

Toelichting op de consultatie t.b.v. de Wijziging vd Wegenverkeerswet 1994 ivm kentekenen tractoren en voertuigen beperkte snelheid

Het wetsvoorstel bevat de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtractoren, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Aanleiding is de motie Kuiken (2012–2013, 29 398 nr. 356) waarin is verzocht om, in het belang van de verkeersveiligheid en gelijke concurrentieverhoudingen, over te gaan tot kentekening van genoemde voertuigen.

Het wetsvoorstel is in de periode van 9 april tot en met 8 mei 2015, opengesteld voor internetconsultatie¹. Er zijn in totaal 23 reacties ontvangen, waarvan 14 openbaar. Twaalf reacties zijn afkomstig van particulieren, drie van bedrijven, vier van brancheorganisaties, twee van vakbonden, één van een overheidsorganisatie en één van een vereniging. Een reactie is dubbel ingediend, en een reactie werd namens twee brancheorganisaties ingediend, zodat er in feite uiteindelijk 23 participanten hebben gereageerd.

Bij de totstandkoming van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is nauw overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de 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 bouwmaschinen, magazijninrichtingen, wegebouwmaterieel en transportmaterieel (BMWT), 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.

Algemeen oordeel

Veertien van de drieëntwintig participanten zijn van mening dat de voorgenomen wijzigingen niet tot stand zouden moeten komen. Vier participanten zijn uitgesproken positief over de voorgenomen wijzigingen.

De belangrijkste argumenten van de tegenstanders zijn de kosten en administratie die deze maatregel met zich brengt, alsmede het feit dat deze weinig of niets toevoegt aan de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt verhoging van de regeldruk benoemd en twijfelen sommigen aan de verbetering van de concurrentieverhoudingen met omliggende landen. Het belangrijkste argument van de voorstanders is de verbetering van de verkeersveiligheid. Een overheidsorganisatie noemt ook nog de concurrentiepositie als voordeel.

Kosten

Tien participanten uiten hun ongenoegen over het feit dat de regelgeving kostenverhogend werkt. Gewezen wordt onder meer op registratie, APK-keuring, overschrijvingen, meer regels en administratieve rompslomp en dergelijke. Specifiek: een particuliere eigenaar/hobbyist van een LBT en LBTA uit zijn ongenoegen over het feit dat hij op kosten wordt gejaagd terwijl de combinatie vrijwel niet aan het verkeer deelneemt (hoofdzakelijk gebruik op eigen erf). Een andere particulier en fruitbedrijf Baecke wijzen op de kostenverhoging voor de primaire (agrarische) sector.

De Nederlandse Melkveehouders Vakbond (hierna: NMV), Nederlandse Akkerbouw Vakbond (hierna: NAV) en een particulier brengen in dit verband ook naar voren dat de gemiddelde economische omvang van de bedrijven een vertekend beeld geeft over de draagkracht van de sector. Het inkomen van akkerbouwbedrijven was volgens hen in 2014 gelijk aan modaal namelijk

¹ http://www.internetconsultatie.nl/kentekenen_tractoren

35.000 euro. Daarnaast stellen zij dat met de verdwijning van de melkquota en de mogelijke komst van TTIP de inkomens verder onder druk zullen komen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: De kosten van de kentekenplicht bestaan enerzijds uit de te betalen leges aan de RDW en zijn geraamd op eenmalig €10,2 miljoen en jaarlijks €768.750. De kosten voor de kentekenplaten inclusief bevestigingsmateriaal zijn geraamd op circa €9 miljoen. De tijd nodig voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat komt omgerekend in geld uit op bijna €5 miljoen. Dat komt neer op ca. 55 euro per voertuig. Hiervan is €30,- out of pocket kosten (leges RDW en kentekenplaat) en de rest zijn uren. Daartegenover staan echter ook voordelen zoals de stijging van de exportwaarde van het voertuigenpark. Mechanisatiebedrijven schatten in dat machines die gekentekend zijn, bij verkoop een paar duizend euro meer opleveren dan niet-gekentekende voertuigen; alleen al de export van gebruikte LBT's vanuit Nederland zou jaarlijks circa 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 voordat deze in het buitenlandse register opgenomen kunnen worden. Het maakt niet uit of er veel of weinig op de openbare weg wordt gereden. Zodra er gebruik gemaakt wordt van de openbare weg, valt het voertuig onder de kentekenplicht.

Veiligheid

Zes participanten uiten hun scepsis over de bewering dat de regelgeving en het voeren van een kenteken op landbouwvoertuigen de verkeersveiligheid zou bevorderen. Een overheidsorganisatie prijst juist de regeling vanwege de verkeersveiligheid en verbetering van de concurrentie positie. Twee particulieren zijn van mening dat een kentekenplaat niet betekent dat er minder ongelukken zullen plaatsvinden. Een van hen stelt voor de voertuigen van een brommerkenteken te voorzien, wat voldoende zou zijn om de veiligheid (lees traceerbaarheid) van de voertuigen en hun eigenaren te bevorderen. Een participant vindt dat een gedegen rijopleiding voor jeugdigen meer op zijn plek zou zijn.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Voordat een voertuig gekentekend kan worden moet het eerst zijn toegelaten tot de weg. Dit gebeurt meestal vanuit de fabrikant. Op het zogenoemde Certificaat van overeenstemming (CVO) staan alle voertuiggegevens waaronder remsnelheid, maximum laadvermogen, maximumconstructiesnelheid e.d. Zonder CVO moet een voertuig eerst gekeurd worden door de RDW. Het kenteken borgt de voertuigveiligheid. Het niet-invoeren van de kentekenplicht betekent dat niet elk instrument wordt benut om een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen. Kentekening is mede van belang voor andere te nemen maatregelen zoals de Europese APK-plicht, snelheidsverhoging en ontheffingen en de daarbij behorende handhaving. Met het kenteken is de eigenaar/houder traceerbaar. Ook deze maatregelen leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid.

Het voorstel om de voertuigen op vergelijkbare manier te kentekenen als de bromfietsen zou ten opzichte van het onderhavig voorstel kostenverhogend uitwerken. Er is voorzien in maatregelen om de kosten te drukken. Ten eerste het niet-schouwen van de voertuigen: bij het kentekenen van bromfietsen is iedere bromfiets geschouwd door een onafhankelijke instantie. Vanwege de geringe snelheid van een groot aantal van de nu te kentekenen voertuigen zou een schouw bij een mechanisatiebedrijf alleen al in tijd zeer kostbaar zijn. Daarnaast zijn de eigenaren/houders van deze voertuigen veel beter in staat het VIN en typegoedkeuringsnummer te vinden, alleen al, omdat de administratie van deze eigenaren/houders over het algemeen goed op orde is. Ten tweede de mogelijkheid om de inschrijving en de tenaamstelling digitaal uit te voeren: daarmee zijn de kosten van de kentekenplicht opgenomen in dit wetsvoorstel per voertuig aanzienlijk lager dan die voor de bromfietsen.

In een gedegen rijexamen wordt al voorzien; per 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd, waarmee de eisen voor de rijvaardigheid en geschiktheid voor LBT's en MMBS'en gelijkgesteld zijn met die voor een personenauto. Een opleiding hiervoor is niet verplicht. Tijdens het examen wordt getoetst of de aspirant-bestuurder over voldoende rijvaardigheid en kennis beschikt.

APK

Drie participanten, NMV, NAV en een particulier, hebben opmerkingen op de invoering van de APK-plicht. Ten eerste dat de verplichtingen, die voortvloeien uit de Europese richtlijnen over de APK en de controles, alleen gaan over LBT's met een snelheid van meer dan 40 kilometer per uur die vooral op de openbare weg worden gebruikt. Ze wijzen erop dat de LBT's grotendeels op het land en niet zozeer op de openbare weg gebruikt worden. De APK-richtlijn zou niet gericht zijn op LBT's die op het land worden gebruikt, maar op commercieel goederenvervoer op de weg.

Ten tweede melden zij dat in de memorie van toelichting wordt aangegeven dat er voor de APK-plicht twee soorten LBT's zijn, onder de 40 kilometer per uur en boven de 40 kilometer per uur, en dat het voor hen niet duidelijk is of de LBT's onder de 40 kilometer per uur in de categorie vallen die vrij zijn van een APK-plicht. Ten derde maken zij wat betreft historische LBT's van voor 1 januari 1978, die volgens dit voorstel een blauwe kentekenplaat kunnen aanvragen, bezwaar. De registratie van een blauw kenteken is onmogelijk indien het bouwjaar niet bekend is. Er mogen voor deze voertuigen, die sporadisch gebruikt worden geen nadelige APK-gevolgen ontstaan, en zij verzoeken dan ook om geen kenteken en APK-plicht voor deze LBT's op te leggen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: De huidige registratie van tractoren is niet geschikt om aan de Europese APK verplichting te voldoen. In 2015 heeft de RDW het adviesrapport 'Implementatie Richtlijn 2014/45/EU' aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daaruit blijkt dat een centrale registratie van alle LBT's op voertuigniveau noodzakelijk is. Zonder registratie is niet bekend welke voertuigen wel en welke voertuigen niet voor de APK-plicht in aanmerking komen. Een apart systeem voor de APK van tractoren leidt tot zeer hoge kosten en kan niet worden gerealiseerd voor de door Europa vastgestelde implementatiedatum van 18 mei 2018. Bij gebruikmaking van het bestaande kentekenregister kan aangesloten worden op het bestaande APK-systeem, zijn de kosten aanzienlijk lager en is bovengenoemde datum wel haalbaar.

De Europese richtlijnen over de APK en de controles gaan over alle LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Wel biedt de richtlijn de mogelijkheid voertuigen, die worden gebruikt voor specifieke doeleinden, zoals land-, tuin- en bosbouw en visserij, uit te zonderen van de APK-plicht. Echter deze mogelijkheid is niet uitvoerbaar en niet handhaafbaar. Het is niet vast te stellen waarvoor LBT's worden ingezet. De APK-plicht gaat gelden voor LBT's met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Het bouwjaar is bepalend of een voertuig al of niet een blauw kenteken mag voeren. De APK-plicht hangt niet samen met het bouwjaar van de LBT, maar met de maximumconstructiesnelheid van de LBT.

Concurrentieoverwegingen

Vier participanten reageren kritisch op de regelgeving met betrekking tot verbetering van de concurrentieverhoudingen. NMV, NAV en een particulier vinden dat het beoogde doel van de WVV 1994, namelijk een goede doorstroming en veiligheid van het verkeer, concurrentieoverwegingen niet toestaat. Voorts zijn zij van mening dat er geen concurrentie is tussen de bouw en de landbouw. De richtlijnen duiden alleen op concurrentie bij gebruik van LBT's die meer dan 40 kilometer per uur rijden voor commercieel goederenvervoer/transportactiviteiten over de openbare weg.

Een particulier vindt het onduidelijk in hoeverre concurrentieverhoudingen met deze regelgeving worden gediend. Een overheidsorganisatie daarentegen steunt het argument betreffende de verbetering van de concurrentiepositie.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Het is inderdaad juist dat concurrentieoverwegingen niet in artikel 2 van de WVV 1994 worden benoemd. Voor de Tweede Kamer is dit echter een belangrijk element en onderdeel van de overwegingen van de motie Kuiken² van 13 februari 2013. Voor invoering van de WVV 1994 en het Voertuigreglement, was in artikel 18 van het toenmalige Wegenverkeersreglement³ opgenomen dat LBT's en MMBS'en zich ten behoeve van agrarisch gebruik of gebruik buiten de wegen op de openbare weg mochten bevinden. Door het vervallen van deze gebruiksbepaling mogen vanaf 1995 LBT's en andere

² Kamerstukken II 2012/13, 29398, nr. 356

³ Het Wegenverkeersreglement is in 1995 vervangen door Voertuigreglement, welke in 2009 is vervangen door het Besluit Regeling voertuigen.

landbouwvoertuigen ook voor niet-agrarische doeleinden op de openbare weg rijden. Omdat er voor een LBT veel minder regels gelden dan voor vrachtauto's worden LBT's en landbouwvoertuigen steeds meer ingezet voor allerlei soorten (beroeps)goederenvervoer, in zowel landelijke als verstedelijkte gebieden.

Regeldruk

Acht participanten hebben commentaar op de regeldruk en de overheidsbemoeyenis die door deze regeling zal toenemen. Een participant vraagt zich af hoe de implementatie zal gaan verlopen en daaropvolgend de handhaving, en adviseert om bij de beoordeling van dit ontwerp de praktijksituatie te gaan beoordelen en vanuit die invalshoek de wetgeving te gaan vastleggen om onbedoelde misverstanden te voorkomen.

Een ander stelt dat deze regel bovendien een registratiesysteem van bestuurders afdwingt, wat een onnodig grote bureaucratische last legt op simpele boerenbedrijven die slechts af en toe of zelfs helemaal geen gebruik maken van de openbare weg en wel veel wisselende bestuurders hebben per voertuig.

NMV, NAV en een particulier vinden dat deze regelgeving haaks staat op het kabinetsbeleid om een toename van (administratieve) regels zoveel mogelijk te voorkomen. Met dit wetsvoorstel wordt juist een verzwaring van regels in gang gezet. Voorts zijn zij van mening dat dit een ongefundeerde maatregel is die geïnitieerd is door de transport en loonwerksector met het oogmerk om het 'boerenlandbouwverkeer' te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector. In de praktijk zou de traceerbaarheid van de verkochte LBT's en MMBS'en – gezien de relatief geringe omvang - geen probleem zijn, en zouden er geen identificatieproblemen zijn als een LBT wordt aangehouden door een handhaver, omdat een kenteken op een LBT niet per definitie voor een leesbaar kenteken zorgt. In de landbouw zijn immers vele functionele niet-rijdende werktuigen zowel voor aan de frontkant als achterkant gekoppeld aan een LBT die geen eigen wielen heeft en zicht op een kenteken kan belemmeren. Zij zijn dan ook van mening dat het niet zichtbaar zijn van een mogelijk kenteken aan een LBT als gevolg van functioneel gebruik door grond/aarde en/of door het gebruik van werktuigen niet tot strafbare feiten mag leiden.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: De administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard bedragen €7.1 miljoen. De kentekenplicht is geen registratiesysteem van bestuurders van de verschillende voertuigen, maar een registratiesysteem van de eigenaar of houder van een bepaald voertuig. De registratie vindt eenmalig plaats op het moment van kentekening. Dit gebeurt bij nieuwe tractoren bij de aanschaf en voor bestaande tractoren is er een conversietraject, waarbij de eigenaar digitaal de benodigde informatie aanlevert. Daarmee zijn de tijd en de kosten zo laag mogelijk gehouden. Gebruik van het voertuig of wisselende bestuurders per voertuig hebben daar geen invloed op. Bij verkoop van het voertuig wijzigt alleen de tenaamstelling.

De eisen voor wat betreft het gebruik van de kentekenplaat, waaronder de zichtbaarheid, zullen waar mogelijk aansluiten bij de huidige eisen voor kentekenplaten voor de andere motorrijtuigen. Voor de zichtbaarheid van de kentekenplaat van het trekkend motorrijtuig zullen identieke regels gaan gelden als bij de overige motorrijtuigen. Dat betekent dat als het kenteken van het trekkend motorrijtuig aan het zicht wordt onttrokken er een volgplaat gemonteerd moet worden. Dit geldt ook voor verwisselbare uitrustingsstukken die "in de hef" hangen, vergelijkbaar met een fietsendrager bij een personenauto, zoals een ploeg of frees. Daarnaast moet een kenteken leesbaar zijn.

Historische en hobbyvoertuigen

Acht participanten stellen vragen over de kentekenplicht met betrekking tot historische en of hobbyvoertuigen. Twee zijn van mening dat alleen die combinaties moeten worden gekentekend welke beroepsmatig op de openbare weg komen, en niet die hoofdzakelijk op het eigen erf worden gebruikt. Eén vraagt zich af of er een mogelijkheid is om een linnenkenteken te krijgen.

Voorts wordt door een particulier voorgesteld om LBT's van 40 jaar en ouder vrij te stellen van kentekenplicht, en door een ander de maximum snelheid aan te passen naar bijvoorbeeld 30 kilometer per uur, zodat niet alle oldtimers van een kenteken moeten worden voorzien.

NMV, NAV en een particulier verzoeken om geen kenteken- en APK-plicht voor historische LBT's op te leggen.

De Oude Trekker en Motoren Vereniging (OTMV) wijst erop dat de huidige GV- kentekenplaten behouden mogen worden, maar deze niet retroreflecterend zijn. Gevraagd wordt onder meer of de nieuwe blauwe kentekenplaten voor oldtimer LBT's ook retroreflecterend zijn, of de blauwe kentekenplaten net zo groot moeten zijn als de huidige gele kentekenplaten of kleiner mogen, of er ook voorschriften zijn voor de plaatsing van de kentekenplaten achter op de oldtimer-LBT's, deze hebben geen cabine.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Zoals hierboven aangegeven is onderscheid naar gebruik niet handhaafbaar. Daarbij maakt het niet uit of het over agrarisch gebruik, cultuurtechnische werkzaamheden, transportdoeleinden of hobbygebruik gaat. Naast alle eerder genoemde overwegingen om alle voertuigen te kentekenen is er ook een praktisch probleem: Vaststelling van het bouwjaar van het voertuig kan alleen als het voertuig gekentekend is. Bovendien waren de echt oude LBT's altijd al van een kenteken voorzien. Afgifte van een linnen kenteken is niet mogelijk.

De blauwe kentekenplaten zijn niet retroreflecterend. Er komen geen nieuwe modellen kentekenplaten, wel staat het vrij om binnen de bestaande modellen (voor motorrijtuigen op twee of meer wielen, met uitzondering van bromfietsen en de modellen 18.1 en 18.2 van de Regeling kentekens en kentekenplaten, de zogenoemde USA-modellen) die kentekenplaat aan te schaffen die het best past bij het voertuig. Regels over de plaats van de kentekenplaat staan in artikel 7 van de Regeling kentekens en kentekenplaten.

MRB

NMV, NAV en een particulier wijzen erop dat als er niks wijzigt in de Wet MRB 1994 de houders van landbouwvoertuigen automatisch tot het betalen van MRB worden verplicht. Met het oog op de aangekondigde belastingherziening hebben zij zorgen of de belastingregelgeving hierop wordt aangepast.

De brancheorganisatie BMWT staat positief tegenover de introductie van een kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en. Daarbij tekent de BMWT aan dat hierbij expliciet moet worden gemaakt dat LBT's en MMBS'en zijn uitgesloten van de MRB.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Als hoofdregel wordt de MRB geheven ter zake van het "houden" van een motorrijtuig. Voertuigen waarvoor bij het gebruik van de weg geen kenteken is voorgeschreven worden voor de heffing van de MRB niet als motorrijtuig aangemerkt, met als gevolg dat voor het houden van dergelijke voertuigen geen MRB is verschuldigd. Inschrijving van een LBT of MMBS in het kentekenregister zou leiden tot verschuldigdheid van deze belastingen. Om deze situatie, ook na invoering van de kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en te continueren, is een aanpassing van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting noodzakelijk. Deze aanpassing is opgenomen in dit wetsvoorstel, zodanig dat LBT's, MMBS'en en MM's niet in de heffing zullen worden betrokken.

Conclusies Onderzoeksraad

De NMV, NAV en een particulier zijn van mening dat de suggesties uit de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor veiligheid niet geheel aansluiten bij de praktijk en vooral ingegeven lijken te zijn door enkele incidenten. Ook zijn zij ervan overtuigd dat LBT's en MMBS'en 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 kunnen vertrouwen op de kwaliteit omdat zij daarvan afhankelijk zijn bij onvoorspelbare weersomstandigheden.

Hiernaast hebben zij de indruk dat de Onderzoeksraad haar onderzoek te beperkt heeft uitgevoerd, aangezien er alleen is 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 van landbouw verkeer verslechterd. Zij zijn van mening dat bij de inrichting van het wegenpark veel meer rekening gehouden dient te worden met landbouwverkeer.

Agrariërs 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

waarom de verschuiving van ongevallen van provinciale wegen naar wegen die bij gemeenten in beheer zijn.

Een particulier is eveneens van mening dat de wegen zo ingericht moeten worden dat er ook fatsoenlijk met een grote machine inclusief vracht overheen gereden kan worden.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Het diepteonderzoek naar ongevallen met tractoren van de Onderzoeksraad voor veiligheid biedt zeer bruikbare informatie en voor het ministerie is er geen reden om de conclusies van de Raad te betwisten. In haar conclusies (1c) heeft de Raad bij enkele ongevallen geconcludeerd dat de inrichting van de weg een rol bij het ontstaan van de ongevallen heeft gespeeld. Ten eerste het ontbreken van infrastructurele maatregelen (zoals een rijbaanscheiding en linksafvakken) op doorgaande wegen waar met hoge snelheid gereden wordt. Plattelandswegen (60 km/h) en wegen binnen de bebouwde kom (30 km/h) zijn vaak dusdanig smal dat het niet mogelijk is om op deze wegen ander verkeer veilig te passeren zonder snelheid te verminderen of nagenoeg stil te staan. Tenslotte wordt er aandacht gevraagd bij werkzaamheden met (land)bouwvoertuigen op of langs de openbare weg. Door het ontbreken van maatregelen als afzettingen en/of een verkeersbegeleider kunnen aanrijdingen met andere verkeersdeelnemers ontstaan.

Specifieke voertuigen

Een aantal participanten stelt nadere vragen over de inzet van specifieke voertuigen.

Getrokken voertuigen met of zonder wielen

De NMV, NAV en een particulier gaan er van uit dat in de memorie van toelichting met getrokken voertuigen, voertuigen op wielen worden bedoeld en geen werktuig zonder wielen en willen dit graag terugzien in de beantwoording van deze reactie. Naar hun mening zijn er op een melkveebedrijf meer koppelbare werktuigen al dan niet met of zonder wielen per LBT.

Een particulier vraagt zich af of, wanneer er gesproken wordt van land- en bosbouw trekkers, of de LBT's ten behoeve van de tuinbouw er buiten vallen. Deze participant geeft aan dat er gesproken wordt over aanhangwagens, in de formele tekst daarover niet gesproken wordt, wel over getrokken voertuigen. Hij vraagt zich af of daar dan ook de getrokken werktuigen onder vallen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: De gebruikte terminologie in de memorie van toelichting is conform verordening 167/2013. Wanneer gesproken wordt over verwisselbare getrokken uitrustingsstukken, dan zijn dat aanhangwagens van de Europese categorie S. Dit in tegenstelling tot verwisselbare uitrustingsstukken die in het wegverkeer volledig vrij van de grond zijn of niet met het andere voertuig zijn verbonden door middel van een verticale draaibare as. Deze verwisselbare uitrustingsstukken zijn niet kentekenplichtig en moeten alleen van een volgplaat worden voorzien als deze het zicht op de kentekenplaat van de LBT belemmeren. Dit is vergelijkbaar met de lastdrager voor fietsen bij personenauto's. Onder de LBT's vallen ook LBT's die voor andere doeleinden worden gebruikt zoals in de tuinbouw of in het grondverzet. In de wet wordt alleen gesproken over aanhangwagens, daar vallen ook de LBTA's en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken onder. In lagere regelgeving, in dit geval de Regeling voertuigen worden de categorieën R (aanhangwagens) en S (verwisselbare getrokken uitrustingsstukken) nader beschreven. Deze zijn aan te merken als aanhangwagens in de zin van de WVV 1994.

Voertuigen voor inzet in openbare ruimte

NMV en NAV zouden eveneens graag voor de LBT's, inclusief getrokken voertuigen, een uitzondering voor de kentekenplicht voor haar leden willen zien. Dit naar voorbeeld van de categorie zoals bedoeld in paragraaf 3.5.6 van de memorie van toelichting. Het betreft hier de voertuigen die veelal ingezet kunnen worden bij gebruik in de openbare ruimte, waarbij de overheid zelf belanghebbende is.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Naast de specifiek benoemde voertuigen die niet breder zijn dan 130 centimeter vallen alle LBT's, MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur onder de uitzondering. Deze is niet alleen beperkt tot machines die gebruikt worden in de wegenbouw of hoogwerkers. Overigens moeten alle voertuigen die op de openbare weg komen voldoen aan de permanente eisen.

Voertuigen die zelden op de weg komen

De NMV, NAV en een particulier vinden dat er nog geen concrete oplossing is gevonden voor voertuigen die zelden op de weg komen.

Ook stellen ze aan de orde dat deze memorie van toelichting wordt aangegeven dat het centraal mogelijk is te kijken of voertuigen zijn verzekerd. Mogelijk wordt hier bedoeld op een register, zonder dat fysiek is vastgesteld dat een voertuig op de openbare weg komt. Daarbij dient in aanmerking genomen te worden dat LBT's en MMBS'en vaak niet op de openbare weg komen. Er is op geen enkele wijze rekening mee gehouden dat er dan geen verzekeringsplicht geldt en er is evenmin rekening gehouden met de opschortingsmogelijkheid zoals voor motorrijtuigen geldt. Opschorten brengt kosten/lasten met zich mee en opschorten is verbonden aan een einddatum die niet automatisch verlengd wordt. Het Rijk heeft evenmin een adequaat alerteringssysteem om een opschorting te verlengen. Deze lasten zijn niet meegenomen.

Fruitbedrijf Baecke heeft moeite met de regeling omdat hij ook gaat gelden voor 'pluktreintjes', dit zijn kleine en smalle trekkertjes met karretjes fruit, met lage snelheden die 90% van de tijd niet op de openbare weg komen. In het verlengde hiervan wijst de belangenorganisatie NFO op het feit dat in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel geschreven staat dat er voor voertuigen die zelden op de weg komen om bijvoorbeeld naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud, nu een handelaarskenteken voor bedrijven is 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. Pluktreintjes worden alleen gebruikt tijdens de oogst van appels en peren. Het lijkt de NFO kostentechnisch geen goede zaak als al deze trekkertjes een kenteken gaan krijgen. NFO is voorstander van een handelaarskenteken beschikbaar voor een fruitteiler of een ééndagskenteken voor deze trekkers zoals in Finland gebruikt wordt, of alleen een kenteken voor de plukperiode.

Ook branchevereniging Fedecom vraagt zich af welke mogelijkheden worden onderzocht t.b.v. voertuigen die zelden op de weg komen om bijvoorbeeld naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud. Deze participant is echter van mening dat een handelaarskenteken leidt tot omslachtig handelen waaronder het halen en brengen van het kenteken door de eigenaar/houder bij het mechanisatiebedrijf. Ook een ééndagskenteken is niet snel geregeld, denk in dit kader aan machines in gebruik voor het oogsten én die weer snel inzetbaar moeten zijn.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: In artikel 2 van de WAM is bepaald: "De bezitter van een motorrijtuig en degene aan wie het kenteken voor een motorrijtuig is opgegeven, zijn verplicht voor het motorrijtuig een verzekering te sluiten en in stand te houden welke aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen voldoet, indien dat motorrijtuig op een weg wordt geplaatst of daarmee op een weg wordt gereden, indien buiten een weg met dat motorrijtuig op een terrein aan het verkeer wordt deelgenomen of indien voor dat motorrijtuig een kentekenbewijs is afgegeven." Daarmee is ook nu al de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering verplicht voor alle motorrijtuigen. Bestaande regelgeving hoeft niet in de berekening van de kosten van de invoering van de kentekenplicht te worden meegenomen.

Uit nader onderzoek van de RDW is gebleken dat een ééndagskenteken geen oplossing biedt. Dat ééndagskenteken is specifiek bedoeld om naar het RDW-keuringsstation te gaan. Ook het handelaarskenteken heeft nadelen, dit moet immers gehaald en gebracht worden van en naar het mechanisatiebedrijf, maar biedt wel de mogelijkheid voor die machines die alleen gebruik moeten maken van de openbare weg vanwege reparatiewerkzaamheden.

Het handelaarskenteken wordt niet verstrekt aan bedrijven die slechts voor een bepaalde tijd gebruik maken van de openbare weg. In artikel 44 van het Kentekenreglement is het gebruik gelimiteerd: het handelaarskenteken mag worden gebruikt voor voertuigen die ter bewerking of herstel aan degene aan wie het kenteken is opgegeven ter beschikking zijn gesteld (tweede lid). Daarnaast moet een handelaarskenteken worden gebruikt voor voertuigen die behoren tot de bedrijfsvoorraad van degene aan wie het kenteken is opgegeven.

7.10.4 Maximale constructiesnelheid 6 kilometer per uur

Één brancheorganisatie geeft aan dat veel machineverhuurbedrijven hoogwerkers in hun bezit hebben, die altijd door een dieplader of vrachtwagen van A naar B getransporteerd worden en

waarvan de grote meerderheid een maximumconstructiesnelheid van 6 kilometer per uur heeft. Hiermee zouden zij onder de uitzonderingsregel kunnen vallen zoals deze Europees geldt bij de kentekenplicht voor MMBS'en en MM's. De brancheorganisatie vraagt of ook rekening gehouden is met een uitzonderingspositie voor MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van 6 kilometer per uur, en of indien er uitzondering is voor het kentekenen er ook vrijstelling voor het T-rijbewijs uit voortvloeit.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Hoogwerkers met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 6 kilometer per uur zijn vrij van de kentekenplicht. Zij kennen geen vrijstelling voor het T-rijbewijs. Ook voor een LBT met een snelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur geldt de rijbewijsplicht. Hiervoor is geen uitzondering gemaakt ten tijde van de invoering van het T-rijbewijs. Vanwege het overgangsrecht is dit geen knellend punt. Immers iedereen met een rijbewijs B van voor 1-7-2015 krijgt automatisch het T-rijbewijs bijgeschreven. Of dit in de toekomst tot problemen kan leiden moet blijken uit de evaluatie van het T-rijbewijs.

Regelgeving in relatie tot snelheidsverhoging

Drie participanten hebben opmerkingen over de snelheid.

Een particulier heeft een opmerking op paragraaf 3.7 van deze memorie van toelichting. De voorlaatste zin luidt: "Verhoging van de snelheidslimiet kan alleen voor voertuigcombinaties die binnen de wettelijk maximum afmetingen voor wegverkeer vallen." De wettelijk toegestane breedte voor LBT's en -werktuigen is drie meter. Wanneer de geciteerde volzin deze voertuigen wegens 'grotere breedte dan toegestaan voor bedrijfsauto's' uitsluit, komt er van de beoogde snelheidsverhoging in de praktijk niets terecht. De normalisatie - in de vijftiger jaren - van de onderlinge rijenafstand waarin de landbouwgewassen gezaaid worden heeft erin geresulteerd dat het kleinst gemene veelvoud van die onderlinge afstanden 150 centimeter is. De 'normale' werkbreedte van al het materieel is daardoor drie meter. Omdat het algemeen niet praktisch is om de aandrijving binnen de eigenlijke werkbreedte te situeren, of, de dragende wielen van een werktuig over het te bewerken of bewerkte grondoppervlak te laten lopen, is de totale breedte van het merendeel van de (getrokken) werktuigen groter dan drie meter. Wanneer het de bedoeling is om uit oogpunt van verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers het langzame verkeer niet langer door bebouwde kommen en over fietspaden te dwingen, maar daar de rondwegen en ontsluitingswegen voor open te stellen, zal toch rekening met het bovenstaande gehouden moeten worden.

Een andere particulier vraagt zich af of de snelheidsnormering van 40 kilometer per uur de maximale rijnsnelheid of de snelheid bij nominaal toerental is.

Cumela Nederland verwijst naar de bepaling dat alle aanhangwagens of verwisselbaar getrokken machines achter een LBT, MMBS of MM, welke harder kan rijden dan 25 kilometer per uur, moeten worden voorzien van een eigen kenteken. Hiermee zal het aantal zelfstandig te kentekenen aanhangwagens veel groter worden dan de genoemde 150.000 (misschien wel een verdubbeling). Het voorgestelde artikel 37, onderdeel d, van de WVV 1994 dient hun inziens aangepast te worden conform bovenstaande strekking, dan wel een extra wijziging dienaangaande in de WVV 1994 op te nemen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: De strekking van onderstaande zin uit de memorie van toelichting "Verhoging van de snelheidslimiet kan alleen voor voertuigcombinaties die binnen de wettelijk maximum afmetingen voor wegverkeer vallen." is dat LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die een maximum breedte hebben van 3.00 meter zonder aanvullende beperking de beoogde 40 kilometer per uur mogen rijden, op die wegen waar de wegbeheerder die snelheid veilig acht. Ook voor bedrijfsauto's met een lading tot 3.00 meter breed is nu geen snelheidsbeperking. Alle voertuigen die breder zijn dan 3.00 meter, hebben een ontheffing nodig.

Overig

Een particulier wijst erop dat niet in 1956 de laatste nog in omloop zijnde provinciale nummerbewijzen vervangen werden door het huidige (nationale) kentekensysteem, waardoor ook een eind kwam aan de kentekens voor LBT's. Dit einde kwam volgens hem al eerder, eind jaren veertig in het kader van de wederopbouw.

Een particulier wijst erop dat met het kentekenen van deze voertuigcategorieën ook de kwestie van het slopen in eigen beheer in beeld komt. Kortgeleden is daar een einde aan gemaakt voor andere voertuigcategorieën. Deze particulier vraagt zich af of nu de 'erkende' demontagebedrijven ook LBT's en MMBS'en (en dergelijke) accepteren en landbouwmechanisatiebedrijven worden gedwongen hun overmatig gekentekend materieel daar af te zetten.

Branchevereniging Fedecom wijst op een discrepantie in de wetgeving voor wat betreft uitzonderingen voor de kentekenplicht. Hier wordt beschreven: 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. Echter in het Besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen is in artikel 15, eerste lid, onderdeel j opgenomen: "motorrijtuig is voorzien van een door de motor aangedreven installatie, niet zijnde een verwisselbaar uitrustingsstuk."

Fedecom vraagt op welke wijze bedrijven de erkenning bedrijfsvoorraad kunnen verwerven.

Fedecom ziet een discrepantie in de wettekst: de conversietermijn wordt gesteld op 2017 t/m 20 mei 2018; in de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel A, van het wetsvoorstel staat dat de verplichting om een kenteken te hebben niet geldt tot 1 juli 2018.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu: Voor wat betreft de erkende demontagebedrijven, deze krijgen de mogelijkheid om ook de LBT's, MMBS'en en MM's als zijnde gedemonteerd af te melden bij de RDW. Dit betekent dat de nu erkende demontagebedrijven deze voertuigen ook zullen accepteren.

De discrepantie tussen de memorie van toelichting met betrekking tot het T-rijbewijs, de memorie van toelichting van het onderhavige wetsvoorstel en het Besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen zal met terugwerkende kracht tot 1-7-2015 worden geregeld, middels een technische wijziging van het Reglement rijbewijzen. Op basis van eerdere correspondentie met de Tweede Kamer en hierboven genoemde memorie van toelichting had verwacht mogen worden dat de uitrustingsstukken aan de voorkant verwisselbaar zijn. De invoering van de kentekenplicht is voor nieuwe voertuigen gedacht per 1 januari 2017. De conversieperiode staat gepland van 1 februari 2017 tot en met 20 mei 2018. De verplichting voor een kenteken voor alle LBT's, MMBS'en, MM's en aanhangwagens geldt vanaf 20 mei 2018.