

## **Reacties op de internetconsultatie**

### **Besluit tot wijziging van diverse reglementen in verband met het kentekenen van landbouw- en bosbouwtrekkers**

#### **Openbare internetconsultatie van 2 februari tot en met 15 maart 2016**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het ontwerpbesluit, waarmee het kentekenreglement, het Reglement rijbewijzen en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden gewijzigd, opengesteld voor openbare internetconsultatie.

Vanaf 2017 geldt een algehele kentekenplicht voor voertuigen die op de openbare weg rijden. Op landbouw- en bosbouwtractoren (hierna: LBT's), motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS) en mobiele machines (hierna: MM), en aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines (hierna: LBTA) wordt het registratiesysteem van toepassing zoals dat nu ook voor andere gekentekende motorrijtuigen geldt. Hiervoor ligt een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie. Na verwerking van de opmerkingen in deze internetconsultatie moet de Ministerraad instemmen met de adviesaanvraag aan de Raad van State en de publicatie van de uitkomsten van de internetconsultatie. Zodra de Ministerraad de publicatie van de uitkomsten van de internetconsultatie heeft goedgekeurd worden de uitkomsten gecommuniceerd en wordt het conceptbesluit voor advisering naar de Raad van State gestuurd. De publicatie, met daarin een overzicht van de binnengekomen reacties en tot welke aanpassingen dit in het concept besluit heeft geleid, zal naar verwachting in het najaar van 2016 via dit medium plaatsvinden. Na advisering door de Raad van State wordt een nader rapport opgesteld waarna het besluit kan worden bekrachtigd en gepubliceerd.

#### **De internetconsultatie**

Er zijn 58 reacties binnengekomen. Hiervan waren er 44 afkomstig van particulieren, acht van branche-organisaties (EVO, NMV, RAI, Cumela, NAV, LTO, Fedecom en TLN), een publieke organisatie (VNG), en vijf van (onderdelen van) de Fietsersbond.

#### Algemeen beeld

Uit de reacties komt een duidelijk eenduidig beeld naar voren.

Grofweg de helft van de particulieren is voor invoering van een kentekenplicht, en vrijwel alle particulieren, fietsersbond met diverse afdelingen, alsmede de VNG zijn tegen de verhoging van de snelheid van landbouwvoertuigen naar 40 km/h op wegen waar geen extra maatregelen tegenover zwakke verkeersdeelnemers (met name fietsers) zijn genomen (bijvoorbeeld gescheiden rijbanen). Branche-organisaties reageren met name op dat er uitzonderingsgevallen dienen te worden benoemd met betrekking tot de algehele kentekenplicht.

### Kentekenplicht

18 Particulieren, drie branche-organisaties (NMV, NAV, LTO) alsmede de fietsersbond (afd. Rotterdam) reageren op de kentekenplicht.

De particulieren reageren in overgrote meerderheid positief over de kentekenplicht, omdat de herkenbaarheid van belang is bij ongelukken. Een particulier merkt op dat dit voorstel tevens de mogelijkheid biedt om wegenbelasting te heffen en een APK plicht in te voeren.

Een andere particulier (landbouwbedrijf) is van mening dat kentekening beperkt moet blijven tot de categorie tractoren van boven de 40 km/h, zoals bedoeld in de Europese regelgeving. Gewezen wordt op de kosten van kentekening in relatie tot een tijd waarin land- en tuinbouw bedrijven geconfronteerd worden met lage prijzen, en er geen verdere lastenverzwaring zou moeten plaatsvinden. Deze participant is tevens tegen het voorstel om de eigen voertuigen van de overheden niet te kentekenen.

De branche-organisaties reageren wisselend. De NMV verzoekt in het geheel geen kentekenplicht op te leggen. De belangrijkste argumenten zijn dat het draagvlak voor een algehele kentekenplicht voor agrarische voertuigen ontbreekt, deze in strijd is met de lijn van dit kabinetsbeleid om een toename van (administratieve) regels zoveel mogelijk te voorkomen, en dat de suggesties uit de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid vooral zijn ingegeven door enkele incidenten. Voorts is NMV van mening dat met dit wetsvoorstel juist een verzwaring van regels voor haar leden in gang wordt gezet, en dat deze is geïnitieerd is door de transport- en loonwerksector om het 'boerenlandbouwverkeer' te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector. De NMV is van mening dat bij de inrichting van het wegennet veel meer rekening gehouden dient te worden met landbouwverkeer, daar haar leden zijn aangewezen op het gebruik van wegen die toegang tot hun percelen geven.

NAV geeft aan dat de Europese richtlijnen alleen spreken van landbouwvoertuigen en aanhangers met een maximum constructiesnelheid hoger dan 40 km/h. De NAV vindt het daarom niet nodig om alle landbouwvoertuigen onder de kentekenplicht te laten vallen. De NAV wijst erop dat het ondoenlijk is om ook alle werktuigen op en aan een tractor te voorzien van een kenteken. De meeste boeren hebben meerdere tractoren en meerdere werktuigen, die op verschillende tractoren worden gebruikt.

LTO Nederland gaat akkoord met de invoering van de kentekenplicht, onder de voorwaarde van verhoging van de maximum snelheid (40 km) en een betere toegang voor landbouwvoertuigen op het wegennet. Invoering van motorrijtuigenbelasting of wegenbelasting voor tractoren en landbouwmachines zal volgens LTO dit draagvlak ernstig aantasten. Ook dringt LTO aan de invoeringskosten zo laag mogelijk te laten zijn en na de invoering periodiek te evalueren.

### Ontheffingen

NMV, EVO, RAI Vereniging, Cumela, Fedecom en een branche-organisatie uit de transport en logistiek dringen aan op ontheffingen voor verschillende categorieën voertuigen. Genoemd worden onder meer wegenbouwmachines, kleine heftrucks en hoogwerkers, alsmede tractoren inclusief getrokken voertuigen. TLN stelt voor heftrucks tot 1,30 meter vrij te stellen van kentekening,

zolang zij op de openbare weg geen aanhanger(s) voortbewegen. Fedecom bepleit mede namens Cumela, LTO, Bouwend Nederland en BMWT gelijktijdig met de invoering van het kenteken van LBT's, MMBS'en en MM's te komen tot een systeem van centrale ontheffingverlening voor voertuigen die de maximaal toegestane afmetingen en massa overschrijden.

EVO, RAI en TLN noemen daarnaast specifiek de meeneemheftruck. Aangezien meeneemheftrucks meestal breder zijn dan 1,30 meter, vallen deze daarmee niet onder de uitzondering voor heftrucks. Gevolg is dat deze meeneemheftrucks van een eigen kenteken moeten worden voorzien.

### Snelheid/veiligheid

42 (Vrijwel alle) particulieren, alsmede VNG en de Fietsersbond, samen met enkele afzonderlijke afdelingen, reageren kritisch met betrekking tot het verhogen van de snelheid van landbouwvoertuigen. De particulieren wijzen met name op het gevaar voor fietsers en wandelaars, en dat landbouwvoertuigen nu al vaak veel te hard rijden met uitstekende belading, zodat er meer behoefte is aan een begrenzer.

17 Particulieren stellen hierbij tevens voor dat snelheidsverhoging alleen zou moeten worden toegestaan op plaatsen waar fietsers en landbouwverkeer worden gescheiden. Opgemerkt wordt dat in het buitengebied vaak vrijliggende fietspaden ontbreken, en dat dit ontwerpbesluit tegen de trend ingaat om verkeersdeelnemers met verschillende snelheden te scheiden. Een particulier spreekt de vrees uit dat fietspaden langs provinciale wegen verdwijnen en de status van parallelweg krijgen om landbouwverkeer daar toe te laten.

De Fietsersbond wijst in het verlengde hiervan op, samen met de afdeling Groningen, dat een verhoging naar 40 km/h op alle wegen buiten de bebouwde kom, dus ook die met fietsers op het wegvak, een oneigenlijke uitwerking en interpretatie is van de aangenomen motie van de Rouwe (2013) die een snelheidsverhoging van LVT tot 40 km/h op gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers mogelijk maakt. Met deze motie is de bond het wel eens, omdat het een scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer langs de provinciale wegen mogelijk maakt. De bond geeft aan niet tegen een oplossing te zijn die ook wegen betreft binnen de bebouwde kom, waar sprake is van gescheiden fietsvoorzieningen.

De Fietsersbond stelt voor met organisaties als Cumela en LTO een gedragscampagne te ontwikkelen rond het thema: "de fietser als kwetsbare verkeersdeelnemer".

De afdeling Overijssel is niet tegen snelheidsverhoging, mits het geldt dat de overheid voor kentekening krijgt wordt benut voor meer vrijliggende fietspaden. Met name korte en directe fietsroutes, die nu soms niet mogelijk zijn omdat ze door landbouwgebieden lopen.

VNG spreekt zich uit tegen de snelheidsverhoging voor landbouwvoertuigen binnen de bebouwde kom, daar deze onduidelijk, verkeersonveilig is en niet tegemoetkomt aan de motie de Rouwe. VNG wijst er hierbij op dat de gevolgen van deze wijziging onvoldoende onderzocht zijn, en de regeling daarmee niet uitvoerbaar is. Gerefereerd wordt aan Onderzoek van de Universiteit van Wageningen dat laat zien dat het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen niet mee daalt met de

trend, en aan het advies van het SWOV dat aangeeft dat mogelijke snelheidsverhoging binnen de bebouwde kom alléén verkeersveilig mogelijk is, indien voldaan wordt aan een viertal voorwaarden, waaraan in het voorstel niet geheel wordt voldaan. VNG concludeert dat invoering van de snelheidsverhoging binnen de bebouwde kom op wegen anders dan 70 km/h-wegen niet verkeersveilig mogelijk is. VNG verzoekt dan ook de regeling zodanig aan te passen, dat volledig rekening gehouden wordt met het eerder uitgebrachte advies van de gezamenlijke wegbeheerders.

#### Rijbewijsplicht

Vier particulieren maken opmerkingen over een eventuele rijbewijsplicht voor Landbouwvoertuigen. Bij verhoging van de maximumsnelheid zou ook de invoering van een vrachtrijbewijs passen. Een particulier verwijst ernaar dat ondernemers in plaats van vrachtwagens, voor tractoren met goedkope chauffeurs zonder chauffeursdiploma kiezen.