



# Kentekens op landbouwtrekkers

*Een historisch overzicht van het (trekker)kenteken*

De Tweede Kamer heeft eind februari gestemd voor invoering van kentekens voor landbouwvoertuigen. Het trekkerkenteken kent echter een lange historie. Al in 1898 was sprake van een registratiesysteem. Rond 1950 verdween het kenteken, om lang uit beeld te blijven. Nu, 115 jaar na het eerste kenteken, komt er eindelijk een betere regulering van het landbouwverkeer. We duiken in de historie om de rol van verschillende partijen duidelijk te maken en de echte mijlpalen te benoemen.

## 1898: kenteken nummer 1

Invoering van het Rijksnummerbewijs voor mechanisch voortbewogen voertuigen zwaarder dan 150 kilogram, bedoeld voor het rijden op rijkswegen en rijkspaden. Het volgnummer van het vergunningsbewijs moest duidelijk zichtbaar aan de voorkant van het voertuig worden aangebracht. Er was keus tussen zwarte letters op een witte achtergrond of witte letters op een zwarte ondergrond. Op 26 april 1898 werd het eerste Rijksnummerbewijs met nummer 1 uitgegeven. Deze landelijke kentekens hebben tot 1906 bestaan.

## 1906: provinciaal

Door de invoering van de Motor- en Rijwielwet 1905 ging de uitgifte van kentekens over naar de provincies. Alle motorvoertuigen die op de openbare weg reden, kregen vanaf 1906 een provinciaal nummerbewijs. Elke provincie had zijn eigen letter waarmee het kenteken begon. Zo begonnen alle kentekens van de provincie Groningen met een A en die van de provincie Gelderland met een M. Naast auto's, motoren, vrachtauto's en bussen vielen ook trekkers onder de provinciale kentekenplicht. Deze kentekens waren persoonsgebonden en bij verkoop van het voertuig niet overdraagbaar. De nieuwe eigenaar moest dan een nieuw kenteken aanvragen. Ditzelfde persoonsgebonden kentekensysteem geldt nu nog voor het GV-kenteken, alleen worden deze landelijk door de RDW uitgegeven.

## 1951: trekkers vrijgesteld

Vanaf 1 januari 1951 worden de kentekens weer landelijk uitgegeven door de RDW. Het worden ook wel de 'blauwe kentekenplaten' genoemd vanwege de blauwe ondergrond en witte letters. Dit kentekensysteem bestaat tot op de dag van vandaag. In 1956 zijn de laatste provinciale kentekens vervangen door de blauwe kentekenplaten. Het zijn nu voertuiggebonden kentekens. Tegelijkertijd met de invoering van de landelijke kentekenuitgifte is besloten om geen kentekens voor trekkers meer in te voeren. In de naoorlogse periode was er voedselschaarste, dus had goedkope en efficiënte voedselproductie hoge prioriteit. De landbouw moest onbelemmerd en zo goedkoop mogelijk voedsel produceren. Vandaar geen trekkerkenteken en rode diesel zonder accijns.

**1968****1968: internationale afspraken**

De eigen kentekening en registratie van voertuigen (zowel voertuigen als daardoor voortbewogen aanhangwagens) is internationaal vastgelegd in het Verdrag inzake het wegverkeer van Wenen van 8 november 1968. Hierin is bepaald dat alle motorvoertuigen en daardoor voortbewogen aanhangwagens een eigen kenteken krijgen. Dit is wereldwijd voor veel landen de basis om trekkers, landbouwmachines en hun aanhangwagens van een eigen kenteken te voorzien. Dit ondanks een bepaling, die het mogelijk maakt landbouwtrekkers uit te zonderen van de regeling, omdat zij slechts in geringe mate gebruik maken van de openbare weg. De identificatie van de eigenaar van het voertuig, de registratie van de technische gegevens van het voertuig, het opsporen van gestolen voertuigen, het voorkomen van fraude en een beter zicht op aansprakelijkheid hebben voor deze landen daarbij een rol gespeeld. Nederland heeft het verdrag van Wenen pas veel later ondertekend, omdat het anders de verkeerswetgeving direct moest aanpassen.

**1991****1991: nieuw reglement**

Op 1 november 1991 wordt het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) van kracht. Het RVV 1990 regelt het verkeersgedrag van bestuurders van voertuigen. De belangrijkste bepaling is dat voor landbouwtrekkers en zelfrijdende werktuigen de maximumsnelheid wordt verhoogd van 16 km/u naar 25 km/u. De maximumsnelheid voor landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid blijft zo laag, omdat er voor de bestuurders geen rijbewijsplicht is en er geen kentekenplicht is.

**1995****1995: Wegenverkeerswet 1994 van kracht**

Op 1 januari 1995 wordt de Wegenverkeerswet 1994 van kracht, ter vervanging van de Wegenverkeerswet 1935. Tegelijkertijd wordt ook het Voertuigreglement ingevoerd ter vervanging van het Wegenverkeersreglement. Hiermee vervalt de bepaling dat landbouwvoertuigen zich alleen op de openbare weg mogen bevinden voor gebruik buiten de weg (ten behoeve van de landbouw). Volgens het Voertuigreglement mag een voertuig dat voldoet aan de definitie van landbouwtrekker zich altijd op de openbare weg bevinden. Verder blijven landbouwtrekkers en zelfrijdende werktuigen gevrijwaard van een typegoedkeuring en komt er geen kentekenplicht.

**2001****2001: LTO verzoekt om kentekens**

Op 14 mei 2001 verstuurt LTO Nederland een brief aan minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat met een voorstel voor kentekening van landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. De brief is een gezamenlijk initiatief van CUMELA Nederland, Federatie Agrotechniek, LTO, VHG, BMWT en VIANED (onderdeel van Bouwend Nederland) en ondersteund door EVO en IMAG. De brief was de uitkomst van jarenlang overleg tussen de diverse betrokken partijen, waarbij aanvankelijk ook twee dames van TLN betrokken waren. Men was het er met elkaar over eens dat na de WVV 1994 de invoering van kentekens de volgende stap zou zijn.

Uitgangspunt van het voorstel van LTO Nederland c.s. was een verhoging van de maximumsnelheid van 25 km/u naar 40 km/u.

Voor landbouwtrekkers (LBT) werden twee categorieën onderscheiden:

- LBT met een maximum constructiesnelheid van 40 km/u.
- LBT met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 km/u, maar niet meer dan 60 km/u.

In de brief werd voorgesteld om alle landbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines te kentekenen als zij sneller dan 25 km/u kunnen en mogen rijden. Oftewel nagenoeg alle trekkers op de openbare weg zouden een kenteken krijgen. Verder werd gepleit voor invoering van een rijbewijs voor bestuurders van landbouwtrekkers en zelfrijdende werktuigen. Verder werd voorgesteld om de afgifte van breedteonthefingen voor landbouwvoertuigen met een kenteken te centraliseren bij de RDW TET. Voorwaarde was dan wel dat alle wegbeheerders een landbouwmandaat aan de RW TET zouden verstrekken. Feitelijk is met het verzoek in 2001 een serieuze poging gedaan door LTO Nederland, CUMELA Nederland en andere partijen om de snelheid naar 40 km/u te verhogen, waarbij het kenteken de waarborg is waardoor de overheid c.q. wegbeheerder grip heeft op de voertuigen en hun eigenschappen.



2005

**2005: extra onderzoek**

Toenmalig minister Carla Peijs van Verkeer en Waterstaat had als doel om alle motorvoertuigen op de weg te kentekenen. Nadat de brom- en snorfietsen gekentekend waren, zouden landbouwtrekkers en zelfrijdende werktuigen de laatste tweevoertuigcategorieën zijn die een kenteken kregen. Naar aanleiding van de brief uit mei 2001 laat minister Peijs eerst onderzoek doen of het veilig is om de snelheid naar 40 km/u te verhogen en op welke wijze en tegen zo laag mogelijke kosten de RDW het kenteken kan invoeren.

2006

**2006: voorstel voor invoering**

Op 20 november 2006 stuurt minister Peijs van Verkeer en Waterstaat een brief naar de Tweede Kamer met het volgende voornemen:

- Invoering van een kentekenplicht voor alle landbouwtrekkers en hun aanhangwagens die gebruik maken van de openbare weg.
- Een verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u voor land- en bosbouwtrekkers die voldoen aan belangrijke verkeersveiligheidseisen en alleen op wegen waar voor het andere gemotoriseerde verkeer een maximumsnelheid van hoger dan 50 km/u geldt.
- Invoering van een rijbewijsplicht voor alle bestuurders van landbouwtrekkers van zestien jaar en ouder.

Haar beleidsvoornemen wordt ondersteund door de positieve uitkomsten van de eerder uitgevoerde onderzoeken. De minister motiveert dat Nederland met de invoering van een trekkerkenteken uitvoering geeft aan de Europese richtlijn 2003/37/EG. Deze richtlijn vereist registratie van landbouwtrekkers die aan de Europese typegoedkeuring voldoen. Een kentekenplicht is hiervoor een voor de hand liggend systeem. Verhoging van de maximumsnelheid vindt de minister positief voor de verkeersafwikkeling en doorstroming.

2006

**7 december 2006: motie Atsma**

Het voornemen van minister Peijs wordt, ondanks zorgvuldige voorbereiding, niet door de Tweede Kamer omarmd. Op 7 december 2006 dient Joop Atsma een motie in waarbij de Kamer de regering verzoekt om geen voorstellen te doen aangaande de invoering van een kenteken voor trekkers, aanhangers en machines. Argumentatie is dat het kenteken leidt tot extra regel- en werkdruk en kosten en op praktische bezwaren, zoals het schoonhouden van de kentekenplaat. Hiermee is het voornemen van de kentekening van de baan en beslist de Tweede Kamer over een eventuele snelheidsverhoging naar 40 km/u en kentekening van landbouwtrekkers.

2008

**2008: instellen Initiatiefgroep landbouwvoertuigen**

Veilig Verkeer Nederland (VVN) betreurt het uit oogpunt van de verkeersveiligheid dat er geen trekkerkentekens komen. Daarom wordt de Initiatiefgroep landbouwvoertuigen van VVN in het leven geroepen, onder voorzitterschap van Carla Peijs, de toenmalige voorzitter van VVN. In de initiatiefgroep zitten VVN, LTO Nederland, CUMELA Nederland en ROV Zeeland en als adviseurs het LPTV, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de RDW. Kern van het advies is om de snelheid te verhogen naar 40 km/u, opdat de voertuigen meer gebruik kunnen maken van aangewezen 80 km/u-wegen. Hierdoor kan het zware landbouwverkeer worden gescheiden van de fietsers. Bestuurders kunnen daarvoor op vrijwillige basis een zogenaamde herkenningsplaat aanvragen voor landbouwtrekkers met een constructiesnelheid van 40 km/u. Zonder herkenningsplaat mag een trekker nog steeds maar 25 km/u en niet op de doorgaande weg of de rondweg. Dit advies van VVN gaat op 18 december 2008 naar de Tweede Kamer. Helaas blijft de Kamer stil.

2013

**2013: motie Kuiken**

Tussen de 2008 en 2013 blijft het in politiek Den Haag betrekkelijk stil rondom het trekkerkenteken. Duidelijk wordt dat voor een vrijwillige herkenningsplaat geen wetgeving zal worden geschreven. Wetgeving heeft altijd iets verplichtends in zich en kent geen vrijwilligheid. Duidelijk wordt ook dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u alleen kan in combinatie met een kenteken. Met een kenteken hebben wegbeheerders de zekerheid dat een trekker ook echt 40 km/u kan rijden en op de doorgaande weg of rondweg kan worden toegelaten.

Op 13 februari 2013 dient Attje Kuiken een motie in waarin de regering wordt verzocht om in het belang van de verkeersveiligheid en gelijke concurrentieverhoudingen over te gaan tot kentekening van te benoemen categorieën trekkers en landbouwvoertuigen. Deze motie wordt op 27 februari nu wel door de Tweede Kamer aangenomen. Daarmee is de weg vrij voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu om actief te gaan werken aan de invoering van een kenteken voor landbouwtrekkers.



# ND-00-01

## LTO hekelt kosten

LTO Nederland is helemaal tegen invoering van het trekkerkenteken vanwege de enorme kosten die er volgens haar mee gemoeid zijn. Invoering van het trekkerkenteken zou volgens de boerenorganisatie 49 miljoen euro kosten. Zij gaat daarbij uit van 200.000 trekkers en 50.000 aanhangwagens. Het kentekenbewijs kost € 38,- en de kentekenplaat € 12,50; totaal is dat ruim 12,6 miljoen euro aan kosten voor het kentekenbewijs en de kentekenplaat als er werkelijk zoveel zouden worden gekentekend. Daar bovenop rekent de minister met ruim € 147,- aan zogenaamde administratieve lasten per voertuig, totaal zo'n 36,8 miljoen euro. Het gaat hier om de tijd die de aanvraag van een kenteken kost, uitgedrukt in geld. Dit zijn echter geen kosten die uit de portemonnee gaan. CUMELA Nederland vindt het aantal voertuigen van 200.000 trekkers te hoog geschat. De loonwerkersorganisatie denkt dat er maximaal 100.000 trekkers een kenteken krijgen, met elk een volgplaat voor de aanhangwagen. Daarmee komen de kosten van een trekkerkenteken en volgplaat op € 63,- per trekker, oftewel 6,3 miljoen euro.

## CUMELA Nederland wil veilig landbouwverkeer

De kentekening van trekkers ziet CUMELA Nederland als een belangrijk middel om:

- de maximum toegestane snelheid van 25 kilometer/uur naar 40 kilometer/uur te krijgen;
- toegang tot doorgaande wegen of rondwegen te krijgen;
- te voorkomen dat trekkers op parallelwegen en dorpskernen tussen de fietsers terecht komen;
- de handhaving eenduidiger te maken;
- de trekker een formele status te geven, zodanig dat wegbeheerders serieus rekening houden met de aanwezigheid van trekkers en landbouwvoertuigen.

Kentekening is dus geen doel op zich. Met deze kentekening hoopt de organisatie met bovengenoemde maatregelen de verkeersveiligheid te verbeteren.

Hoe de invoering gaat en op welke termijn dat zal gebeuren, is op dit moment niet duidelijk. Wel is het ministerie van Infrastructuur en Milieu inmiddels begonnen met een plan van aanpak waarin staat welke zaken wanneer moeten worden geregeld. Naar verwachting zal er een werkgroep met alle belanghebbende partijen worden ingesteld om tot een definitieve uitwerking te komen. Wellicht dat dan in 2014 het dossier langzaam kan worden afgesloten.

Tekst: **Hero Dijkema en Wim Fournier**

Illustraties: **CUMELA Communicatie**

*In deze rubriek behandelen we iedere maand een onderwerp op het gebied van aanbestedingen en het aannemen van werken. Heeft u ook een vraagstuk, laat het CUMELA Nederland weten.*



## IN KORT BESTEK

### Geen vragen? Verspeelde kansen!

#### Beste lezer,

Dit keer geen behandeling van een vraag of bespreking van een recente interessante gerechtelijke uitspraak, maar een vraag van ons aan u als lezer en inschrijver: waarom stelt u geen vragen?

#### Ter verduidelijking,

Aanbestedingstukken horen duidelijk te zijn en voor één uitleg vatbaar. Dat geldt voor het bestek, maar ook voor de eisen die worden gesteld aan de inschrijver en de gunning. Van een inschrijver mag worden verwacht dat hij onduidelijkheden of onvolkomenheden in de aanbestedingsstukken tijdig aan de kaak stelt. Daarom worden inschrijvers in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen, die worden beantwoord in de nota van inlichtingen. Met regelmaat krijgen wij telefoontjes van inschrijvers die ons vragen wat ze kunnen doen nu zij zijn afgewezen omdat zij niet voldoen aan de eisen. Heel vaak - veel te vaak - blijkt dat ze over die eisen geen vragen hebben gesteld. De kans van slagen van een bezwaar is dan erg klein. Aanbesteders beroepen zich, met het Grossmann-arrest van het Hof van Justitie in de hand, op het feit dat deze bezwaren niet tijdig zijn gemeld. Het bezwaar wordt dan door de rechter afgewezen, ook al is dat terecht. Wat een gemiste kans!

Helaas komt het ook met regelmaat voor dat op een vraag een nietszeggend antwoord wordt gegeven. In twee recente uitspraken is uitgemaakt dat er, als er na de vragenronde nog onduidelijkheden of onvolkomenheden resteren, nogmaals vragen moeten worden gesteld. Doet een inschrijver dat niet, dan is ook hier de kans aanwezig dat hij zich daarop niet meer kan beroepen. Ook dan zullen bezwaren dus worden afgewezen.

Daarom ons dringende advies: stel vragen. Maar ook: bel eerst eens met CUMELA Nederland. Vaak kunnen wij één en ander aan u verduidelijken of helpen de goede vragen te stellen aan de aanbestedende dienst. En in die gevallen die van belang zijn voor de hele sector maakt CUMELA Nederland zelf bezwaar en vaak met succes. Zo kunnen we voorkomen dat vooral het midden- en kleinbedrijf bij veel aanbestedingen buitenspel wordt gezet.

### Jan van der Leij

Beleidsmedewerker GWW