

Putten, 14 maart 2016

Onderwerp: internetconsultatie Besluit tot wijziging diverse reglementen i.v.m. het kentekenen van landbouw- en bosbouwtrekkers

Kenmerk: B3886-1

Geachte heer, mevrouw,

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

De NMV 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 wijziging 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.

Er wordt niet ondersteund met cijfers dat de verkeersveiligheid in sommige andere Europese landen waar tractoren wel kentekens hebben, veiliger / beter is dan de situatie in Nederland.

Ook is het effect van het recent in Nederland geïntroduceerde trekker rijbewijs nog niet bekend.

Landbouwverkeer is bestemd voor gebruik buiten de openbare weg.

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 door toedoen van de weginrichting verslechterd. De NMV is 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 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 bestrijdt 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. Inmiddels is duidelijk dat veel varkensbedrijven met verlies draaiden in 2015 en voor de meeste melkveehouders was het gemiddelde inkomen slechts 22.000 euro en is er op dit moment 2016 geen inkomen te behalen; ook daar moet geld bij.

De NMV is van mening dat de kosten van invoering van de APK verplichting worden onderschat. Als voorbeeld wijst de NMV op de invoering van het bromfietskenteken. Dat bleken er twee keer zoveel meer te zijn dan geschat.

6. De NMV is 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 geen witte plaat hoeven te voeren, is hier ook geen geschikte plaats voor, omdat deze werktuigen een andere hoofdfunctie hebben. Gezien het feit dat trekkers uitsluitend regionaal worden gebruikt, zijn de regionale politiekorpsen bekend met de inwoners van de streek.

7. De NMV is 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. 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.

9. Er is geen concrete oplossing voor voertuigen die zelden op de weg komen.

10. De NMV wil primair voor de tractoren inclusief getrokken voertuigen voor haar leden een complete uitzondering/vrijstelling voor de kentekenplicht. Dit naar voorbeeld van de categorie van de voertuigen die veelal ingezet kunnen worden bij gebruik in de openbare ruimte, waarbij het Rijk zelf belanghebbend is. De Europese richtlijnen geven die vrijheid om af te wijken.

12. Secundair wil de NMV dat alle aanhangwagens en getrokken of werktuigen zonder wielen die via de hefinrichting /driepunt gedragen worden geheven vrijgesteld worden van de kentekenplicht.

Het adviescollege toetsing regeldruk Actal heeft geadviseerd dat het trekkerkenteken niet moet worden ingevoerd, zolang onduidelijk is wat de effecten zijn van de invoering van het trekkerrijbewijs en de invoering van de verplichte periodieke keuring voor landbouwvoertuigen.

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

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

Graag ontvang ik uw bevestiging en een kopie van de commentaarnota.

Met vriendelijke groet,

Nederlandse Melkveehouders Vakbond

H. Wieggersma

voorzitter

