

Nederlandse Melkveehouders Vakbond  
Krachtighuizerweg 28  
3881 PD PUTTEN  
Tel.: 06 213 22 313  
E-mail: [info@nmv.nu](mailto:info@nmv.nu)  
Internet: [www.nmv.nu](http://www.nmv.nu)  
Twitter: [@NMVNieuws](https://twitter.com/NMVNieuws)

Nederlandse Akkerbouw Vakbond  
Groeneweg 62  
4759 BB Noordhoek  
The Netherlands

**Telefoon** (0168) 32 91 30  
**Fax** (0168) 32 87 35  
**E-mail** [info@nav.nl](mailto:info@nav.nl)  
**Website** [www.nav.nl](http://www.nav.nl)  
**Twitter:** @NAV\_AkkerBouwer

T.b.v. [https://www.internetconsultatie.nl/kentekenen\\_tractoren](https://www.internetconsultatie.nl/kentekenen_tractoren)

Datum: 7 mei 2015

Onderwerp: consultatie wijziging vd Wegenverkeerswet 1994 i.v.m. kentekenen tractoren en voertuigen beperkte snelheid

Geachte heer, mevrouw,

Mede namens onze belanghebbende leden, ontvangt u hierbij de zienswijze/reactie van de Nederlandse Melkveehouders Vakbond (NMV) en de Nederlandse Akkerbouw Vakbond (NAV) over het kentekenen van tractoren en landbouwvoertuigen met beperkte snelheid.

De NMV en NAV ondersteunen een verbetering van de verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan is de invoer van het T-rijbewijs. Wij zijn van mening dat agrarische ondernemers een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben en ondersteunen onze leden daarin. Ten aanzien van de voorgestelde wetswijziging willen wij echter graag de volgende punten inbrengen:

1. Het draagvlak voor een algehele kentekenplicht voor agrarische voertuigen ontbreekt. Deze verplichting wordt gezien als een ongefundeerde maatregel die geïnitieerd is door de transport- en loonwerksector met het oogmerk om het 'boerenlandbouwverkeer' te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector.

2. Het ligt in de lijn van dit kabinetsbeleid een toename van (administratieve) regels zoveel mogelijk te voorkomen. Met dit wetsvoorstel wordt juist een verzwaring van regels voor onze leden in gang gezet.

3. De suggesties uit de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid sluiten niet geheel aan bij de praktijk en lijken vooral te zijn ingegeven door enkele incidenten. Wij zijn ervan overtuigd dat (land)bouwvoertuigen over het algemeen technisch in orde zijn en gebruikt worden voor de juiste doelen. Agrarische ondernemers hebben belang bij een goede technische staat omdat zij bij gebruik van deze voertuigen moeten kunnen vertrouwen op de kwaliteit, met name onder allerlei onvoorspelbare weersomstandigheden.

4. De Onderzoeksraad heeft haar onderzoek te beperkt uitgevoerd. Er is alleen gekeken naar de voertuigen en bestuurders en niet naar de staat van de openbare weg, waar deze voertuigen gebruik van maken.

In de toenemende drang om vrachtverkeer te weren, is de veiligheid van landbouwverkeer verslechterd. De NMV en NAV zijn van mening dat bij de inrichting van het wegennet veel meer rekening gehouden dient te worden met landbouwverkeer. Onze leden zijn aangewezen op het gebruik van wegen die toegang tot hun percelen geven. De kans is groot dat de verslechtering van het wegennet tot meer ongevallen heeft geleid. Dit verklaart de verschuiving van ongevallen van provinciale wegen naar wegen die bij gemeenten in beheer zijn. (MVT p. 3). De Nederlandse overheid is net zoals de NMV en NAV een voorstander van grondgebonden landbouwbedrijven.

Dat heeft ook tot gevolg dat er beter rekening gehouden moet worden met landbouwverkeer bij de inrichting van wegen.

De NMV en NAV bestrijden dat er meer landbouwverkeer is (MvT. P. 4). Het areaal landbouwgrond is met 9% afgenomen. Gezien het feit dat de vervoercapaciteit van het materieel groter is heeft dit aanzienlijk minder transportbewegingen tot gevolg.

5. De gemiddelde economische omvang van de bedrijven geeft een vertekend beeld over de draagkracht van de sector. In de MvT wordt een bedrag van 314.000 euro per bedrijf over 2013 genoemd. Het gemiddelde inkomen van de akkerbouwer was dat jaar veel lager. Het inkomen van akkerbouwbedrijven was in 2014 gelijk aan modaal, namelijk 35.000 euro. Met de mogelijke komst van TTIP zullen de inkomens verder onder druk komen.

6. De NMV en NAV zijn van mening dat er geen identificatieproblemen zijn als het landbouwvoertuig wordt aangehouden door een handhaver. Een kenteken op een tractor zorgt niet per definitie voor een leesbaar kenteken. In de landbouw zijn immers vele functionele niet rijdende werktuigen zowel voor als achter gekoppeld aan een tractor die geen eigen wielen hebben en zicht op een kenteken kunnen belemmeren. Los van het feit dat deze werktuigen naar de interpretatie van de NMV en NAV geen witte plaat hoeven te voeren, is hier ook geen geschikte plaats voor, omdat deze werktuigen een andere hoofdfunctie hebben.

7. De NMV en NAV zijn van mening dat het niet zichtbaar zijn van een mogelijk kenteken aan een landbouwvoertuig als gevolg van functioneel gebruik door grond/aarde en/of door het gebruik van werktuigen niet tot strafbare feiten mag leiden.

8. De NMV en NAV gaan er van uit dat in paragraaf 2.4.4. met getrokken voertuigen, voertuigen op wielen worden bedoeld en geen werktuig zonder wielen en willen dit graag terugzien in de beantwoording van deze reactie. Dit herleiden wij uit Kst II 2014-2015, 29 398, nr. 51, waar het RDW uit gaat van 430.000 bestaande voertuigen en 150.000 aanhangwagens. Naar de mening van de NMV en NAV zijn er op een landbouwbedrijf meer koppelbare werktuigen per tractor, zowel aanhangers met wielen als werktuigen zonder wielen die via de hefinrichting /driepunt gedragen worden.

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

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

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

11. Er is nu volgens de MvT p.14 van de Mvt 3.5.8 nog geen concrete oplossing voor voertuigen die zelden op de weg komen.

12. De NMV en NAV willen voor de tractoren inclusief getrokken voertuigen voor haar leden een uitzondering voor de kentekenplicht. Dit naar voorbeeld van de categorie zoals bedoeld op

p. 13 van de MvT. Het betreft hier de voertuigen die veelal ingezet kunnen worden bij gebruik in de openbare ruimte, waarbij het Rijk zelf belanghebbend is.

#### 13. WAM

In de MvT p.5 wordt aangegeven dat het centraal mogelijk is te kijken of voertuigen zijn verzekerd. Mogelijk doelt het hier op een register, zonder dat fysiek is vastgesteld dat een voertuig op de openbare weg is. Daarbij dient de opmerking gemaakt te worden dat landbouwvoertuigen 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 motorvoertuigen 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 alert systeem om een opschorting te verlengen. Deze lasten zijn niet meegenomen.

#### 14. APK

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

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

#### 15. MRB

Als er niets wijzigt in de wet MRB 1994 worden de houders van landbouwvoertuigen automatisch verplicht tot het betalen van motorrijtuigenbelasting. Er wordt weliswaar gesteld dat het huidige belastingregime niet wijzigt, en dat de belastingwetgeving op dit punt wordt aangepast, maar uit de MvT p. 15 blijkt niet dat dit proces in gang is gezet. Het is voor de NMV en NAV van groot belang dat geborgd is dat onze leden geen MRB over landbouwvoertuigen hoeven te voldoen. Met het oog op de aangekondigde belastingherziening hebben wij zorgen over deze toezegging.

#### 16. Recalls

In de praktijk is de traceerbaarheid van de verkochte landbouwvoertuigen – gezien de relatief geringe omvang - geen probleem.

#### 17. Historische voertuigen

Historische tractoren van voor 1 januari 1978 kunnen volgens dit voorstel een blauwe kentekenplaat aanvragen. De NMV en NAV maken bezwaar tegen een onmogelijke registratie van een blauw kenteken als het bouwjaar niet bekend is. Er zijn gevallen dat duidelijk aantoonbaar is tot en met welk jaar een type geproduceerd is. De aanvrager moet dan op een andere aannemelijke wijze kunnen verklaren dat het landbouwvoertuig ouder is dan 1978. Er mogen voor deze voertuigen, die sporadisch gebruikt worden geen nadelige APK gevolgen ontstaan.

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

Graag ontvangen wij uw bevestiging en inhoudelijke reactie per ingebracht punt.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de NMV

Namens het bestuur van de NAV

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' with a horizontal line extending to the right.

Dirk-Jan Schoonman  
Voorzitter NMV

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'T' followed by 'de Jong' and a long horizontal line extending to the right.

Teun de Jong  
Voorzitter NAV