

Sleutel kentekening ligt bij LTO

Zonder kenteken geen maximumsnelheid van 40 km/u

Eindelijk leek de kogel door de kerk. Het wetsvoorstel voor het invoeren van kentekens voor (land)bouwvoertuigen lag klaar. Tot tijdens het wetgevingsoverleg CDA en VVD zich opnieuw tegen het kenteken keerden. Houden zij vol, dan komt er geen kenteken, maar ook geen hogere snelheid. Het is nu aan de landbouw (LTO Nederland) om bij deze partijen het kenteken te regelen.

Twee- tot driehonderd euro, dat zullen voor de meeste agrarische bedrijven de maximale kosten zijn bij de invoering van een kenteken. De kosten zijn namelijk maar € 30,- per voertuig. Toch grijpen de VVD, CDA en SGP deze reden aan om zich tegen het kentekenvoorstel van minister Schultz van Haegen te keren. Op maandag 27 juni, tijdens de behandeling van het wetsvoorstel kentekenplicht (land)bouwvoertuigen, gaven deze partijen aan alleen kentekens te willen voor landbouwtrekkers die harder kunnen rijden dan 40 km/h. Dit is een heel kleine groep van 5000 tot 7500 landbouwtrekkers. De SGP wil smalspoortrekkers die smaller zijn dan 1,30 meter uitzonderen van de kentekenplicht.

Het kenteken is voor de minister echter een voorwaarde om de maximumsnelheid te verhogen van 25 naar 40 km/u. Voertuigcombinaties mogen alleen 40 km/u rijden als wordt aangetoond dat de aanhangwagen is voorzien van remmen. Zonder kenteken is de snelheidsverhoging van de baan, waardoor grote en zware (land)bouwvoertuigen in de bebouwde kom en tussen de fietsen blijven rijden.

Met het dwarsbomen van het kenteken belemmeren deze partijen de mogelijkheid om het landbouwverkeer eindelijk een goede plek op de weg te geven. Het kenteken maakt de (land)bouwvoertuigen identificeerbaar en herkenbaar en geeft deze daardoor een duidelijke status. Alleen met een kenteken kan het landbouwverkeer ook in de toekomst toegang tot de doorgaande weg houden. CUMELA Nederland vindt daarom dat de voordelen van het kenteken gemakkelijker opwegen tegen de kosten van € 30,- per kenteken.

Legaal 40 km/u rijden

De huidige praktijksnelheden lijken een vanzelfsprekendheid, maar zijn formeel niet toegestaan. Wanneer loonbedrijven tijdens de maïscampagne netjes 25 km/u moeten rijden omdat er wordt gehandhaafd, is er een extra silagewagen nodig om de transportcapaciteit op peil te houden. Dat kost al snel € 120,- per uur. En dan nog even rekenen: een bekeuring voor 15 km/u te hard rijden met een landbouwvoertuig kost € 125,-. Voor dat geld kun je dus vier landbouwvoertuigen van een kenteken voorzien. Jaarlijks worden ondernemers beboet voor snelheidsovertredingen. Omgerekend kun je dus voor één snelheidsboete vier (land)

bouwvoertuigen kentekenen. De snelheidsverhoging is dan ook van groot belang voor alle gebruikers van (land)bouwvoertuigen. Zonder kenteken blijft de maximumsnelheid 25 km/u.

Veilige routes landbouwverkeer

Het klinkt paradoxaal; verhoging van de maximumsnelheid draagt bij aan de verkeersveiligheid. De snelheidsverhoging naar 40 km/u maakt het voor wegbeheerders gemakkelijker om (land)bouwvoertuigen toe te laten op wegen die daarvoor nu nog zijn gesloten. In de bebouwde kom heeft het landbouwverkeer niets te zoeken en wordt het als gevaarlijk en hinderlijk ervaren. Zonder kenteken krijgt het landbouwverkeer geen veiliger en snellere routes. Het landbouwverkeer zal dan nog steeds over de ventweg vol met fietsers moeten rijden.

Centrale ontheffingverlening

Voertuigen die de wettelijke afmetingen of massa's overschrijden, mogen alleen met een ontheffing van de wegbeheerder op de openbare weg rijden. Voor zestig procent van de gemeenten kan bij de RDW een zogenaamde landbouwontheffing voor voertuigen tot 3,50 meter worden aangevraagd. Met de kentekening komt er één centraal loket met een landelijk dekkend netwerk voor ontheffingsplichtige (land)bouwvoertuigen. De ontheffingen zijn voertuiggebonden en daarvoor is het kenteken een voorwaarde. Zonder kenteken geen centraal ontheffingssysteem voor (land)bouwvoertuigen.

Eigendom ligt vast

Bij de kentekenaanvraag wordt het voertuig niet alleen geregistreerd, maar vindt er ook tenaamstelling plaats. Hiermee krijgt het landbouwvoertuig of de grondverzetmachine een formele eigenaar. Als het terugvindpercentage van gestolen werkmaterieel met kenteken gelijk is aan dat van vrachtwagens (46 procent in 2015), gaat het om 11,5 miljoen euro aan materieel dat straks aan de rechtmatige eigenaar kan worden teruggegeven. Met een kenteken is iemand aantoonbaar eigenaar van een (land)bouwvoertuig en dat maakt diefstal minder eenvoudig.



Veilige nieuwe voertuigen

Als alle nieuw verkochte (land)bouwvoertuigen vanaf 2017 met een kenteken worden afgeleverd, krijgt de koper de zekerheid dat de voertuigveiligheid in orde is en dat het voertuig voldoet aan de eisen voor het rijden op de openbare weg. Sinds jaar en dag is er in Nederland sprake van ongecontroleerde toelating van (land)bouwvoertuigen tot de weg. Daarmee draagt het kenteken direct bij aan veiliger nieuwe (land)bouwvoertuigen.

Kenteken de norm

Op grond van het Verdrag voor het wegverkeer van Wenen uit 1968 dienen alle motorvoertuigen te zijn ingeschreven en te zijn voorzien van een kenteken. Met de invoering van kentekenplicht van (land)bouwvoertuigen sluit Nederland aan bij de Europese standaard om alle voertuigen te registreren en te kentekenen.

Geen motorrijtuigenbelasting

Een veelgehoorde opmerking is dat met het kenteken straks ook motorrijtuigenbelasting (mrb) wordt ingevoerd. Dat is niet geval; in het wetsvoorstel wordt de mrb-wetgeving zodanig aangepast dat er geen mrb voor (land)bouwvoertuigen wordt ingevoerd. Dat kan pas worden teruggedraaid als een meerderheid in de politiek daarmee instemt.

CUMELA Nederland is er dan ook van overtuigd dat de kentekening bijdraagt aan een veiliger, efficiënter en beter imago van het landbouwverkeer. De terughoudendheid van CDA, VVD en SGP zien wij als een bedreiging voor goed ondernemen in de land- en tuinbouw en de grondverzetsector. Het is ons inziens de taak van de politiek om ook haar maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen wat betreft de verkeersveiligheid.

Klemmend beroep

Het is tijd dat LTO Nederland en de politiek hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen en zich ook onomwonden achter het wetsvoorstel van minister Schultz van Haegen scharen. De politieke sleutel van het kentekendossier is in handen van LTO Nederland. Wij doen hierbij dan ook een klemmend beroep op het bestuur van LTO Nederland om nu, net als in de brandbrief van alle andere betrokken ondernemersorganisaties die in juni werd verstuurd, bij CDA, VVD en SGP aan te dringen op kentekenplicht voor alle (land)bouwvoertuigen op de weg. Er moet een helder signaal komen naar de politiek. In Boerderij Vandaag van 1 juli 2016 hebben CUMELA Nederland en Fedecom deze oproep aan LTO Nederland onderstreept.

Niet invoeren van landbouwkentekens betekent kiezen voor stilstand. Wel kiezen voor kentekens is vooruitgang voor ondernemers. LTO Nederland dient ervoor te zorgen dat huidige ondernemers en hun bedrijfsopvolgers door het kenteken aantoonbaar veilige (land)bouwvoertuigen kunnen aanschaffen en goede en veilige toegang tot de openbare weg veiligstellen. Zorg ervoor dat jonge ondernemers en bedrijfsopvolgers klaar staan voor de toekomst wat betreft veilige (land)bouwvoertuigen en goede toegang tot de openbare weg. Laat deze dreigende 'Trexit' straks niet dezelfde kater geven die Engeland nu heeft na de 'Brexit'.

Zonder kenteken komt er geen verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u

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

FOTO'S: **Toon van der Stok**

