



# Landbouw- en groensector worstelt met goedkeuringsplicht landbouwvoertuigen

**Stormachtige implementatie van EU-verordening zet ook kenteken voor landbouwvoertuigen weer hoog op de agenda**

Als het om landbouwvoertuigen gaat, is Nederland in Europa een vrijstaat. Als enige EU-lidstaat geldt hier nog geen kentekenplicht voor landbouwvoertuigen. Maar voor die vrijbuitery wordt nu een prijs betaald. Dit jaar zijn we plots onbedoeld voorloper geworden in de implementatie van EU-verordening 167/2013, die de goedkeuring van Europese landbouwvoertuigen regelt. Boom in Business vroeg Theo Vulink, secretaris van Fedecom, de branchevereniging voor mechanisatie en techniek, hoe het zo ver kon komen.

Auteur: Paul van der Sneppen



EU-verordening 167/2013, ook wel bekend als de *Mother Regulation*, brengt ingrijpende veranderingen met zich mee. Het gaat daarbij vooral om veiligheidseisen die worden gesteld aan nieuwe trekkers én het getrokken materieel. De veranderingen zijn van toepassing op al het materieel dat vanaf 1 januari 2018 wordt verkocht, dus ook modellen uit de voorraad van voor die datum.

### Overgangsregeling

‘Dat de regeling in Nederland meteen volledig van kracht is geworden, is eigenlijk vreemd’, vindt Vulink. Fedecom rekende op een overgangsregeling zoals die in andere Europese lidstaten van kracht is. ‘Daar heeft de Nederlandse overheid “om juridische redenen” niet voor gekozen, zo stelt het ministerie. En dat heeft alles te maken met het feit dat Nederland een vrijstaat is als het gaat om de regelgeving rondom landbouwvoertuigen. De overgangsregelingen gelden voor landen die al voorgaande wetgeving geïmplementeerd hebben. Die mogen “wennen” aan de nieuwe situatie. Waar nodig blijft de bestaande regelgeving nog even van kracht in die landen. Nederland heeft wat dat aangaat helemaal niets om zich op te beroepen. Er is nauwelijks iets geregeld en daardoor voelen we nu plots de volle impact van de nieuwe Europese wetgeving.’

Er klinkt frustratie in de stem van de Fedecom-secretaris. Zijn organisatie ijvert al sinds jaar en dag vergeefs voor de invoering van het kenteken voor landbouwvoertuigen. Dat idee stuit op veel weerstand. Vooral landbouworganisatie LTO Nederland ligt dwars. En niet zonder resultaat, zo lijkt het. In



Theo Vulink: ‘Landbouwkenteken nu hard nodig’

### DE NIEUWE EISEN IN VOGELVLUCHT:

#### Remsystemen

De belangrijkste aanpassing is wel het verbod op het hydraulisch eenleidingremstelsysteem op getrokken materieel per 1 januari 2018. Nieuwe typen trekkers hebben nu verplicht een tweeleidingremstelsysteem. Over de nieuwe eisen die aan remsystemen worden gesteld, publiceert Stad+Groen in een vervolnummer. Wel kunnen we hier al stellen dat het tweeleidingvluchtremsysteem in de toekomst waarschijnlijk de nieuwe standaard wordt. Hydraulische remsystemen zijn echter niet in de ban gedaan door de EU; de keuze is aan de koper.

#### Losbreekinrichting

Dit jaar is de losbreekinrichting voor aanhangers verplicht geworden. Het systeem remt de aanhanger, mocht die losbreken.

#### Aanpassingen aanhangerrem

Per 1 januari 2019 moet het remsysteem van een aanhanger met een alarm uitgerust zijn. Wanneer de remdruk daalt onder een minimumwaarde, moet er een signaal afgaan.

#### Zichtveld

Voor de Europese typegoedkeuring worden in de nieuwe wet eisen gesteld aan het zichtveld rondom.

#### Trekhaak

Trekhaak moeten gekeurd zijn. Veel oudere types mogen niet meer gemonteerd worden.

#### Motorkapbeveiliging

De motorkap mag om veiligheidsredenen alleen te openen zijn met gereedschap of een sleutel.

#### Aftakasbeveiliging

De aftakas moet zichzelf uitschakelen binnen zeven seconden nadat de bestuurde de stoel heeft verlaten. Om die beveiliging te kunnen omzeilen, moet er een knop geïnstalleerd zijn die minstens drie seconden ingedrukt moet worden.

#### Werkverlichting apart

Er moet een aparte schakelaar zijn voor de werkverlichting. Dat wil zeggen dat die niet meer geïntegreerd mag zijn in de lichtschaakelaar voor de rijverlichting.

#### Waarschuwingen

Er worden nieuwe eisen gesteld aan de waarschuwingsstickers voor de bestuurder.

december 2016 struikelde een wetsvoorstel met betrekking tot de invoering van kentekenplicht voor landbouwvoertuigen. Het voorstel wist in de Tweede Kamer net geen meerderheid te halen. ‘De verkeerswetgeving voor landbouwvoertuigen is in Nederland sinds de invoering in 1952 nauwelijks aangepast. Boerenorganisaties zijn bang dat de invoering van kentekenplicht voor rekening komt van de boer. Ze vrezen belastingheffingen, verplichte keuringen en allerlei andere meer kosten. Ik heb daar begrip voor. Het gaat zeker ook geld kosten. Maar het gaat hier om veiligheid. Daar moet je niet op willen besparen.’

### Handhaving

Het lijkt er nu echter op dat de kentekenplicht

niet veel langer op zich laat wachten. Minister Van Nieuwenhuizen heeft bij haar aantreden op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) aangegeven dat dit thema hoog op haar agenda staat. Dat heeft volgens Vulink alles te maken met de *Mother Regulation*. ‘Zonder kentekenplicht wordt het nagenoeg onmogelijk om de nieuwe Europese regelgeving te handhaven. Er moet een registratie komen.’ Die handhaving van de veiligheidseisen wordt helemaal een urgent thema nu onder de EU-regelgeving per 20 mei 2018 een APK-plicht geldt voor trekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Eigenlijk eist de Europese wetgeving een kentekenplicht. Bij het opstellen van de regelgeving is uitgegaan van de situatie waarin al een kente-



*Motorkapbeveiliging: de motorkap mag alleen met gereedschap of sleutel te openen zijn.*

kenplicht van kracht is. 'Niet zo vreemd, natuurlijk,' zegt Vulink daarover. 'We zijn een buitenbeentje. Nederland is immers de enige Europese lidstaat die nog geen kentekenplicht heeft ingevoerd.' Voor welke Nederlandse trekkers die APK-plicht precies geldt, is nog onduidelijk. In Nederland mogen trekkers immers wettelijk niet harder rijden dan 25 kilometer per uur. Voor voertuigen die harder kunnen, spreekt de EU-wetgeving van trekkers die "door de constructie bepaald" harder kunnen rijden dan 40 kilometer per uur. Elke bestaande Nederlandse regelgeving wordt daarmee buiten spel gezet. Niet het feit of een trekker op kenteken staat, bepaalt de APK-plicht. Het zijn nu de technische specificaties die dat bepalen.

### Eerste toelating

'Toch is de noodzaak van kentekenplicht daarmee niet minder', benadrukt Vulink. 'De hele EU-wetgeving is opgehangen aan datums en dus zijn kentekens onmisbaar bij de handhaving. Zonder kenteken kan de politie immers niet bepalen wat de datum van eerste toelating is van een voertuig. Zonder dat geboortebewijs blijft volstrekt onduidelijk aan welke regels het moet voldoen.' Het lijkt erop dat de landbouworganisaties nu de prijs moeten betalen voor hun verzet tegen de kentekenplicht. Vulink betreurt dat. 'Wij zijn er steeds van uitgegaan dat iedereen gebaat is bij een *level playing field*, gelijke regels voor iedereen in Europa. Eerst was Nederland een buitenbeentje,

een vrijstaat waarin alles kan als het om landbouwvoertuigen gaat. Nu worden we daar als het ware voor gestraft. Terwijl boeren en groenprofessionals in andere lidstaten nog jaren de gelegenheid krijgen om te wennen aan de gestandaardiseerde eisen, moeten wij plots alle zeilen bijzetten om eraan te voldoen.'

### Hoofdpijndossier

Dat geldt ook voor de minister. Die heeft bij haar

aantreden dit voorjaar een hoofdpijndossier geërfd. Op dit moment is Nederland in overtreding van de Europese wetgeving. De EU-wetgeving is op 20 mei ingegaan. De EU verlangt dan van de lidstaten dat de eigen wetgeving een jaar van tevoren al is aangepast. 'Hier is dat zelfs nu nog niet het geval. Daarom is Nederland in gebreke gesteld door de Europese Commissie. Dat kan leiden tot hoge boetes, en als ik de minister zo beluister, gaat ze daarom flink haast maken met de kentekenplicht en het voldoen aan alle nieuwe eisen. Wat betreft de kentekenplicht verwacht ik dat er dit jaar nog een nieuw wetsvoorstel naar de Tweede Kamer gaat.'

Daar blijft het niet bij, verwacht Vulink. 'In de toekomst moeten waarschijnlijk ook zelfrijdende voertuigen aan aanvullende regels gaan voldoen. Denk daarbij aan maaiers, hakselaars en maaidorsers.' De Fedecom-secretaris blik met die voorspelling ver in de toekomst. 'Het eerste overleg daarover staat gepland voor medio 2019. De ervaring leert dat er vanaf dat moment tot aan de implementatie van nieuwe regels en wetten ongeveer vijf jaar verstrijken. Ik verwacht dus dat er ergens tegen 2024 nieuwe regelgeving ingevoerd wordt voor die machines.'



**Be social**

Scan of ga naar:

[www.boom-in-business.nl/article/26579](http://www.boom-in-business.nl/article/26579)



*Zichtveld: Europese regelgeving stelt eisen aan het zichtveld rondom.*