

Vergaderjaar 2014–2015

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 424

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 oktober 2014

Inzake landbouwtractoren (LBT's) en motorvoertuigen met beperkte snelheid (MMBS'en) heeft Uw kamer een aantal vragen gesteld en moties ingediend: Op 13 februari 2013 heeft uw Kamer gevraagd om over te gaan tot het kentekenen van bepaalde categorieën tractoren en landbouwvoertuigen (motie Kuiken, Kamerstuk 29 398 nr. 356). Op 11 november 2013 heeft uw Kamer gevraagd om een snelheidsverhoging tot 40 km per uur voor tractoren op bepaalde wegen mogelijk te maken (motie De Rouwe, Kamerstuk 33 759 XII nr. 36). Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel voor het T-rijbewijs op 10 april 2014 heeft uw Kamer gevraagd of een snelheidsverhoging ook zonder kenteken snel ingevoerd kan worden. Het lid Kuiken heeft specifieke vragen gesteld over de begrenzing van auto's tot de derde versnelling, waarbij ik per brief van 10 december 2013 heb toegezegd hier nog op terug te komen en tenslotte is tijdens het VSO van 23 september jl. aandacht gevraagd voor normale personenauto's die worden omgebouwd tot MMBS om zo zonder APK en wegenbelasting rond te kunnen rijden. Met deze brief ga ik op al deze punten in.

De belangrijkste voor- en nadelen kentekenplicht voor LBT's) en MMBS'en)

Voordelen kentekenplicht:

Het belangrijkste doel van de kentekenplicht is dat de technische gegevens van het voertuig en de gegevens van de eigenaar worden vastgelegd in het kentekenregister. Daarbij controleert de RDW meteen of het voertuig voldoet aan de voertuigeisen. Nu is er geen enkele controle op de voertuigveiligheid van nieuwe of geïmporteerde tractoren en MMBS'en. Daarnaast wordt nu de ontheffing voor het rijden op de weg met bredere, langere of zwaardere voertuigen dan toegestaan is (zoals aardappelrooimachines of hijskranen), aanhangers (bv veewagens) en getrokken machines (bv gierspuit) op bedrijfsniveau geregeld, zonder te weten om welke machines het gaat. Met een kenteken kunnen deze ontheffingen afhankelijk van de eigenschappen van het voertuig en de

route worden afgegeven, zodat de verkeersveiligheid verbetert. Ook is het kentekenen van tractoren die harder kunnen dan 40 km per uur (categorie T5) vanaf mei 2018 noodzakelijk voor de Europese APK verplichting. Om te weten of een tractor tot deze categorie behoort is het nodig dat alle tractoren geregistreerd worden, omdat op basis van uiterlijke kenmerken niet is vast te stellen welke snelheid een tractor voertuigtechnisch aankan. Tenslotte wordt handhaving door politie en wegbeheerder eenvoudiger en zal de exportwaarde van tractoren toenemen.

Nadelen kentekenplicht:

Kentekenen kost geld: de kosten voor een gemiddeld bedrijf (met 4 LBT's en/of MMBS'en en 8 tot 10 getrokken voertuigen) komen op ca. € 300 en een dag werk (omgerekend ook € 300). Als alle huidige voertuigen worden gekentekend (ca. 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en en tussen de 300.000 tot 1 miljoen aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines) lopen de eenmalige totale kosten voor de sector op tot 48 miljoen euro. Daarbij is al rekening gehouden met een eenvoudige vorm van kentekenen, vergelijkbaar met de kentekens die nu verstrekt worden ten behoeve van het grensverkeer.

Besluit kentekenplicht

Alle LBT's en MMBS'en, ongeacht het gebruik, waarmee de eigenaar op de openbare weg wil rijden, moeten worden voorzien van een kenteken, te beginnen met nieuwe voertuigen en voertuigen waarmee harder dan 25 km per uur gereden kan worden. Geen kenteken is nodig voor voertuigen die uitgezonderd zijn van het T-rijbewijs (smaller dan 130 cm en bestemd voor maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen etc) en voertuigen die niet zelfstandig op de openbare weg rijden, maar door de aard van het voertuig gebruikt worden voor het werken op afgezette weggedeelten, zoals asfaltermachines.

De mogelijkheid van snelheidsverhoging naar 40 km/u op korte termijn

Uw Kamer heeft mij tijdens het debat ook verzocht te onderzoeken of snelheidsverhoging per direct, of anders zo snel mogelijk, kan worden ingevoerd, losgekoppeld van de invoering van een kentekenplicht. De decentrale wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) hebben aangegeven de snelheidsverhoging alleen in combinatie met de kentekenplicht te willen invoeren, omdat met behulp van het kenteken gecontroleerd en gehandhaafd kan worden dat die voertuigen -technisch- veilig 40 km/u kunnen rijden. Het toelaten van tractoren die 40 kunnen rijden op 80 km wegen wijzen zij af, omdat dit tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres zal leiden. De wegbeheerders hebben tenslotte aangegeven niets te zien in alternatieven voor kentekening zoals ontheffingen, vergunningen of stickers. Deze alternatieven zijn gevoeliger voor fraude en zorgen voor hoge uitvoeringslasten bij de wegbeheerders.

Alles overwegende is een versnelde invoering van 40 km/u niet realistisch noch wenselijk en zal ik de verhoging van de maximum snelheid pas mogelijk maken zodra het kenteken is ingevoerd. De wegbeheerders bepalen vervolgens zelf op welke wegen er 40 km gereden mag worden.

De aanpak van de tot MMBS omgebouwde personenauto's.

Recent is een stijging te zien van het aantal personenauto's dat wordt omgebouwd tot MMBS, met als hoofddoel het kunnen autorijden zonder rijbewijs en als bijkomend voordeel geen motorrijtuigenbelasting en geen

APK. Met de invoering van het T-rijbewijs is het niet meer mogelijk om zonder rijbewijs een dergelijk voertuig te besturen. Kentekening zal een tweede grote belemmering vormen. Ook wordt door de RDW sinds 1 september strikter getoetst of de aanpassingen aan deze voertuigen om slechts 25 of 45 km/u te kunnen rijden echt onomkeerbaar zijn. Ook moet er bijvoorbeeld een laadvloer aanwezig zijn of moet de motor werktuigen kunnen aandrijven. Dit pakket aan maatregelen zal ertoe leiden dat deze ongewenste vormen van MMBS'en niet meer zullen voorkomen.

Het invoeren van APK en het opleggen van MRB is niet proportioneel voor de grote groep van wel gewenste tractoren en MMBS'en (zoals de SRV wagen, hijskranen en heftrucks).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus