelheid gegund worden. De bevoegdheid om 40 kilometer per uur (of sneller dan 25 kilometer per uur) te mogen rijden, is gebaseerd op de technische gegevens van dat voertuig (remmen, aslasten, eigen gewicht, koppelinstantie) die in het kentekenregister of -card zijn vermeld. Dit geldt derhalve ook voor aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines. Dit houdt tevens in dat samenstellen van tractor en getrokken voertuigen, waarbij één van de voertuigen niet zelfstandig is gekentekend, niet sneller dan 25 kilometer per uur mogen omdat de technische gegevens, de voertuigeisen en de vermelding in het kentekenregister van het niet gekentekende voertuig ontbreken. Ook voor wat betreft aanhangwagens is het noodzakelijk een aantal gegevens in het kentekenregister vermeld te hebben, anders geldt ook voor die voertuigen een maximum snelheid van 25 kilometer per uur. Verhoging van de snelheidslimiet kan alleen voor voertuigcombinaties die binnen de wettelijk maximum afmetingen voor wegverkeer vallen. Voor de verhoging van de snelheidslimiet zal het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) aangepast moeten worden, zodat de wegbeheerders bovenstaand beleid kunnen uitvoeren.

#### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

In voorgaande jaren is vanuit de land- bos- en tuinbouwsector, maar ook vanuit andere sectoren, die gebruik maken van genoemde voertuigen en combinaties bezwaar gemaakt tegen een algehele kentekenplicht omdat dit mogelijk ook gevolgen zou hebben voor de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB), Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM) en APK.

##### *4.1 MRB*

LBT's en MMBS'en vallen nu buiten de MRB. Die wordt nl. geheven ter zake van het houden van een motorrijtuig (houderschapsbelasting). Dat houden blijkt uit het kentekenregister. Inschrijving van een motorrijtuig in het kentekenregister zou derhalve automatisch leiden tot verschuldigdheid van deze belasting. LBT's en MMBS'en vallen nu volgens de Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994) niet onder de kentekenplicht (artikel 37, eerste lid, onder a, sub 2). Door deze uitzondering is geen sprake van het houden van een motorrijtuig in de zin van de Wet MRB 1994 (artikel 7, tweede lid, Wet MRB 1994).

Om LBT's en MMBS'en buiten de MRB te laten blijven, is een aanpassing in de Wet MRB 1994 nodig. LBT's en MMBS'en en MM's zullen expliciet worden uitgezonderd van deze MRB, net zoals is gedaan voor bromfietsen. Die laatste uitzondering geldt vanaf september 2005. Bij die wetwijziging werd in de toelichting gemeld: "Voor bromfietsen wordt van de zijde van het Ministerie van Financiën geen invoering van motorrijtuigenbelasting en BPM overwogen." Ook ten aanzien van de MRB voor LBT's, MMBS'en en MM's zal het huidige belastingregime worden voortgezet. Van de zijde van het Ministerie van Financiën wordt geen invoering van motorrijtuigenbelasting overwogen voor LBT's, MMBS'en en MM's. De belastingwetgeving zal op dit punt worden aangepast. Als ondernemer voor de omzetbelasting (btw) hoeft er nu ook al geen Belastingen op personenauto's en motorrijwielen (BPM) betaald te worden.

#### 4.2 WAM

Verzekeringstechnisch wijzigt er niets door de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen. Ook nu al is het voor alle motorvoertuigen die op de openbare weg komen verplicht om op basis van de WAM een verzekering af te sluiten. Wel ontstaat de mogelijkheid om de verzekering op kenteken te laten plaatsvinden in plaats van sommige (oude) verzekeringen die nog in omloop zijn, zoals de alles in 1 polis. Ook zijn er verzamelpolissen t.b.v. oldtimers, waarbij het kenteken individueel vermeld moet worden. Voordelen van het kentekenen voor de verzekeringsmaatschappijen is onder meer dat het teruggeven van gestolen landbouwvoertuigen eenvoudiger wordt en het illegaal rondrijden (witwassen) van gestolen tractor lastiger wordt. De verzekeringsgegevens zullen opgenomen worden in het WAM-register en er zal registercontrole worden ingevoerd. Dit is conform de overige gekentekende voertuigen.

#### 4.3 APK

Nauw verbonden met het kentekenen is de vraag of LBT's en MMBS'en in de toekomst ook APK gekeurd moeten worden. En aan welke eisen de voertuigen dan zouden moeten voldoen. Zo hebben de historische tractoren verenigingen expliciet gevraagd om rekening te houden met de eisen zoals die golden toen het betreffende voertuig op de markt gekomen is. Uitgangspunt van deze regering is ten aanzien van de APK aan te sluiten bij de Europese verplichtingen. Dat houdt in dat er een APK plicht gaat gelden voor tractoren met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Er is geen APK-verplichting voor MMBS'en, LBTA's en MM's. Met een registratie van LBT op voertuigniveau in het kentekenregister (BKR) van de RDW is het mogelijk aan te sluiten op het bestaande APK-systeem. Het registreren op voertuigniveau is noodzakelijk om de identiteit en kenmerken van het voertuig vast te leggen. Handhaving van de APK vindt plaats op basis van het kenteken.

### 5. Uitvoering en Handhaving

#### 5.1 Aansluiting bij bestaande procedures

Door aan te sluiten bij de reguliere processen van de RDW voor kentekening van LBT's en MMBS'en kan tegen relatief lage kosten dezelfde diensten worden aangeboden als bij de andere voertuigen. Bestaande procedures zijn onder meer de versnelde en individuele inschrijvings procedure, tenaamstelling, beëindiging registratie en het gecontroleerd afgifte en inname systeem kentekenplaten (GAIK). Door aan te sluiten bij bestaande processen zal er ook informatie verstrekt kunnen worden aan burgers en overheden. Ook kan de burger bijvoorbeeld geïnformeerd worden over een eventuele recall-actie van de fabrikant en kan er statistische informatie verstrekt worden aan partijen. Ook voor de handhaving kan worden aangesloten bij de bestaande procedures voor gekentekende voertuigen, zoals de WAM controle via het register en het bekeuren op kenteken.

#### 5.2 Gestolen Objecten Register

Het melden en inschrijven van een gestolen landbouwvoertuig zónder kenteken is momenteel uiterst omslachtig en geschiedt om deze reden vaak niet. Door opname in het kentekenregister kan op eenvoudige wijze ook voor LBT's en MMBS'en een gestolen melding opgenomen worden in het kentekenregister.



### 5.3 Recalls

Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en om maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan. Voor motorvoertuigen en andere producten met een typegoedkeuring is de RDW de instantie waar dit gemeld moet worden. Zonder kentekenregister is uitvoering vrijwel onmogelijk en/of uiterst kostbaar.

### 5.4 Ontheffingen

Wanneer een voertuig (tijdelijk) buiten de maximale afmetingen en/of maximummassa's valt dan is voor het rijden over de openbare weg een ontheffing noodzakelijk. Landbouwvoertuigen hebben vaak vanwege hun breedte, lengte of massa een ontheffing nodig. Voor voertuigen breder dan 3,00 m kan een lang lopende ontheffing worden afgegeven voor bepaalde wegen, mits niet breder dan 3,50 m, daarboven een incidentele ontheffing (voor een bepaalde route). Bij de incidentele ontheffingen wordt wel een nadere voertuigaanduiding in de ontheffing opgenomen. Op dit moment moet de aanvrager veelal nog bij de afzonderlijke wegbeheerders zijn. De ontheffingen zijn momenteel niet voertuig gebonden. Vanaf de start van de kentekening van LBT's, MMBS'en, LBTA's en MM's kunnen langlopende en incidentele ontheffingen worden afgegeven. De ontheffingen die verleend zijn op het bedrijf vervallen aan het einde van de conversieperiode. Voorafgaand daaraan zullen de kaders voor de ontheffingen en de wegenkaart worden vastgesteld.

## 6. Financiële gevolgen voor burgers en bedrijven

De nalevingkosten zijn alle kosten die bedrijven maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in 'financiële kosten', 'inhoudelijke nalevingkosten' en 'administratieve lasten'.

### 6.1 Financiële kosten:

Financiële kosten zijn het gevolg van een concrete en directe verplichting om een geldbedrag over te maken aan de overheid of het bevoegd gezag. Hierbij gaat het om betalingen aan de overheid waar een individueel aanwijsbare tegenprestatie van die overheid tegenover staat. De kosten aan de RDW voor de registratie van de ca. 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en, 10.000 voertuigen in de bedrijfsvoorraad van de mechanisatiebedrijven, 20.000 voertuigen die al een GV-kenteken hebben en 150.000 van de 300.000 LBTA's in het kentekenregister vallen hieronder. Dit geldt ook voor de tenaamstelling van al deze voertuigen en de tractoren die nu reeds gekentekend zijn in het kader van het grensverkeer met Duitsland en België.

<b>1. te betalen aan de RDW</b>	Kenteken aanvraag	Tenaamstelling	Totaal RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€8,17	€9,83	€18,00	410.000	€7.380.000
LBTA bestaand voertuigpark	€8,17	€9,83	€18,00	150.000	€2.700.000
LBT en MMBS	n.v.t.	€9,83	€9,83	20.000	€196.600

GV kenteken					
<b>Eenmalig bestaande voertuigenpark</b>					<b>€10.276.600</b>
Nieuw (Afhankelijk van gekozen afgifteprocedure)	€39,24 – €121,00	€9,83	€49,07 – €130,83	8.000	Gem. €719.600
Overschrijvingen		€9,83	€9,83	5.000	€49.150
<b>Jaarlijks</b>					<b>€768.750</b>

Deze financiële kosten komen eenmalig neer op €10.276.600 en jaarlijks op €768.750.

### 6.2 Inhoudelijke nalevingskosten:

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product. De aanschaf van de kentekenplaten, kentekenplaathouder en het monteren vallen hier onder. Deze kosten zijn voor het bestaande voertuigpark eenmalig en worden over de economische levensduur afgeschreven. De economische levensduur van een tractor of motorvoertuig met beperkte snelheid is gemiddeld 10 jaar, een kentekenplaat gaat net zo lang mee.

<b>2. kentekenplaat</b>	Kentekenplaat	Aantal Voertuigen	Totale kosten
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€12,00	410.000	€4.920.000
LBTa bestaand voertuigpark	€12,00	150.000	€1.800.000
LBTa bestaand voertuigpark volgplaten	€ 12,00	150.000	€1.800.000
LBT en MMBS GV kenteken	n.v.t.	20.000	€0
<b>Eenmalig bestaande voertuigenpark</b>			<b>€8.520.000</b>
Nieuw (Afhankelijk van gekozen afgifteprocedure)	€12,00	8.000	€96.000
<b>Jaarlijks</b>			<b>€96.000</b>

<b>3. kentekenplaathouder</b>	(€5,20 per twee)	Aantal voertuigen	Totale kosten
Kentekenplaathouder voor deel van het voertuigpark (tractoren hebben achter nagenoeg allemaal een kentekenhouder)		200.000	€520.000
<b>Eenmalig bestaande voertuigenpark</b>			<b>€520.000</b>

<b>4. bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat en kentekenplaathouder</b>	Tijd	Aantal Bedrijven/ Voertuigen	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten	30 minuten	80.000	40.000
Kentekenplaat LBT en MMBS bestaand voertuigpark	5 minuten	410.000	34.200
Kentekenplaat LBTa bestaand voertuigpark	5 minuten	150.000	12.500
Kentekenplaat LBT en MMBS GV kenteken	n.v.t.	20.000	0
Kentekenplaathouder voor helft van het voertuigpark	15 minuten	200.000	50.000
<b>Eenmalig bestaande voertuigenpark</b>			<b>136.700</b>
<b>In geld (uurloon €36)</b>			<b>€4.921.200</b>

De eenmalige kosten komen uit op €8.520.000 voor de kentekenplaten, €520.000 voor de kentekenplaathouder en €4.921.200 voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat en kentekenplaathouder. Dit komt neer op: €13.961.200. Voor de nieuwe voertuigen komt daar jaarlijks €96.000 bij voor de kentekenplaten.

### 6.3 Administratieve lasten:

Ook kunnen informatieverplichtingen aan wet- en regelgeving gekoppeld zijn. De uren die een ondernemer kwijt is voor dergelijke informatieverplichtingen zijn de Administratieve Lasten (AL). Deze bestaan voor het kentekenen van LBT's en MMBS'en uit kennisname nieuwe wet- en regelgeving, inschrijving en tenaamstelling van het voertuig.

#### 6.3.1 Kennisname nieuwe wet- en regelgeving

De kosten die de ondernemer maakt om kennis te nemen van nieuwe wet- en regelgeving is een administratieve last. Omdat het een eenmalige wetswijziging is hoeven deze kosten hoeven niet van tevoren te worden gekwantificeerd, maar moeten wel kwalitatief inzichtelijk worden gemaakt. Er zijn circa. 64.000 professionele bedrijven, bestaande uit 44.000 agrarische bedrijven, ca. 5.000 fruit-, boom- en bloembollen bedrijven en circa 15.000 hoveniers, loon- en grondverzetbedrijven en aannemers in de grond-, weg,- en waterbouw. Daarnaast zijn er 16.000 zogenoemde hobbybedrijven (bedrijven waarvan de ondernemer neveninkomsten heeft). Deze circa 80.000 bedrijven moeten zich allemaal bewust worden van het feit dat als zij met hun tractor en of mobile machine op de openbare weg komen, zij een kenteken moeten hebben. Hiervoor wordt 5 minuten per bedrijf ingeschat.

#### 6.3.2 Inschrijven in het kentekenregister en de tenaamstelling van het voertuig

Dit gaat om het inschrijven in een register of lijst. De handelingen die in het kader van het inschrijven in een register per voertuig worden uitgevoerd zijn:

1. Verzamelen van gegevens
2. Inschrijving uitvoeren (digitaal)
3. Afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen en archiveren

#### 6.3.2.1 Verzamelen gegevens bij de conversie:

Om het voertuig te kunnen identificeren zijn de volgende gegevens noodzakelijk: voertuigidentificatienummer (VIN), merk; type; handelsbenaming; voertuigsoort; Europese voertuigcategorie; bouwjaar; brandstof en eventueel maximum constructiesnelheid. En indien het voertuig breder is dan 3 meter, hoger is dan 4 meter, langer is dan 12 meter of de maximummassa('s) overschrijdt, dan moet dat worden aangevinkt. Naast deze gegevens kunnen er mogelijk nog gegevens noodzakelijk worden voor de uitvoering van de APK, te denken valt aan: de datum eerste toelating, op basis van bouwjaar bepaald, onder- en bovengrens technische maximummassa (indien bekend) en onder- en bovengrens massa in rijklare toestand (indien bekend).

Deze informatie kan teruggevonden worden aan de hand van het VIN nummer ingeslagen in het voertuig zelf, het Certificaat van Overeenstemming (CVO), Individueel Goedkeuringscertificaat (IGC), de aankoopnota, het onderhoudsboekje, GV kenteken of een buitenlands kentekenbewijs. De tijd benodigd voor het opzoeken kan variëren van 5 minuten op basis van de eigen administratie tot het controleren van alle gegevens aan de hand van het VIN nummer bij het mechanisatiebedrijf waar het voertuig in onderhoud is. Gemiddeld wordt het opzoeken van de gegevens per voertuig op 15 minuten gesteld.

#### 6.3.2 Inschrijving uitvoeren

Om het voertuig te registreren wordt aan de eigenaar/houder twee kanalen geboden: digitaal of fysiek aan de balie. De digitale variant heeft veruit de grootste voorkeur en zal voor de eigenaar van de voertuigen de minste tijd kosten. Indien één aanvrager meerdere voertuigen wil registreren, dan is het mogelijk om dit in één handeling te doen. Bij de digitale inschrijving wordt aan de hand van een nog te ontwikkelen vragenboom bezien of het voertuig voldoet aan de voorwaarden. Bij het invullen ontvangt de eigenaar waar mogelijk digitale hulp. Gezien het geringe aantal gegevens die ingevuld moeten worden, wordt voor het invullen van de gegevens per voertuig gemiddeld 10 minuten gerekend.

#### 6.3.3 Afschrift van inschrijving (kentekencard) op naam

De kentekencard kan op twee manieren worden aangevraagd: via digitaal kanaal inclusief persoonlijk verschijnen of fysiek verschijnen bij de RDW, een RDW erkend bedrijf of kentekenloket. In het geval van digitale verschijning is dat 5 minuten per bedrijf. In geval van persoonlijke verschijning zal er een rit gemaakt moeten worden naar één van de genoemde locaties en wordt de benodigde tijd op 1 uur per bedrijf vastgesteld. Gezien de automatiseringsgraad in de land en tuinbouwsector is de inschatting van de RDW dat 85% van de bedrijven kiest voor de digitale weg. Van de ca. 70.000 bedrijven zullen ca. 10.000 bedrijven persoonlijk verschijnen. De resterende 60.000 bedrijven zullen digitaal verschijnen.

<b>5. administratieve lasten</b>	Tijd	Aantal Voertuigen / bedrijven	Uren
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	80.000	6.700

Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	580.000	145.000
Inschrijving uitvoeren	Gemiddeld 4 minuten	580.000	38.700
Afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen digitaal	5 minuten	70.000	5.800
Afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen persoonlijk	1 uur	10.000	10.000
<b>Eenmalig in uren</b>			<b>206.200</b>
<b>In geld (uurloon €36)</b>			<b>€7.423.400</b>

Daarmee komen de administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard neer op eenmalig €7.423.400

#### 6.4 Totale kosten voor de invoering van de kentekenplicht voor bestaande LBT's en MMBS'en

<b>incidenteel</b>	uren	geld
te betalen aan de RDW		€10.276.600
kentekenplaat		€8.520.000
kentekenplaathouder		€520.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat en kentekenplaathouder	131.700	€4.921.200
administratieve lasten	204.500	€7.423.400
	336.200	€31.661.200

## 7. Advisering en consultatie

### PM

## 8. Inwerkingtreding

Bij de inwerkingtreding zal rekening worden gehouden met de betrokken uitvoeringsinstanties. Voor zover mogelijk zal tevens rekening worden gehouden met de vaste verandermomenten. De conversieperiode zal gelijk eindigen met de inwerkingtreding van de APK-verplicht: per 20 mei 2018. Om tegemoet te komen aan de branche zal binnen de conversie tenminste één winterperiode vallen. De conversieaanvragen kunnen naar alle verwachting vanaf 1 februari 2017 ingediend worden.

## 9. Communicatie

Voor, tijdens en na invoering van de kentekenplicht voor deze voertuigen zal er zorgvuldige communicatie plaatsvinden. Dit is niet alleen van belang voor de mensen die beroepsmatig LBT's en MMBS-en besturen, maar voor eenieder die

belang heeft bij het kenteken. Terecht wijzen verschillende adviesinstanties, hierop. Daarnaast zal over het voornemen worden gecommuniceerd met de uitvoerings- en handhavingsinstanties, zoals politie en rechterlijke macht en de organisatie betrokken bij het registreren van de kentekencard zoals PostNL. Parallel aan het wetgevingstraject zal een communicatiewerkgroep in het leven worden geroepen die op al deze punten zal ingaan. De betrokken instanties zullen uiteraard voor deze werkgroep worden uitgenodigd. Zodra behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is afgerond, zal de communicatie van start gaan.

Artikelsgewijze toelichting