

Snelle trekkers aan het kenteken

De Tweede Kamer stemde vorige maand voor een kentekenplaat op trekkers.

Wie zo'n plaat straks ook echt moet gaan voeren, is nog niet duidelijk. Grote kans

dat dit gekoppeld wordt aan 40 km per uur rijden over doorgaande wegen.

Daarover praten onder meer LTO en loonwerkersorganisatie Cumela mee.

Herman van Ham, dossierhouder Verkeer bij LTO-Nederland 'Geen onnodige verplichtingen'

LTO-Nederland is gereserveerd als het aankomt op het invoeren van de kentekenplicht. Grootste zorg zijn onnodige kosten en administratieve rompslomp.

Herman van Ham: "Het kenteken an sich draagt niet bij aan de verkeersveiligheid. Maar wij realiseren ons dat er een zekere vorm van registratie door de Kamer wordt gewenst. De vraag is vooral hoe de motie wordt uitgewerkt. Bij een officieel kenteken hoort, naast keuringen, een goede inrichting, zoals kentekenhouders en verlichting, die af-fabriek niet altijd op een trekker zitten. Moet er dan ook een kenteken komen voor de 15 tot 20 machines en werktuigen, waarover de

gemiddelde boer al gauw beschikt, dan praat je al snel over een totale kostenpost van 50 miljoen euro – een buitenproportionele lastenverzwaring. Als het daarentegen gaat om een eenvoudige registratieplaat, zoals boeren aan de grens die al hebben, dan vallen de kosten mee. Het gaat dan om een aanschafbedrag van 39 euro voor de aanvraag van het kenteken, plus de kosten voor de plaat en de montage. Voor de hele sector komt dat neer op een paar miljoen euro. Zo'n lichte registratie is een uitstekend alternatief, voldoet aan de Europese regels en beantwoordt aan de behoefte van handhavers. Dat is wat ons betreft de enige optie. Maar dan moeten niet alle oude trekkers – die vaak niet eens van het erf komen – onder die verplichting gaan vallen. Ik reken erop dat de verschillende organisaties elkaar wel kunnen vinden in een praktische aanpak. Via het kenteken kunnen we ook andere zaken oppakken. Nu is 40 km/h met een trekker bijvoorbeeld nog illegaal. Ook hoeft het landbouwverkeer niet langer dwars door dorpen te rijden. Een grotere rijnsnelheid is een goed motief om een deel van het landbouwverkeer op doorgaande wegen toe te laten. Maar als het op veiligheid aankomt, dan is het kenteken wat ons betreft niet de belangrijkste stap. Veel belangrijker vinden wij een gedegen opleiding door de invoering van nieuwe rijbewijzen. Vooral jonge verkeersdeelnemers hebben extra aandacht nodig omdat zij onevenredig vaak betrokken zijn bij ongelukken.



Dat willen we borgen met een volledig T-rijbewijs. Dat moet volgens ons veel verdergaan dan het oude trekkercertificaat. Ook hier geldt dat je moet oppassen met onnodige lastenverzwaringen. Een ondernemer met rijbewijs BE die 30 jaar ervaring heeft, stuur je niet terug naar school."

Valt het uit te leggen? Een achttienjarige zonder rijbewijs mag in Nederland tientallen tonnen voorttrekken op trekkers van honderden pk's. En daarmee moet hij ook nog eens dwars door de bebouwde kom rijden – het gevaarte is op de doorgaande weg niet welkom. Iedereen – ook in de landbouw – voelt wel aan dat er

nodig iets aan die onveilige situatie moet veranderen. In 2006 was het al bijna zover. Maar toen werd invoering van het kenteken geblokkeerd door een motie van CDA'er Joop Atsma, na bezwaren vanuit de sector. LTO Nederland vreesde voor de kosten en administratieve lasten. Ook nu mort LTO, al lijkt dat

vooral voor de Bühne. Op 26 februari schaarde de Tweede Kamer zich achter een motie van PvdA-kamerlid Attje Kuiken, om alsnog het kenteken voor trekkers en andere landbouwvoertuigen in te voeren. Wanneer en hoe, daarover zullen wegbeheerders, verkeersspecialisten en branchevertegenwoordigers de komende tijd verder praten.

Jan Maris, directeur Cumela 'Weg van de veredelde fietspaden'



Als het aan loonwerkersorganisatie Cumela ligt, duurt het niet lang meer voordat boeren en loonwerkers de eerste kentekenplaten op hun trekker schroeven.

"Het kenteken is een belangrijke stap naar een veiliger verkeersdeelname", zegt Jan Maris. "Kijk eens rond op de parallelwegen. Dat zijn soms niet meer zijn dan veredelde fietspaden. Wij delen daar de weg met schoolkinderen en dat levert soms heel gevaarlijke situaties op. Hoeveel tragische ongelukken moeten er nog gebeuren om daaraan iets te veranderen? Ik ben er een groot voorstander van om de parallelwegen te ontlasten en trek-

kers die 40 km/h rijden toe te laten op doorgaande wegen. We zitten niet te wachten op een kentekenplaat, maar wij begrijpen dat het anno 2013 niet anders kan. Wegbeheerders hebben een wettelijke basis nodig. Zelfs bromfietzers moeten een plaatje hebben. Maar we willen het wel praktisch houden. Wij stellen het volgende voor: een verplicht kenteken voor alle nieuwe trekkers. En iedereen die met een oudere trekker met 40 km/h over de weg wil, vraagt zelf een plaat aan. Het zou mooi zijn als ook zelfrijders, die hard genoeg rijden en aan overige veiligheidseisen voldoen, aan het snellere verkeer zouden kunnen deelnemen. Aanhangers kunnen een witte plaat krijgen, die je wisselt tussen meerdere machines. Dat hoeft niet veel te kosten. Wij vinden het jammer dat LTO haar achterban met grote bedragen om de oren slaat. Meer dan 50 euro hoeft dat niet te kosten. Het kenteken is een eerste aanzet,

maar er hoort ook een rijbewijs bij. Een APK-keuring voor trekkers is wat mij betreft een stap te ver. Wie harder wil dan 40 km/h (iemand die veel transportwerk doet met trekkers die 60 km/h rijden) moet wat ons betreft behandeld worden als bedrijfsauto, met alles wat daarbij hoort. Met een beetje goede wil moeten we de invoering van het kenteken binnen twee à drie jaar kunnen regelen."