

Miljoenenboete dreigt door uitblijven kenteken

Nederland blijft in gebreke met apk voor snelle landbouwtrekkers

Door het sneuvelen van het wetsvoorstel kentekenplicht (land)bouwvoertuigen in de Tweede Kamer kan de apk voor snelle landbouwtrekkers niet worden ingevoerd. Daarmee dreigt een miljoenenboete van de Europese Commissie voor Nederland. Nog erger is dat ons land dan het initiatief verliest bij de invoering van kentekens op (land)bouwvoertuigen.



Registratiesysteem voor landbouwtrekkers

Voor invoering van de apk is het nodig dat van landbouwtrekkers bekend is wat hun maximumconstructiesnelheid is. Het verworpen wetsvoorstel voorzag in de benodigde registratie en kentekening van landbouwtrekkers met hun voertuigeigenschappen. Na de afwijzing heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met de RDW onderzocht of er alternatieve oplossingen zijn voor de invoering van de apk-plicht voor snelle landbouwtrekkers. De uitkomst is, niet verrassend, dat een registratiesysteem voor landbouwtrekkers noodzakelijk is. Zonder registratie is de apk-plicht namelijk niet te handhaven. Onderzocht is of alleen apk-plichtige landbouwtrekkers moeten worden geregistreerd of alle landbouwtrekkers in Nederland. Registratie van alleen apk-plichtige landbouwtrekkers lijkt voor de hand te liggen, maar is volgens het ministerie een 'papierene oplossing'. De verwachting van het ministerie is namelijk dat eigenaren niet al hun snelle landbouwtrekkers laten registreren, waardoor de apk-plicht wordt ontweken. Bij een staandhouding is door de politie namelijk niet te controleren wat de maximumconstructiesnelheid van de landbouwtrekker is. Volgens het ministerie is het zeer onwaarschijnlijk dat de Europese Commissie akkoord gaat met een dergelijke 'magere' invulling van de apk-plicht. Dan dreigt alsnog een forse boete voor Nederland.

Als Nederland niet zelf een regeling voor de registratie van landbouwvoertuigen invoert, bestaat de kans dat Europa dit bepaalt. De kans is groot dat elk voertuig dan zal moeten worden gekeurd.

Het verwerpen van het wetsvoorstel tot invoering van een kenteken op voertuigen met beperkte snelheid - vorig jaar december - plaatste minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu voor een stevig probleem. Het gevolg was namelijk dat Nederland op 20 mei niet tijdig de noodzakelijke regelgeving gereed had ten behoeve van de apk-plicht voor landbouwtrekkers. Met dank aan de Tweede Kamer. Vanwege de Europese apk-richtlijn 2014/45/EU worden alle landbouwtrekkers die sneller kunnen rijden dan 40 km/u op 20 mei 2018 namelijk apk-plichtig. Deze wet- en regelgeving had dus uiterlijk op 20 mei 2017 gereed moeten zijn, maar dat is niet gelukt. Dat had als gevolg dat de Europese Commissie op 19 juli 2017 Nederland formeel in gebreke stelde vanwege de onvolledige invoering van de apk-richtlijn. Als Nederland daar niet spoedig invulling aan geeft, dreigt een boete van vele miljoenen euro's.

De kans is groot dat het niet invoeren van een kenteken miljoenen gaat kosten.

Volgens het ministerie is het alleen door de registratie van alle bestaande en nieuwe landbouwtrekkers mogelijk om een sluitend registratiesysteem in te voeren voor de apk-plicht. Door zo'n registratie is van alle landbouwtrekkers de maximumconstructiesnelheid bekend en daardoor ook of deze apk-plichtig is en wie de eigenaar is. Doordat eigenaren van al hun landbouwtrekkers de maximumconstructiesnelheid moeten opgeven, zullen er meer apk-plichtige landbouwtrekkers naar voren komen. Het ministerie denkt dat door alle 270.000 landbouwtrekkers te registreren en te naam te stellen er wel wordt voldaan aan de Europese apk-plicht.

Kentekening van alle (land)bouwvoertuigen

Ook een systeem van het registreren en kentekenen van alleen alle landbouwtrekkers en niet van motorrijtuigen met beperkte snelheid (zelfrijdende werktuigen) en hun aanhangwagens kent echter nadelen. Door middel van de aangenomen moties van Barbara Visser (VVD) en Martijn van Helvert (CDA) verzocht de Tweede Kamer om een verhoging van de maximumsnelheid voor (land)bouwvoertuigen naar 40 km/u. Daarop hebben de wegbeheerders (via het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen) laten weten tegenstander te zijn van een snelheidsverhoging zonder kentekening van alle (land)bouwvoertuigen. Voor wegbeheerders is een generieke kentekenplicht van alle (land)bouwvoertuigen, dus ook zelfrijdende werktuigen en aanhangwagens, een voorwaarde om de snelheidsverhoging toe te staan. Dit hebben zij het ministerie van Infrastructuur en Milieu schriftelijk laten weten. Het kenteken op alle (land)bouwvoertuigen maakt betere handhaving mogelijk, maakt inzichtelijk of voertuigen technisch geschikt zijn om veilig met 40 km/u te rijden en maakt het verlenen van centraal afgegeven ontheffingen mogelijk. De verwachting van het ministerie is dat wegbeheerders het toelaten van (land)bouwvoertuigen zonder kenteken op hun wegen zullen tegenhouden. In dat geval schiet je nauwelijks iets op met een snelheidsverhoging naar 40 km/u. Zonder kenteken blijft de maximumsnelheid namelijk de huidige 25 km/u.

Geen keuring van (land)bouwvoertuigen

Het wetsvoorstel kentekenplicht (land)bouwvoertuigen voorziet in een administratieve registratie en tenaamstelling van de voertuigen. Dit houdt in dat de eigenaar naar waarheid de voertuiggegevens verstrekt aan de RDW. Uit oogpunt van kosten is namelijk afgezien van een eenmalige keuring van het (land)bouwvoertuig door een externe instantie als de RDW of het mechanisatiebedrijf. Met een dergelijke keuring is geborgd dat de voertuigkenmerken, zoals de maximumconstructiesnelheid, correct zijn. Van begin af aan heeft het ministerie rekening gehouden met het beperken van kosten en administratieve lasten. Daarmee krijgt LTO Nederland wat het wil: een gemakkelijk te verkrijgen kenteken tegen een lage prijs van € 30,- per voertuig.

Wetsvoorstel opnieuw naar de Kamer

Vanwege de Europese apk-plicht en de gewenste snelheidsverhoging naar 40 km/u heeft minister Schultz van Haegen op 1 juni 2017 een brief naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin kondigt zij aan dat ze het wetsvoorstel kentekenplicht in ongewijzigde vorm opnieuw bij de Tweede Kamer zal indienen. Het ministerie kiest daarbij voor een registratiesysteem van alle (land)bouwvoertuigen op de openbare weg met daaraan gekoppeld een kenteken. Het kenteken is juist het uiterlijke kenmerk dat een voertuig aan bepaalde voertuigeisen voldoet, anders zou het kenteken niet zijn afgegeven.

Met de invoering van kentekenplicht voor alle (land)bouwvoertuigen kan de Europese apk-plicht voor landbouwtrekkers worden ingevoerd. Verder gaan de wegbeheerders dan akkoord met een snelheidsverhoging naar 40 km/u voor alle (land)bouwvoertuigen. Het kenteken geeft status aan het landbouw-

Geen gezamenlijk standpunt

CUMELA Nederland en Fedecom hebben de afgelopen maanden overleg gevoerd met LTO Nederland om te komen tot een gezamenlijk standpunt over de kentekenplicht. Helaas is dat niet gelukt, omdat LTO Nederland zijn standpunt inzake het kenteken heeft gewijzigd. Tijdens een bijeenkomst van LTO-bestuurders in augustus 2016 waren de aanwezigen nog unaniem voorstander van het wetsvoorstel en een kentekenplicht voor alle (land)bouwvoertuigen. Momenteel is het standpunt van LTO Nederland afgezwakt tot alleen een kentekenplicht voor apk-plichtige landbouwtrekkers en een vrijwillig kenteken als er met de voertuigen sneller dan 25 km/u wordt gereden. Duidelijk is dat met dit standpunt niet wordt voldaan aan de invoering van de apk voor snelle landbouwtrekkers en dat wegbeheerders niet akkoord gaan met de snelheidsverhoging naar 40 km/u. De wegbeheerders weten maar al te goed dat de meeste (land)bouwvoertuigen 40 km/u kunnen rijden en dat in de praktijk ook doen. Zonder kenteken netjes 25 km/u rijden, zal dan ook niet gebeuren.

CUMELA Nederland is er nog steeds van overtuigd dat kentekening van alle (land)bouwvoertuigen noodzakelijk is en bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Door de kentekenplicht worden nieuwe (land)bouwvoertuigen toegelaten tot de weg en heeft de eigenaar duidelijkheid dat het voertuig aan de voertuigeisen voor de openbare weg voldoet. Nederland heeft nu nog eenmaal de mogelijkheid om de landbouwvoertuigen op eenvoudige wijze te registreren en te kentekenen. Het is te hopen dat ook de fracties van de VVD en het CDA in de Tweede Kamer tot dit inzicht komen. Zo niet, dan ontnemen zij het landbouwverkeer de kans om zich als professionele en veilige verkeersdeelnemer te profileren.

voertuig en maakt dat het landbouwverkeer door wegbeheerders veel serieuzer wordt genomen dan tot nu het geval is. Wat nu als het wetsvoorstel onverhoopt voor de tweede keer door de Tweede Kamer wordt verworpen? Dat betekent dat Nederland niet voldoet aan de Europese verplichting om de apk voor snelle landbouwtrekkers in te voeren. De Europese Commissie kan Nederland dan een boete van miljoenen euro's opleggen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu houdt hier ernstig rekening mee. Ook kan de Europese Commissie dan gaan voorschrijven op welke wijze de apk-plicht wordt ingevoerd. Dan is het nog maar de vraag of er kan worden volstaan met een administratieve registratie van landbouwtrekkers, waarin het huidige wetsvoorstel voorziet. Mogelijk dat de Europese Commissie dan volhardt in haar mening dat alle landbouwtrekkers eerst technisch moeten worden gekeurd. Dit zal een forse stijging van de kosten van registratie en kentekening met zich meebrengen voor voertuigeigenaren. Duidelijk is dat het in dat geval opnieuw een veelvoud gaat kosten van de huidige € 30,- per landbouwvoertuig voor registratie, tenaamstelling en kentekenplaat. Het is daarom onbegrijpelijk dat politici als Visser en Van Helvert, LTO Nederland en andere belangenbehartigers van de boerensector met vuur blijven spelen en hun achterban meeslepen in een extra kostenpost van miljoenen die boven de hoofden van ondernemers in de sector hangt.



TEKST & FOTO: Hero Dijkema, beleidsadviseur (land)bouwverkeer en vervoer