

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Besluit voertuigen, het Kentekenreglement, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en enige andere besluiten ter implementatie van richtlijn nr. 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) en enige andere wijzigingen

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ,
nr. IENW/BSK-2020/53166, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 13, eerste lid, 14, eerste lid, aanhef en onderdeel a, 36, eerste en tweede lid, 37, eerste lid, aanhef en onderdeel a, aanhef en onder 2°, tweede lid, aanhef en onderdeel c, en derde lid, 38, eerste lid, 42, zesde lid, 42a, vierde lid, 51a, eerste lid, 73, tweede lid, aanhef en onderdelen a en b, 81, eerste lid, 110, 118, tweede en derde lid, en 177, tweede lid, aanhef, onderdeel d en nahef, van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen II, vierde lid, van de Wet van ... tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Stb. ..., ...);
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ..., nr. IenW/BSK-2020/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het **Besluit voertuigen** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2, tweede lid, wordt "Europese Gemeenschappen" vervangen door "Europese Unie".

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt niet voor:

a. landbouw- en bosbouwtrekkers:

1°. op wielen met een maximumconstructiesnelheid van 40 km/h of minder;

2°. op rupsbanden; of

3°. die worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers;

b. motorrijtuigen met beperkte snelheid;

c. mobiele machines;

d. motorfietsen;

e. bromfietsen;

f. driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van niet meer dan 400 kg;

g. aanhangwagens met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg;

h. aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om te worden voortbewogen door landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines; en

i. verwisselbare getrokken uitrustingsstukken.

2. In het tweede lid wordt na "taxi's" ingevoegd ", OV-auto's, ambulances" en wordt "is gelegen voor 1 januari 1960" vervangen door "ten minste vijftig jaar geleden is".

C

In artikel 5 wordt "motorrijtuig of een aanhangwagen, waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg" vervangen door "motorrijtuig, niet zijnde een landbouw- of bosbouwtrekker, of aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg".

D

In artikel 6 wordt na "taxi" ingevoegd "of OV-auto".

E

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Aan het slot van onderdeel a wordt de komma vervangen door "; en".

b. Onderdeel b komt te luiden:

b. sinds de datum van eerste toelating op het moment van afgifte van het keuringsbewijs een termijn van zeven jaren nog niet is verstreken.

c. Onderdeel c vervalt.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste tot en met derde lid is een keuringsbewijs afgegeven voor een landbouw- of bosbouwtrekker geldig voor de duur van twee jaren.

F

Voor hoofdstuk 5 wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk 4a. Overgangsrecht APK-plicht voor bestaande landbouw- en bosbouwtrekkers

Artikel 25a

Voor een landbouw- of bosbouwtrekker waarvan de datum van eerste toelating is gelegen in het kalenderjaar, genoemd in de eerste kolom, is artikel 72, eerste lid, van de wet niet van toepassing tot de in de tweede kolom genoemde datum.

Kalenderjaar datum van eerste toelating	Datum tot welke artikel 72, eerste lid, van de wet niet van toepassing is
1970	[PM datum inwerkingtreding + 2 maanden]
1971	[PM datum inwerkingtreding + 2 maanden]
1972	[PM datum inwerkingtreding + 4 maanden]
1973	[PM datum inwerkingtreding + 6 maanden]
1974	[PM datum inwerkingtreding + 8 maanden]
1975	[PM datum inwerkingtreding + 10 maanden]
1976	[PM datum inwerkingtreding + 12 maanden]
1977	[PM datum inwerkingtreding + 14 maanden]
1978	[PM datum inwerkingtreding + 16 maanden]
1979	[PM datum inwerkingtreding + 18 maanden]
1980	[PM datum inwerkingtreding + 20 maanden]
1981	[PM datum inwerkingtreding + 22 maanden]
1982	[PM datum inwerkingtreding + 24 maanden]
1983	[PM datum inwerkingtreding + 3 maanden]
1984	[PM datum inwerkingtreding + 5 maanden]
1985	[PM datum inwerkingtreding + 7 maanden]
1986	[PM datum inwerkingtreding + 9 maanden]
1987	[PM datum inwerkingtreding + 11 maanden]
1988	[PM datum inwerkingtreding + 13 maanden]
1989	[PM datum inwerkingtreding + 15 maanden]
1990	[PM datum inwerkingtreding + 17 maanden]
1991	[PM datum inwerkingtreding + 19 maanden]
1992	[PM datum inwerkingtreding + 21 maanden]
1993	[PM datum inwerkingtreding + 23 maanden]
1994	[PM datum inwerkingtreding + 25 maanden]
1995	[PM datum inwerkingtreding + 3 maanden]
1996	[PM datum inwerkingtreding + 6 maanden]

1997	[PM datum inwerkingtreding + 9 maanden]
1998	[PM datum inwerkingtreding + 12 maanden]
1999	[PM datum inwerkingtreding + 15 maanden]
2000	[PM datum inwerkingtreding + 18 maanden]
2001	[PM datum inwerkingtreding + 21 maanden]
2002	[PM datum inwerkingtreding + 24 maanden]
2003	[PM datum inwerkingtreding + 4 maanden]
2004	[PM datum inwerkingtreding + 7 maanden]
2005	[PM datum inwerkingtreding + 10 maanden]
2006	[PM datum inwerkingtreding + 13 maanden]
2007	[PM datum inwerkingtreding + 16 maanden]
2008	[PM datum inwerkingtreding + 19 maanden]
2009	[PM datum inwerkingtreding + 22 maanden]
2010	[PM datum inwerkingtreding + 25 maanden]
2011	[PM datum inwerkingtreding + 3 maanden]
2012	[PM datum inwerkingtreding + 6 maanden]
2013	[PM datum inwerkingtreding + 9 maanden]
2014	[PM datum inwerkingtreding + 12 maanden]
2015	[PM datum inwerkingtreding + 15 maanden]
2016	[PM datum inwerkingtreding + 18 maanden]
2017	[PM datum inwerkingtreding + 24 maanden]
2018	[PM datum inwerkingtreding + 8 maanden]
2019	de datum gelegen twee jaar na datum van eerste toelating
2020	de datum gelegen twee jaar na datum van eerste toelating

G

Hoofdstuk 4a vervalt.

Artikel II

Het **Kentekenreglement** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1a, aanhef, wordt "artikel 1, eerste lid, onder e" vervangen door "artikel 1, eerste lid, onderdeel e".

B

Na artikel 1a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1b. Uitzondering kentekenplicht motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en bepaalde aanhangwagens

1. Als motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines als bedoeld in artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 2°, van de wet worden aangewezen:

a. motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines die:

- 1°. gemeten overeenkomstig de krachtens de wet vastgestelde meetmethode, met inbegrip van de breedte van een of meer verwisselbare uitrustingsstukken, niet breder zijn dan 1,3 m;
- 2°. zijn voorzien van:
- I. een door de motor aangedreven maai-installatie, bestemd voor het maaien van oppervlakten;
 - II. een door de motor aangedreven veeginstallatie, bestemd voor het vegen van wegen;
 - III. een door de motor aangedreven installatie om automatisch uitwerpselen op te zuigen;
 - IV. een uitrustingsstuk aan de voorzijde ter verwijdering van sneeuw op het wegdek, met een minimale breedte gelijk aan de grootste breedte van het voertuig;
 - V. een installatie voor het strooien op wegen ter voorkoming of bestrijding van gladheid; of
 - VI. een installatie om onkruid te bestrijden, met een tankinhoud van ten minste 100 liter; en
- 3°. aan de achterzijde niet zijn voorzien van:
- I. een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen; of
 - II. een driepuntshefinrichting;
- b. motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines als bedoeld in onderdeel a, onder 1°, die zijn voorzien van een hefinrichting aan de voorzijde van het motorrijtuig respectievelijk de machine en waaraan geen aanhangwagen is gekoppeld;
- c. motorrijtuigen met beperkte snelheid die:
- 1°. zijn voorzien van een stuurwiel en een trekinrichting;
 - 2°. uitsluitend worden gebruikt in de periode van 1 juli tot en met 30 november; en
 - 3°. een combinatie vormen met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het dragen van voorraadkisten of -kratten; en
- 4°. als samenstel, inclusief lading of uitrusting, niet breder is dan 1,3 m;
- d. meeneemheftrucks; en
- e. motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines:
- 1°. met een maximumconstructiesnelheid van minder dan 6 km/h;
 - 2°. op één as; of
 - 3°. zijnde een asfalteermachine, wals, asfaltfrees of hoogwerker zonder zitplaats, die zich bevinden op een weggedeelte waar werkzaamheden op of aan de weg plaatsvinden met dien verstande dat de motorrijtuigen respectievelijk de machines zich uitsluitend op dat weggedeelte bevinden ten behoeve van die werkzaamheden op of aan de weg.
2. Als aanhangwagens als bedoeld in artikel 37, tweede lid, onderdeel c, van de wet worden aangewezen:
- a. aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h die in gebruik zijn genomen voor [PM datum inwerkingtreding]; en
 - b. aanhangwagens die niet rond een verticale as draaibaar verbonden zijn met een landbouw- of bosbouwtrekker, motorrijtuig met beperkte snelheid, mobiele machine of een met een dergelijk voertuig verbonden andere aanhangwagen.

C

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3. Handelaarskenteken

Aan een erkend bedrijf bedrijfsvoorraad of aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon als bedoeld in artikel 42, eerste lid, onderdeel b, kan, indien wordt voldaan aan

hoofdstuk 5, voor de in artikel 37, derde lid, van de wet bedoelde voertuigen een kenteken worden opgegeven dat slechts één lettergroep bevat, zijnde voor:

- a. andere motorrijtuigen dan genoemd in de onderdelen b en c de lettergroep FH, HA, HF of HH;
- b. bromfietsen de lettergroep HC;
- c. landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines de lettergroep LH;
- d. aanhangwagens de lettergroep OA.

D

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4. Bijzondere kentekens

1. Aan leden van het Koninklijk Huis en aan buitenlandse diplomaten kan een kenteken worden opgegeven bevattende de lettergroep AA onderscheidenlijk CD en aan hen die behoren tot het Internationaal Gerechtshof dan wel tot een door Onze Minister van Buitenlandse Zaken aangewezen internationale organisatie een kenteken bevattende de lettergroep CDJ.
2. Kentekens die slechts één lettergroep van twee letters, zijnde BN of GN, bevatten, worden slechts opgegeven voor voertuigen:
 - a. waarvoor overeenkomstig de voorschriften van Onze Minister van Financiën een vrijstelling van belasting is verleend;
 - b. voor zover daar naar het gezamenlijk oordeel van Onze Minister van Financiën en de Dienst Wegverkeer aanleiding voor is; of
 - c. waarvan de eigenaar of houder behoort tot het personeel van buitenlandse ambassades, consulaten en daarmee gelijkgestelde instellingen, voor zover daarvoor naar het oordeel van Onze Minister van Buitenlandse Zaken aanleiding is.
3. Bijzondere kentekens kunnen voorts worden opgegeven voor voertuigen:
 - a. die zich in verband met hun constructie uitsluitend op de weg mogen bevinden met een ontheffing van de wegbeheerder dan wel van de Dienst Wegverkeer;
 - b. die naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer technisch in goede staat zijn, niet in Nederland geregistreerd zijn en binnen of buiten Nederland worden gebracht;
 - c. die ter verkrijging van een regulier kenteken naar en van de plaats van weging en onderzoek moeten worden gereden.
4. Indien naar oordeel van Onze Minister sprake is van een uitzonderlijke gelegenheid met een karakter van nationaal of internationaal belang kunnen tijdelijke kentekens worden opgegeven.

E

Artikel 6, eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:

g. gegevens omtrent:

- 1°. de inschrijving en tenaamstelling en het verval van de tenaamstelling;
- 2°. de afgifte, uitreiking en ongeldigverklaring van het kentekenbewijs; en
- 3°. het verbod, bedoeld in artikel 48, zevende lid, van de wet;.

F

In artikel 9, eerste lid, wordt "Onze Minister van Justitie" vervangen door "Onze Minister van Justitie en Veiligheid" en wordt "artikel 19a" vervangen door "artikel 20".

G

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:
3. In afwijking van het eerste lid wordt geen kentekenbewijs deel II afgegeven voor voertuigen waarvoor een kenteken is opgegeven als bedoeld in artikel 3 of artikel 4, eerste of tweede lid of derde lid, onderdeel b of c.
2. In het vierde lid wordt "voorbehouden aan de eigenaar, respectievelijk de houder" vervangen door "voorbehouden aan de houder, respectievelijk de eigenaar".
3. In het zesde lid wordt "artikel 4" vervangen door "artikel 4, derde lid, onderdeel b".

H

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "artikel 4, eerste tot en met derde en vijfde tot en met zevende lid" vervangen door "artikel 4, eerste of tweede lid, derde lid, onderdeel b of c, of vierde lid".
2. In het tweede lid wordt "artikel 4, eerste tot en met derde, vijfde tot en met zevende lid" vervangen door "artikel 4, eerste of tweede lid, derde lid, onderdeel b of c, of vierde lid".

I

In artikel 24 wordt in het opschrift en het eerste lid "artikel 4, vijfde lid" vervangen door "artikel 4, derde lid, onderdeel b".

J

Artikel 25a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, eerste volzin, wordt "erkend bedrijf bedrijfsvoorraad" vervangen door "erkend bedrijf bedrijfsvoorraad".
2. In het derde lid, onderdeel b, onder 2°, wordt "artikel 9, onder a" vervangen door "artikel 9, onderdeel a".

K

In artikel 26, vierde lid, wordt "dit" vervangen door "het vrijwaringsbewijs".

L

In artikel 27, achtste lid, aanhef, wordt "Het tweede lid, onderdeel b, is" vervangen door "Het tweede lid en het vijfde lid, aanhef en onderdeel b, voor zover het betreft de oude kentekencard, zijn".

M

In artikel 28a, derde lid, onderdeel b, onder 2°, wordt "artikel 9, onder a" vervangen door "artikel 9, onderdeel a".

N

In artikel 29, eerste lid, wordt "kentekenenregister" vervangen door "kentekenregister" en wordt "niet kan worden niet kan worden overgelegd" vervangen door "niet kan worden overgelegd".

O

In artikel 32, eerste lid, wordt "is" vervangen door "zijn".

P

In artikel 33, derde lid, wordt "eerste tot en met tweede lid," vervangen door "eerste en tweede lid".

Q

Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, tweede zin, wordt "wordt" vervangen door "worden".
2. Het vijfde lid komt te luiden:
 5. De aanvraag, bedoeld in het eerste lid, heeft geen betrekking op een kentekencard die hoort bij een kenteken als bedoeld in artikel 4, derde lid, onderdeel b.

R

Artikel 39 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In onderdeel a wordt "artikel 60, eerste lid, onderdelen b of c, of tweede lid" vervangen door "artikel 60, eerste lid, onderdeel b of c".
 - b. In onderdeel b wordt "der Rijksbelastingdienst" vervangen door "van de rijksbelastingdienst".

c. In onderdeel c vervalt "of tweede lid,".

2. In het vierde lid wordt na "betrekking heeft op" ingevoegd "een kentekencard die is afgegeven voor".

S

In artikel 40, onderdeel f, vervalt de komma na "vernietiging", wordt "deze richtlijn" vervangen door "die richtlijn" en wordt "Europese Gemeenschappen" vervangen door "Europese Unie".

T

Artikel 40a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt "artikel 4, vijfde lid" vervangen door "artikel 4, derde lid, onderdeel b".

2. In het derde lid wordt ", als bedoeld in artikel 4, zesde lid," vervangen door "als bedoeld in artikel 4, derde lid, onderdeel c, is opgegeven,".

U

Artikel 40b, vierde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt "bevattende de lettergroep BN, CD, CDJ, GN, GV, ZZ of ZZZ" vervangen door "als bedoeld in artikel 4, tweede lid, of derde lid, onderdeel a, dan wel bevattende de lettergroep CD of CDJ".

2. Aan het slot van onderdeel c wordt toegevoegd "; of".

V

In artikel 41 wordt "een kenteken voert als bedoeld in artikel 3" vervangen door "een handelaarskenteken voert".

W

Artikel 42, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt "handelaarsketekenbewijs" vervangen door "handelaarskentekenbewijs".

2. Onderdeel a komt te luiden:

a. een erkend bedrijf bedrijfsvoorraad, of;.

X

In artikel 46, tweede lid, onderdeel c, vervalt de komma na "vernietiging" en wordt "isde" vervangen door "is de".

Y

In artikel 52, onderdeel a, wordt "een kenteken voert als bedoeld in artikel 3" vervangen door "een handelaarskenteken voert".

Z

Artikel 53 komt te luiden:

Artikel 53. Strafbare feiten

Overtreding van de hierna genoemde artikelen is een strafbaar feit:

- 5, eerste of derde lid;
- 26, eerste, tweede of vierde lid;
- 26, zesde lid, in samenhang met het eerste, tweede of vierde lid;
- 27, tweede of vijfde lid;
- 28, eerste lid, in samenhang met 27, tweede lid;
- 28, tweede lid;
- 29, eerste lid;
- 31, eerste, tweede of vierde lid;
- 32, tweede lid;
- 33, eerste lid;
- 34, eerste lid;
- 39, derde lid;
- 44, eerste, derde of vierde lid;
- 45, tweede lid;
- 49, eerste lid;
- 58b, eerste, tweede, vierde of vijfde lid;
- 58b, zesde lid, in samenhang met het eerste, tweede, vierde of vijfde lid;
- 58c, tweede en zesde lid;
- 58d, eerste lid, in samenhang met 58b, eerste, tweede of vierde lid;
- 58d, eerste lid, in samenhang met 58c, tweede lid;
- 58d, tweede lid;
- 58f, eerste lid;
- 58h, eerste lid;
- 58l, eerste, tweede, vierde of vijfde lid;
- 58l, zesde lid, in samenhang met het eerste, tweede, vierde of vijfde lid;
- 58m, tweede lid;
- 58n, eerste lid, in samenhang met 58l, eerste, tweede, vierde of vijfde lid;
- 58n, eerste lid, in samenhang met 58m, tweede lid;
- 58n, tweede lid;
- 58p, eerste lid;
- 58r, eerste, tweede, vierde of vijfde lid;
- 58s, eerste lid;
- 58u, vierde lid.

AA

Na hoofdstuk 9b wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk 9c. Overgangsbepalingen conversieperiode invoering kentekenplicht landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en bepaalde aanhangwagens

Artikel 58x. Begripsbepaling GV-kenteken

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepaling wordt verstaan onder GV-kenteken: kenteken bevattende de lettergroep GV als bedoeld in artikel 4, derde lid, zoals dat luidde op het tijdstip direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit artikel.

Artikel 58y. Inschrijving en tenaamstelling landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en bepaalde aanhangwagens die voor de inwerkingtreding van dit artikel in het verkeer gebracht zijn

1. Overeenkomstig de artikelen 58z en 58aa vraagt de eigenaar of houder de inschrijving en tenaamstelling aan van:
 - a. een landbouw- of bosbouwtrekker die, motorrijtuig met beperkte snelheid dat of aanhangwagen die uitsluitend bestemd is om te worden voortbewogen door een landbouw- of bosbouwtrekker, motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine, die voor de datum van inwerkingtreding van dit artikel in het verkeer is gebracht en waarvoor de eerste inschrijving en tenaamstelling wordt gevraagd; of
 - b. een landbouw- of bosbouwtrekker, motorrijtuig met beperkte snelheid of aanhangwagen die uitsluitend bestemd is om daardoor te worden voortbewogen waarvoor een GV-kenteken is opgegeven.
2. Indien geen sprake is van een voertuig als bedoeld in het eerste lid of niet aan de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 58z en 58aa, is voldaan, kan de inschrijving en tenaamstelling slechts geschieden overeenkomstig artikel 25.

Artikel 58z. Wijze van aanvragen inschrijving en tenaamstelling

1. De aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling geschiedt langs elektronische weg of door persoonlijke verschijning van de aanvrager.
2. De aanvraag langs elektronische weg geschiedt op de door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze.
3. De aanvraag door persoonlijke verschijning van de aanvrager geschiedt bij een door de Dienst Wegverkeer daartoe aangewezen vestiging van die dienst, onder overlegging van het op aanvraag door de Dienst Wegverkeer verstrekte aanvraagformulier en een bij de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 25, eerste lid, aangewezen legitimatiebewijs. Artikel 50, vierde lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing.
4. De aanvrager verstrekt de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens.

Artikel 58aa. Weigeringsgronden inschrijving en tenaamstelling

1. De Dienst Wegverkeer weigert de inschrijving en tenaamstelling indien:
 - a. het geen voertuig betreft als bedoeld in artikel 58y, eerste lid;
 - b. het voertuig reeds is ingeschreven en tenaamgesteld;

- c. naar het oordeel van deze dienst blijkt dat de eigenaar of houder van het voertuig onvrijwillig het bezit of het houderschap van dat voertuig heeft verloren;
 - d. naar het oordeel van deze dienst één of meer van de gegevens die op het voertuig moeten zijn aangebracht geheel of gedeeltelijk aan het voertuig ontbreken;
 - e. het voertuig voorgoed buiten gebruik is gesteld; of
 - f. niet is voldaan aan de vereisten voor de aanvraag, bedoeld in artikel 58z.
2. Het eerste lid, onderdeel b, is niet van toepassing indien voor het voertuig een GV-kenteken is opgegeven en het de eerste aanvraag tot inschrijving en tenaamstelling van het desbetreffende kenteken betreft.
3. Met betrekking tot de tenaamstelling is artikel 20 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 58bb. Vervallen tenaamstelling voertuigen met GV-kenteken

De tenaamstelling van een voertuig waarvoor een GV-kenteken is opgegeven, vervalt met ingang van [PM datum einde conversieperiode], tenzij inschrijving en tenaamstelling op grond van artikel 58y, eerste lid, aanhef en onderdeel b, is aangevraagd.

BB

Hoofdstuk 9c vervalt.

Artikel III

Het **Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

- 1. Onderdeel c vervalt.
- 2. De onderdelen d tot en met g worden geletterd c tot en met f.
- 3. In onderdeel f (nieuw) wordt "onderdelen c en f" vervangen door "onderdeel e".

B

Na artikel 22 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 22a

- 1. Voor zover niet ingevolge andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, geldt als maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, al dan niet met aanhangwagen, met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km per uur: 25 km per uur.
- 2. Voor zover niet ingevolge het eerste lid of andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, geldt als maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, al dan

niet met aanhangwagen, met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km per uur, op wegen:

a. buiten de bebouwde kom; en

b. binnen de bebouwde kom:

1°. die zijn voorzien van een vrijliggend fietspad of fiets/bromfietspad;

2°. die gesloten zijn voor fietsers; of

3°. waar een maximumsnelheid van 70 km per uur geldt:

40 km per uur.

C

In artikel 63b, eerste lid, onderdeel a, wordt "de artikelen 20, onderdeel b, 21, onderdeel b, en 22" vervangen door "de artikelen 20, onderdeel b, 21, onderdeel b, 22 en 22a".

D

Artikel 98 vervalt.

E

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De omschrijving bij bord C8 komt te luiden:

Gesloten voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines.

2. De omschrijving bij bord C9 komt te luiden:

Gesloten voor ruiters, vee, wagens, landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines, brommobielen, fietsen, snorfietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen.

3. De omschrijving bij bord F11 komt te luiden:

Verplicht gebruik passeerbaan of passeerstrook (rijbaan of -strook om ingehaald te kunnen worden), uitsluitend bestemd voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines.

4. De omschrijving bij bord F12 komt te luiden:

Einde verplicht gebruik passeerbaan of passeerstrook (rijbaan of -strook om ingehaald te kunnen worden), uitsluitend bestemd voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines.

Artikel IV

Het **Reglement rijbewijzen** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De letteraanduidingen, voorafgaand aan de begrippen en de daarbij horende omschrijvingen, vervallen.
2. De begrippen worden gecursiveerd en de begrippen en de daarbij horende omschrijvingen worden in alfabetische volgorde geplaatst.
3. In de omschrijvingen bij de begrippen *landbouw- of bosbouwtrekker, massa in rijklare toestand voor voertuigen van de voertuigcategorie T, motorrijtuig met beperkte snelheid en verwisselbaar uitrustingsstuk* wordt "artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen" vervangen door "artikel 1.1 van de Regeling voertuigen".
4. In de alfabetische volgorde wordt ingevoegd:
mobiele machine: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen.

B

In artikel 5, derde lid, wordt "en motorrijtuigen met beperkte snelheid" vervangen door ", motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines".

C

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel j, komt te luiden:
landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, alsmede een of meer aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om te worden voortbewogen door die motorrijtuigen (rijbewijs T), niet zijnde motorrijtuigen van een van de in de onderdelen a tot en met i bedoelde rijbewijscategorieën, tenzij het motorrijtuig:
 - 1°. gemeten overeenkomstig de krachtens de wet vastgestelde meetmethode, met inbegrip van de breedte van een of meer verwisselbare uitrustingsstukken, niet breder is dan 1,3 m;
 - 2°. is voorzien van:
 - I. een door de motor aangedreven maai-installatie, bestemd voor het maaien van oppervlakten;
 - II. een door de motor aangedreven veeginstallatie, bestemd voor het vegen van wegen;
 - III. een door de motor aangedreven installatie om automatisch uitwerpselen op te zuigen;
 - IV. een uitrustingsstuk aan de voorzijde ter verwijdering van sneeuw op het wegdek, met een minimale breedte gelijk aan de grootste breedte van het voertuig;
 - V. een installatie voor het strooien op wegen ter voorkoming of bestrijding van gladheid;
 - VI. een installatie om onkruid te bestrijden, met een tankinhoud van ten minste 100 liter; of
 - VII. een hefinrichting aan de voorzijde van het voertuig, niet zijnde een verwisselbaar uitrustingsstuk, dat zelfstandig voor laad- en losactiviteiten kan worden ingezet; en

3°. aan de achterzijde niet is voorzien van:

I. een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen; of

II. een driepuntshefinrichting;.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid, aanhef en onderdeel j, onder 3°, onder I, is niet van toepassing op de landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, bedoeld in het eerste lid, onderdeel j, aanhef en onder 2°, onder VII, mits aan dat voertuig geen aanhangwagen is gekoppeld.

Artikel V

In artikel 2.17, vijfde lid, onderdeel c, van het **Activiteitenbesluit milieubeheer** wordt "landbouwtractoren of motorrijtuigen met beperkte snelheid" vervangen door "landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines".

Artikel VI

In artikel 2, onderdeel m, van het **Besluit personenvervoer 2000** wordt "of motorrijtuig met beperkte snelheid" vervangen door ", motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine".

Artikel VII

De volgende besluiten worden ingetrokken:

a. het besluit van 23 juli 2002, houdende wijziging van het Kentekenreglement en het Voertuigreglement in verband met de inwerkingtreding van het bepaalde in de Wegenverkeerswet 1994 inzake de afzonderlijke registratie van aanhangwagens alsmede vaststelling van daarmee verband houdende overgangsvoorschriften (Stb. 2002, 412); en

b. het besluit van 3 mei 2004, houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de implementatie van richtlijn nr. 1999/37/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PbEG L 138) (Stb. 2004, 219).

Artikel VIII

1. Dit besluit, met uitzondering van artikel I, onderdeel B, onder 2, en onderdeel G, en artikel II, onderdeel BB, treedt in werking met ingang van [PM datum inwerkingtreding wet].
2. Artikel I, onderdeel B, onder 2, treedt in werking met ingang van 1 januari 2021.
3. Artikel I, onderdeel G, treedt in werking met ingang van [PM aantal maanden na einde ingroeiscenario APK].
4. Artikel II, onderdeel BB, treedt in werking met ingang van [PM dag na datum einde conversieperiode].

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Nota van toelichting

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit betreft de nadere uitwerking van de Wet van ... tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Stb. ..., ...) (hierna: de wijzigingswet).

De wijzigingswet schept met de invoering van de registratie- en kentekenplicht de noodzakelijke voorwaarden voor de implementatie van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) (hierna: richtlijn 2014/45/EU). De richtlijn eist invoering van een algemene periodieke keuring (APK) bij landbouw- en bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u. De implementatie had voor 20 mei 2017 moeten plaatsvinden, maar een eerder wetsvoorstel daartoe is eind 2016 door de Tweede Kamer verworpen.¹ Met de wijzigingswet is tevens de basis gelegd voor de uitvoering van de moties van de Tweede Kamer omtrent snelheidsverhoging voor landbouw- en bosbouwtrekkers, een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen en de ontwikkeling van een centraal ontheffingssysteem.²

Het onderhavige besluit heeft vier doelen, waarvan er drie in navolging van de wijzigingswet zijn.

Ten eerste is de APK-plicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u verankerd. De APK-plicht is weliswaar opgenomen in de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994), maar de uitzonderingen worden geregeld bij algemene maatregel van bestuur.

Ten tweede is voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de APK-plicht voorzien in registratie en kentekening van de desbetreffende voertuigen. Daaromtrent zijn regels ter uitwerking van de algemene plicht die voortvloeit uit de wijzigingswet opgesteld. Om het systeem sluitend te maken, geldt registratie en kentekening ook voor motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens achter die voertuigen of achter landbouw- en bosbouwtrekkers.

Ten derde is met het besluit de hiervoor genoemde snelheidsverhoging geregeld.

Tot slot is, los van de wijzigingswet en ten behoeve van verlichting van administratieve lasten, de APK-plicht voor historische voertuigen gewijzigd. Het is niet langer zo dat voertuigen van vóór 1 januari 1960 zijn uitgesloten van de APK-plicht, maar alle voertuigen die ouder zijn dan 50 jaar.

¹ Zie verder paragraaf 3 van deze nota van toelichting.

² Moties Visser en Van Helvert, Kamerstukken II 2016/17, 34397, nrs. 23 en 24.

Het onderhavige besluit bevat in het kader van het voorgaande wijzigingen van het Besluit voertuigen, het Kentekenreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Daarbij zijn tevens enkele technische en redactionele wijzigingen doorgevoerd, niet alleen in die algemene maatregelen van bestuur, maar ook in het Reglement rijbewijzen, het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Besluit personenvervoer 2000.

2. Verduidelijking van begrippen en afkortingen

Voor het vervolg van deze toelichting is het relevant enkele begrippen te verduidelijken. Voor de leesbaarheid worden in het vervolg ook afkortingen gebruikt.

2.1 Voertuigsoorten

De wijzigingswet, en in navolging daarvan dit besluit, heeft betrekking op landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen.

Landbouw- of bosbouwtrekker (LBT)

Bij een landbouw- of bosbouwtrekker (LBT) heeft men over het algemeen wel een beeld: een groot voertuig dat in de landbouw of bosbouw wordt gebruikt om daarmee, door koppeling met andere voertuigen of machines, werkzaamheden te verrichten. In de Europese voertuigregelgeving³ zijn deze voertuigen ingedeeld in de categorie T en C. In het kader van de wijzigingswet en in deze nota van toelichting wordt specifiek gesproken over snelle LBT's. Dat zijn LBT's op wielen die een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u hebben. De maximumconstructiesnelheid is de snelheid waarvoor de LBT is ontworpen, dus los van een eventuele snelheidsbegrenzer. Deze categorie wordt specifiek aangeduid omdat daarvoor de APK-plicht geldt.

Motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS)

Een motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS) is gedefinieerd als een motorrijtuig:

- met een maximumconstructiesnelheid van maximaal 25 km/u dat niet is ingericht voor het vervoer van personen en wel is ingericht voor het bij op korte afstand van elkaar gelegen plaatsen afleveren of ophalen van goederen;
- met een maximumconstructiesnelheid van maximaal 45 km/u dat niet is ingericht voor het vervoer van personen en wel is ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden buiten wegen, aan wegen of aan werken op, in, langs en boven wegen; of
- met een maximumconstructiesnelheid van maximaal 45 km/u, met maximaal acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend, dat een combinatie vormt met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen.

De categorie MMBS omvat gezien de bovenstaande definitie veel verschillende soorten voertuigen. Voorbeelden van voertuigen die nu worden aangemerkt als MMBS'en zijn hakselaars, bietenrooiers, verreikers en graafmachines. Er wordt echter misbruik gemaakt van deze voertuigcategorie. Wegtreintjes voor personenvervoer en golfkarretjes vallen nu onder de categorie MMBS, terwijl ze gezien hun constructie en

³ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60).

gebruik eigenlijk in een andere voertuigcategorie moeten vallen. Dat is nadelig voor de verkeersveiligheid. Zo ontbreekt ten opzichte van andere Europese voertuigcategorieën de goedkeuringsplicht met technische eisen en de APK-plicht voor MMBS'en. Ook een afwijkende rijbewijsplicht en het 'opvoeren' van de maximumsnelheid van het voertuig na de keuring is een probleem. Verder ontbreekt voor MMBS'en de belastingplicht, wat in combinatie met de andere zaken leidt tot oneerlijke concurrentie. Om misbruik tegen te gaan, wordt de categorie MMBS uitgefaseerd. Voertuigen die nu worden aangemerkt als MMBS kunnen nog tijdelijk (tot het einde van de conversieperiode; zie hierna) als zodanig worden geregistreerd. Na registratie blijven ze als MMBS toegelaten tot de weg. Daarna worden er geen nieuwe MMBS'en meer geregistreerd. Het bestaande wagenpark aan MMBS'en zal door natuurlijk verloop (export, sloop, et cetera) langzaam verdwijnen.

Mobiele machine (MM)

In plaats van de categorie MMBS komt er de functionele categorie mobiele machines (MM's). MM's wijken net als MMBS'en af van de in de Europese context bekende voertuigsoorten. Met deze categorie wordt beoogd misbruik tegen te gaan, doordat niet elk langzaam rijdend voertuig eronder kan worden gebracht, met alle gevolgen van dien. MM's zijn voertuigen die voor een speciaal doel zijn ontworpen. In concept luidt de begripsomschrijving van mobiele machine voor in de Regeling voertuigen als volgt: "motorvoertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg; in ieder geval wordt als mobiele machine aangemerkt een voertuig dat blijkens het kentekenregister een mobiele machine is".

Aanhangwagen achter LBT, MMBS of MM (LBTA's)

Tot slot zijn er aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om te worden voortbewogen door LBT's, MMBS'en en MM's. Die worden aangeduid als LBTA's. Het gaat daarbij niet om reguliere, kleine aanhangwagens, maar grote aanhangwagens die bijvoorbeeld in de landbouw worden gebruikt. In de Europese voertuigregelgeving zijn deze ingedeeld in de categorie R. Daarnaast zijn er binnen de categorie LBTA's de verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Verwisselbare getrokken uitrustingsstukken zijn eveneens in Europees verband gedefinieerd en worden aangeduid met de categorie S. Hieronder vallen niet de verwisselbare uitrustingsstukken die in het wegverkeer volledig vrij van de grond zijn (verwisselbare gedragen uitrustingsstukken).

2.2 Overgangsmaatregelen

Conversie

De registratie van bestaande voertuigen ter uitvoering van de met de wijzigingswet ingevoerde verplichting wordt de conversie genoemd. Bij de conversie geldt voor bestaande voertuigen die geregistreerd moeten worden een aangepaste procedure die moet worden gevolgd om die voertuigen te registreren. Deze conversie zal **PM** maanden duren, de zogenaamde conversieperiode. Na die periode kan alleen nog registratie via het reguliere traject plaatsvinden.

Ingroei

Voor de bepaling van de uiterste datum van de eerste APK-keuring van bestaande snelle LBT's is er het zogenaamde ingroeiscenario. De uitvoering van de eerste APK's kan pas

starten wanneer de conversie is afgerond, omdat een volledig beeld van de APK-plichtige voertuigen moet bestaan. Door het ingroeiscenario wordt voorzien in een spreiding van de te keuren LBT's gedurende een bepaalde periode. Om concentratie rondom bepaalde kalenderjaren of momenten in het kalenderjaar te voorkomen, is gekozen voor een zo evenwichtig mogelijke spreiding over de kalenderjaren. Het ingroeiscenario is overigens ook van belang om latere concentraties van APK-keuringen te voorkomen, omdat de eerste keuringsdatum bepalend is voor volgende keuringsdata.

Datum eerste toelating

Voor beide overgangsmaatregelen is de datum van eerste toelating van belang. De datum van eerste toelating, of de datum waarop een voertuig in het verkeer is gebracht, wordt normaliter bepaald aan de hand van de regels in bijlage II bij de Regeling voertuigen en is voor nieuwe voertuigen de datum van eerste tenaamstelling. Over het algemeen komt dat, zeker voor specifieke voertuigen zoals LBT's, overeen met het bouwjaar van het voertuig. Voor de bestaande voertuigen die in de conversieperiode worden geregistreerd zullen de eigenaren bij de registratie zelf het bouwjaar invullen. Daarvan wordt in lijn met (artikel 7 van) bijlage II bij de Regeling voertuigen de datum van eerste toelating afgeleid, die wordt gesteld op 30 juni van het desbetreffende jaar. Het bouwjaar kan worden gecontroleerd aan de hand van het eveneens verplicht in te vullen voertuigidentificatienummer.

3. Aanleiding en achtergrond

De noodzakelijke aanpassing van de wet- en regelgeving voor de implementatie van richtlijn 2014/45/EU had op 20 mei 2017 gerealiseerd moeten zijn. Op 27 januari 2016 is daarvoor bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel aanhangig gemaakt.⁴ De Tweede Kamer heeft dat wetsvoorstel niet aangenomen. De Europese Commissie heeft Nederland op 19 juli 2017 in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van richtlijn 2014/45/EU. Om de gevolgen van die ingebrekestelling te beperken, is het noodzakelijk de APK-plicht voor snelle LBT's zo snel mogelijk te regelen. Voor meer achtergrondinformatie wordt dan ook verwezen naar het wetsvoorstel uit 2016, alsmede naar de wijzigingswet die aan dit besluit ten grondslag ligt en de bij het voorstel ervan horende memorie van toelichting.⁵

Naast de expliciete doelen die zijn genoemd in de inleiding, worden met dit besluit in de praktijk nog enkele andere doelen bereikt. Zo wordt met de snelheidsverhoging een betere toegang tot wegen bereikt. Verder wordt het mogelijk effectiever technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg uit te voeren conform richtlijn 2014/47/EU⁶ en wordt de uitfasering van de categorie MMBS die wordt vervangen door de categorie MM verder vormgegeven.

Bovendien wordt een verbetering van de verkeersveiligheid en voertuigveiligheid verwacht door controle op de goedkeuring en toelating van voertuigen bij registratie en tenaamstelling van voertuigen en door een verbetering van de handhaafbaarheid van

⁴ Kamerstukken II 2015/16, 34397, nrs. 1-3.

⁵ Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3.

⁶ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van richtlijn 2000/30/EG (PbEU 2014, L 127).

overtredingen door een (gefaseerde) kentekenplaatverplichting voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's. Door het kenteken wordt inzichtelijk en controleerbaar of een voertuig voldoet aan de (Europese) eisen die daarvoor gelden.

Voertuigen worden ook beter traceerbaar, bijvoorbeeld voor de APK- of verzekeringsplicht. Eigenaren of houders van voertuigen kunnen eenvoudiger worden gevonden en worden aangesproken op eventuele overtredingen. Bij diefstal kan de eigenaar of houder, indien het voertuig te naam gesteld is, ook gemakkelijker worden gevonden.

Tot slot is met de kentekening een basis gelegd voor een centraal ontheffingssysteem. Wegbeheerders kunnen ontheffingen voor gekentekende voertuigen centraal laten regelen door de Dienst Wegverkeer (RDW) of zelf op kenteken afgeven. Het aanvragen van een ontheffing voor een voertuig zonder kenteken was omslachtig en gebeurde daarom vaak niet of op naam van het bedrijf. Door invoering van de kentekenplicht kan die procedure worden vereenvoudigd en bijdragen aan lastenverlichting en het verhogen van de verkeersveiligheid. Het centraal ontheffingsloket moet nog worden opgezet en ingeregeld. Dit wordt op een later moment vastgelegd door een wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer. Hiervoor heeft de RDW een eerste uitvoeringstoets uitgevoerd. Een van de randvoorwaarden is dat het bestaande wagenpark van de (land)bouwvoertuigen is gekentekend zijn, zodat de voertuigaantallen bekend zijn. Gezien het volle projectportfolio van de RDW kan echter pas in 2022 gestart worden met het project om het centraal ontheffingsloket te realiseren en kan het pas in 2023 gereed zijn.

4. Inhoud van het besluit

Aangezien dit besluit een uitwerking betreft van de wijzigingswet, zien de wijzigingen voornamelijk op het stellen van regels rondom de APK, de kentekening en de verhoging van de maximumsnelheid.

4.1 APK-plicht voor snelle LBT's

Richtlijn 2014/45/EU verplicht tot invoering van een APK-plicht voor snelle LBT's, oftewel LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u. In beginsel zijn alle kentekenplichtige motorrijtuigen en aanhangwagens APK-plichtig op grond van artikel 72 van de Wv 1994. Door een registratie- en kentekenplicht voor te schrijven voor LBT's, worden die dus in beginsel ook APK-plichtig. In het Besluit voertuigen kan op de APK-plicht een uitzondering worden gemaakt, zoals al is gebeurd voor bromfietsen en motorrijtuigen van vóór 1 januari 1960. Omdat richtlijn 2014/45/EU alleen een APK-plicht voorschrijft voor snelle LBT's, is in het Besluit voertuigen voorzien in een aantal uitzonderingen. De LBT's die niet behoren tot de categorie snelle LBT's zijn uitgezonderd van de APK-plicht.

Desalniettemin is er ook voor bepaalde snelle LBT's een uitzondering gemaakt op de APK-plicht. Overeenkomstig de richtlijn is er een uitzondering voor landbouw- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden en die hoofdzakelijk rijden op het terrein waar zulke activiteiten plaatsvinden, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers. Hierbij wordt hoofdzakelijk ingevuld als incidenteel en over een relatief korte afstand. Het gaat dan

dus meer om de frequentie dan om de afstand van het rijden buiten de aangeduide terreinen: eenmaal enige afstand rijden naar bijvoorbeeld de garage voor onderhoud kan onder de uitzondering vallen, maar dagelijks meerdere kilometers rijden over de provinciale weg niet. Ook snelle LBT's die worden gebruikt voor bouwverkeer vallen niet onder de uitzondering en zijn APK-plichtig, evenals snelle LBT's (in de grensstreek) die af en toe in het buitenland komen.

De termijn voor de eerste keuring is voor snelle LBT's bepaald op vier jaar na de datum van eerste toelating. De termijn van vier jaar is op grond van richtlijn 2014/45/EU de uiterste termijn. Er is afgezien van een kortere termijn om de motie Von Martels om geen nationale kop te creëren op de APK-eisen te eerbiedigen.⁷

Voor snelle LBT's die voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht geldt niet dat de eerste APK moet zijn gedaan binnen twee jaar na de datum van eerste toelating. In plaats daarvan is een ingroeiscenario vastgesteld aan de hand van het jaar van eerste toelating van het desbetreffende voertuig. Het jaar van eerste toelating bepaalt de datum waarop een reeds in het verkeer gebrachte LBT voor de eerste keer gekeurd moet zijn. Het staat de eigenaar van een LBT natuurlijk vrij om de LBT op een eerdere datum dan hierboven genoemd voor de eerste keer te laten keuren.

Het ingroeiscenario heeft tot gevolg dat de eerste voertuigen relatief kort na het einde van de conversieperiode onderworpen moeten worden aan een APK. Dit wordt niet onredelijk geacht, aangezien het al lange tijd bekend is dat de APK voor snelle trekkers uitgevoerd moet worden. De ingroeiperiode start pas na het einde van de conversieperiode om een volledig beeld te hebben van de APK-plichtige voertuigen en om eigenaren of houders van snelle LBT's niet door middel van een eerdere APK-datum te dwingen om het voertuig voor het einde van de conversieperiode te registreren.

De implementatie gebeurt verder vooral door aanpassing van onder meer de Regeling voertuigen, de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK en de Regeling modellen keuringsrapport 2016.

4.2 Registratie en kentekening van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's

Voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die na de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht, geldt de registratie- en kentekenplicht direct. De eigenaren van voertuigen die op het tijdstip van inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen reeds in het verkeer zijn gebracht kunnen gebruikmaken van de conversie. Het voeren van een kentekenplaat is direct verplicht voor snelle LBT's, voertuigen waarmee harder dan 25 km/u gereden zal worden en voertuigen die zonder ontheffing niet zijn toegelaten tot de weg, omdat het bijvoorbeeld te lang of te breed is. Voor alle andere bestaande voertuigen waarop de wijzigingswet betrekking heeft is het voeren van een kentekenplaat vrijwillig tot 1 januari 2025. Daarna zal een kentekenplaatplicht gelden voor vrijwel alle LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's.⁸

⁷ Kamerstukken II 2019/20, 35188, nr. 13.

⁸ De uitzonderingen zijn opgenomen in het nieuwe artikel 1b van het Kentekenreglement, zie artikel II, onderdeel A, van dit besluit. Zie ook Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 6-12 respectievelijk nr. 6, p. 2-3.

De in de Wvw 1994 geregelde registratie- en kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is nader uitgewerkt in het Kentekenreglement. Het Kentekenreglement regelt onder meer de inschrijving in het kentekenregister en de tenaamstelling van kentekenplichtige voertuigen. Tevens was sprake van enig achterstallig onderhoud wat betreft de bepalingen in het Kentekenreglement. Verwijzingen en formuleringen waren niet altijd aangepast aan de ontwikkelingen in wet- en regelgeving. Die zijn bij dit besluit hersteld.

De wijzigingswet noopt tot wijzigingen ten aanzien van de volgende aspecten:

1. de uitzonderingen op de registratie- en kentekenplicht;⁹
2. de regeling van handelaarskentekens voor LBT's, MMBS'en en MM's;¹⁰
3. het beëindigen van de regeling voor het zogenoemde grensverkeerkenteken (GV-kenteken);¹¹ en
4. de conversie, oftewel de wijze van inschrijven en te naam stellen van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht.¹²

Ad 1.

Voor de bepaling van de motorrijtuigen die zijn uitgezonderd van de kentekenplicht is grotendeels aangesloten bij de beschrijving van de motorrijtuigen waarvan het besturen is vrijgesteld van de rijbewijsplicht (rijbewijs T). Daarbij wordt opgemerkt dat een heftruck, niet breder dan 1,30 meter en die voorzien is van een trekhaak, maar geen aanhangwagen voortbeweegt, en een meeneemheftruck¹³ ook zijn vrijgesteld van de kentekenplicht. Daarnaast hoeven MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van minder dan 6 km/u niet te worden gekentekend, evenals MMBS'en en MM's op één as. Dat geldt ook voor asfalteermachines, walsen, asfaltfrezen en hoogwerkers zonder zitplaats die worden gebruikt bij werkzaamheden op of aan de weg.

Daarnaast zijn bepaalde LBTA's vrijgesteld van de kentekenplicht, in aanvulling op de vrijstelling van LBTA's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 750 kg en LBTA's die afkomstig zijn uit een land waar voor de betrokken LBTA geen kentekenplicht geldt. LBTA's zijn tevens vrijgesteld van de kentekenplicht als ze een maximumconstructiesnelheid hebben van niet meer dan 25 km/u en in gebruik zijn genomen voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet. Voor het uitzonderen van die LBTA's is gekozen omdat er nog veel oude verwisselbare getrokken uitrustingsstukken in de agrarische sector worden gebruikt, die voor het merendeel van de tijd niet op de weg komen en waarvan de constructie-eigenschappen niet bekend zijn. Door de

⁹ Zie ook paragraaf 3.6.6 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet (Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 11).

¹⁰ Zie ook paragraaf 3.6.8 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet (Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 12).

¹¹ Zie ook paragraaf 3.6.2 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet (Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 10).

¹² Zie ook paragraaf 3.3 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet (Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 8-9).

¹³ Een meeneemheftruck is vanuit het oogpunt van efficiëntie anders geconstrueerd dan een gewone heftruck zodat deze zonder verlies aan laadruimte op de achterkant van een vrachtwagen of aanhangwagen gemonteerd kan worden. Daardoor zijn ze qua afmetingen het omgekeerde van een gewone heftruck: meeneemheftrucks zijn breder dan dat ze lang zijn.

maximum(constructie)snelheid van deze aanhangwagens voor de vrijstelling te beperken tot 25 km/u heeft dit geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Door de verplichte witte volgplaat is de eigenaar van het trekkende voertuig bekend. Nieuwe LBTA's zullen in de praktijk in de meeste gevallen een hogere maximumconstructiesnelheid hebben, waardoor het beperken van de uitzondering tot reeds in het verkeer gebrachte LBTA's niet onevenredig is.

De tweede aanvullende uitzondering betreft LBTA's die niet rond een verticale as draaibaar met het trekkende voertuig zijn verbonden. Normaliter raken deze LBTA's het wegdek niet. In een enkel geval is het gewicht van de LBTA zo groot dat het ondersteund moet worden door een steunwiel, om de combinatie in evenwicht te houden. Zonder deze uitzondering zou de LBTA dan toch een eigen kenteken moeten hebben.

Ad 2.

Voor LBT's, MMBS'en en MM's is een aparte lettercombinatie geïntroduceerd voor het handelaarskenteken. Er kan voor dergelijke voertuigen dus geen gebruik worden gemaakt van de afgegeven handelaarskentekens voor snelverkeer en aanhangwagens. De reden daarvoor is dat er bij handelaarskentekens voor dergelijke motorrijtuigen geen belastingheffing plaatsvindt, in tegenstelling tot bij handelaarskentekens voor andere motorrijtuigen. Voor LBTA's wordt wel de voor aanhangwagens reeds in gebruik zijnde lettercombinatie OA gebruikt.

Ad 3.

Als gevolg van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is de noodzaak voor het zogenoemde GV-kenteken vervallen. Alle LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's moeten immers worden geregistreerd en (al dan niet per 1 januari 2025) een kenteken voeren. Een speciale voorziening voor voertuigen die in het buitenland komen, waar wel een kenteken is vereist, is dus niet langer noodzakelijk. De bestaande GV-kentekens kunnen worden 'omgezet' naar reguliere kentekens, door die te naam te stellen. Wanneer de tenaamstelling niet voor het einde van de conversieperiode is gedaan, zal het GV-kenteken vervallen. In dat geval, en als het bestaande GV-kenteken al is geconverteerd, zal voor het desbetreffende voertuig een geheel nieuw kenteken moeten worden aangevraagd.

Ad 4.

Voor de conversie is overgangsrecht gecreëerd. Het betreft regels over voor welke voertuigen welke procedures moeten worden doorlopen voor registratie. Ook is expliciet bepaald wanneer inschrijving en tenaamstelling wordt geweigerd. Dit geldt ook voor LBT's en MMBS'en die over een zogenoemd GV-kenteken beschikken. De 'reguliere bepalingen' van het Kentekenreglement met betrekking tot inschrijving en tenaamstelling zijn in deze gevallen niet van toepassing. De bijzondere bepalingen gelden alleen voor de eerste inschrijving en tenaamstelling van reeds in het verkeer zijnde LBT's, MMBS'en en LBTA's. Een LBT, MMBS of LBTA die gedurende de conversieperiode bijvoorbeeld van eigenaar verandert, na op kenteken te zijn gezet, is wel onderworpen aan de reguliere bepalingen met betrekking tot inschrijving en tenaamstelling.

Het staat de eigenaar van een LBT, MMBS of LBTA overigens vrij om direct te kiezen voor het reguliere proces, bijvoorbeeld als een LBT of LBTA bij de RDW is voor goedkeuring. Daarnaast kan bij de behandeling van de aanvraag in het kader van de conversie blijken dat met betrekking tot de LBT, MMBS of LBTA sprake is van bijzondere omstandigheden, zoals sloop. In dat geval wordt de aanvraag op de reguliere wijze afgehandeld.

Volledigheidshalve wordt hier opgemerkt dat een MM alleen via het reguliere inschrijvings- en tenaamstellingsproces kan worden gekentekend. Voor inwerkingtreding van de wijzigingswet waren er immers nog geen MM's in de zin van de Wvw 1994. Die kunnen dus ook niet in conversie geregistreerd en gekentekend worden.

4.3 Verhoging van de maximumsnelheid voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's

De Tweede Kamer heeft met de motie De Rouwe¹⁴ en later met de motie Visser¹⁵ de regering gevraagd om voor LBT's, MMBS'en en MM's een verhoging van de wettelijke maximumsnelheid naar 40 km/u voor landbouwverkeer en daarmee een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers mogelijk te maken. Sommige LBT's, MMBS'en en MM's hebben immers een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u. Die voertuigen zijn dus ontworpen en gebouwd om met hogere snelheden dan 40 km/u te rijden. Om de gewenste snelheidsverhoging mogelijk te maken zijn de maximumsnelheden voor wegverkeer, die zijn geregeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, aangepast. Daarnaast zijn de omschrijvingen van enkele verkeersborden aangepast van de introductie van de nieuwe voertuigcategorie MM.

De maximumsnelheid van 40 km/u voor LBT's, MMBS'en en MM's wordt toegestaan op alle wegen buiten de bebouwde kom. Op wegen binnen de bebouwde kom wordt de maximumsnelheid alleen verhoogd naar 40 km/u op die wegen waar geen vermenging met het (snor)fietsverkeer kan plaatsvinden. Dan gaat het om 70 km/u-wegen, wegen waarop fietsers niet zijn toegestaan en wegen die zijn voorzien van een vrijliggend verplicht fietspad of een vrijliggend fiets-/bromfietspad.¹⁶ Vanuit het principe Duurzaam Veilig (homogeniteit van snelheid en massa) zijn dit bij uitstek de wegen waarop de snelheid van het landbouwverkeer meer in overeenstemming gebracht kan worden met het overige verkeer.

In de praktijk kunnen en zullen wegbeheerders nog steeds de afweging moeten maken of een weg openstaat voor LBT's, MMBS'en en MM's en welke maximumsnelheid geldt. Aangezien dit afhankelijk is van de lokale situatie, kan de wegbeheerder de afweging daarvoor het beste maken. Met de wegbeheerders is afgesproken dat hierbij een "ja, tenzij"-principe geldt: bovengenoemde wegen worden opengesteld voor landbouwverkeer en mag er 40 km/u rijden, tenzij er redenen zijn vanuit het oogpunt van - in ieder geval - verkeersveiligheid om dat niet te doen. Om de wegbeheerders hierin te ondersteunen, is vanuit het Rijk aan het kennisplatform CROW de opdracht

¹⁴ Kamerstukken II 2013/14, 33750-XII, nr. 36.

¹⁵ Kamerstukken II 2016/17, 34397, nr. 23.

¹⁶ Volgens de CROW-richtlijnen betekent vrijliggend dat er een scheiding van ten minste 35 cm breed is tussen de hoofdrijbaan en het fietspad of het fiets-/bromfietspad.

gegeven om richtlijnen op te stellen voor wegbeheerders om de juiste afwegingen te kunnen maken. Die afweging kan mede betrekking hebben op de inrichting van de weg.

4.4 Vrijstelling APK-plicht voor voertuigen ouder dan vijftig jaar

Op basis van de tot 20 mei 2018 geldende APK-richtlijn (richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PbEU 2009, L 40)) waren voertuigen met een bouwjaar vóór 1960 vrijgesteld van de APK-plicht. Het gevolg daarvan was dat er in de loop der tijd geen nieuwe voertuigen onder de uitzondering konden vallen.

Richtlijn 2014/45/EU biedt de ruimte voor lidstaten onder voorwaarden voertuigen van historisch belang vrij te stellen van de APK-plicht. Een voertuig van historisch belang moet voldoen aan verschillende voorwaarden:

- het voertuig is minimaal 30 jaar geleden vervaardigd of ingeschreven;
- het specifieke voertuigtype van het voertuig wordt niet langer geproduceerd; en
- het voertuig is historisch bewaard gebleven, in de oorspronkelijke staat behouden en de technische kenmerken van de hoofdonderdelen zijn onveranderd.

Op basis van advies van de RDW en relevante branchepartijen kiest de Nederlandse regering ervoor gebruik te maken van deze mogelijkheid. De RDW en relevante branchepartijen is naar aanleiding van de vaststelling van richtlijn 2014/45/EU in 2015 gevraagd om advies ten aanzien van voor welke leeftijdsgrens de APK-vrijstelling zou moeten gelden voor historische voertuigen. In het advies is door middel van de zes onderstaande scenario's met verschillende leeftijdsgrenzen in kaart gebracht wat de voor- en nadelen zouden zijn van een APK-vrijstelling, met name voor wat betreft de verkeersveiligheid en het milieu.¹⁷

Scenario	Leeftijdsgrens	Geschat aantal voertuigen
1	55 jaar en ouder	8.300 voertuigen
2	50 jaar en ouder	37.000 voertuigen
3	45 jaar en ouder	99.000 voertuigen
4	30 jaar en ouder	169.000 voertuigen
5	35 jaar en ouder	250.000 voertuigen
6	30 jaar en ouder	385.000 voertuigen

Bij een leeftijdsgrens van 45 jaar en ouder ontstaat er een groep voertuigen die volgens de RDW relatief groot is. De grootte van deze groep voertuigen en de bijbehorende invloed van een APK-vrijstelling op de verkeersveiligheid en het milieu wordt steeds groter wanneer de leeftijdsgrens verder naar beneden opschuift. De voertuigen jonger dan 45 jaar en vooral jonger dan 30 jaar worden namelijk nog veelvuldig gebruikt in het dagelijkse verkeer. Er is daarom voor gekozen om de APK-vrijstelling te laten gelden voor voertuigen van 50 jaar en ouder. Deze kleine groep voertuigen neemt nauwelijks deel aan het verkeer en heeft daardoor een zeer gering effect op de verkeersveiligheid en het milieu. Ook ontstaat hierdoor een aanzienlijke lastenverlichting.

¹⁷ Dit is gebaseerd op voertuigaantallen vastgesteld op 8 januari 2015 door de RDW.

Voor voertuigen die tussen de 30 en 50 jaar oud zijn blijft gelden dat zij elke twee jaar moeten worden gekeurd. Doordat nu een termijn wordt genoemd, is de omvang van de groep voertuigen van historisch belang flexibel gemaakt en groeit de groep vanzelf. De regelgeving is nu dus toekomstbestendig: de desbetreffende bepaling hoeft niet na een bepaald aantal jaren aangepast te worden omdat die steeds meer aan praktische relevantie zou verliezen, terwijl er anderzijds andere oude voertuigen niet onder zouden vallen.

4.5 Overige technische aanpassingen

Het Reglement rijbewijzen, het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Besluit personenvervoer 2000 behoeften enkel technische aanpassingen vanwege het introduceren van de nieuwe voertuigcategorie MM. Daarnaast zijn het Reglement rijbewijzen en het Kentekenreglement op het punt van de uitzonderingen (zie paragraaf 4.2, ad 1) redactioneel op elkaar afgestemd, om te voorkomen dat onbedoeld voor bepaalde voertuigen wel een kentekenplicht maar geen rijbewijsplicht zou gelden, of vice versa. De uitzonderingen op de kentekenplicht zijn echter ruimer dan de uitzonderingen op de rijbewijsplicht; zo is een asfalteermachine of wals niet uitgezonderd van de rijbewijsplicht. De uitzonderingen in het Reglement rijbewijzen zijn inhoudelijk ook niet aangepast.

5. Uitvoering en handhaving

5.1 APK-plicht voor snelle LBT's

Eigenaren en houders van APK-plichtige snelle LBT's zullen, volgens het reguliere proces, de APK binnen de gestelde termijn (tweejaarlijks) moeten laten uitvoeren. De RDW herinnert hen daar tijdig aan. Ook dit gebeurt via een proces dat al bestaat voor andere voertuigsoorten.

De uitvoering van de APK voor LBT's (APK-3) zal plaatsvinden door zogenoemde erkenninghouders, zoals gebruikelijk is. Bedrijven kunnen een erkenning aanvragen bij de RDW. Naar verwachting zal het bedrijven die al een erkenning hebben voor het uitvoeren van APK's voor andere voertuigsoorten en mechanisatiebedrijven betreffen. De huidige erkenninghouders hebben al kennis over en ervaring met het uitvoeren van APK's en zouden hun werkzaamheden gemakkelijker kunnen uitbreiden dan een bedrijf dat voor het eerst een erkenning vraagt. Mechanisatiebedrijven hebben specifieke kennis over LBT's en zouden om die reden hun activiteiten kunnen uitbreiden naar het uitvoeren van APK's.

De handhaving op de APK-plicht vindt bij andere voertuigsoorten plaats op basis van de gegevens in het kentekenregister. Dit gebeurt door staandehouding op straat en op basis van registercontroles. Handhaving zal ook plaatsvinden bij snelle LBT's, doch niet met registercontroles, omdat voertuigen van de APK-plicht zijn uitgezonderd als ze voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen in Nederland en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers.¹⁸ Een dergelijke vrijstelling is afhankelijk

¹⁸ Zie artikel 4, eerste lid, aanhef en onderdeel a, onder 3°, van het Besluit voertuigen, artikel I, onderdeel B, onder 1, van het onderhavige besluit.

van het gebruik van het voertuig op dat moment en kan dus alleen bij staandehouding worden vastgesteld.

In de praktijk zal de voornoemde uitzondering op de APK-plicht vermoedelijk enigszins lastig uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Het is immers niet altijd op het oog vast te stellen met welk doel LBT's worden ingezet en of die voertuigen veel of weinig op de weg komen. Om de uitzondering toch uitvoerbaar en handhaafbaar te maken en te houden, zal de eigenaar of houder van het voertuig moeten kunnen bewijzen dat sprake is van de desbetreffende uitzondering. De politie zal immers een voertuig dat ze op de weg tegenkomen en waarvan na raadpleging van het kentekenregister blijkt dat geen APK is uitgevoerd opmerkelijk vinden en mogelijk overgaan tot staandehouding. Voor de invulling van 'hoofdzakelijk' gaat het, zoals ook in paragraaf 4.1 van deze nota van toelichting is beschreven, meer om de frequentie dan om de afstand van het rijden over de weg.

5.2 Registratie en kentekening

Voor de procedure van registratie en kentekening wordt aangesloten bij bestaande procedures. Door aan te sluiten bij de reguliere processen van de RDW voor kentekening van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's kunnen tegen relatief lage kosten dezelfde diensten worden aangeboden als bij de andere voertuigen. Bestaande procedures zijn onder meer de versnelde en individuele inschrijvingsprocedure, tenaamstelling, beëindiging registratie en de gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten. Door aan te sluiten bij bestaande processen zal ook informatie verstrekt kunnen worden aan burgers en overheden. Voor de handhaving van (verkeers)overtredingen kan worden aangesloten bij de bestaande procedures voor gekentekende voertuigen, zoals het bekeuren van (verkeers)overtredingen op kenteken en de controle op de verzekeringsplicht uit de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen via het kentekenregister.

5.3 Snelheidsverhoging

De koepelorganisaties van de decentrale wegbeheerders (IPO, VNG en UvW) hebben gesteld dat de kentekening van landbouwvoertuigen voordelig is voor de snelheidsverhoging als handvat voor een goede uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid ervan. Door de kentekening is handhaving op straat immers mogelijk en aan de hand van het kenteken kan ook de technische geschiktheid van het voertuig voor een dergelijke snelheid worden vastgesteld. Met dit besluit is uitvoering gegeven aan de wens van de decentrale wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen). De verwachting is dat wegbeheerders een "ja, tenzij"-beleid zullen hanteren bij het toelaten van LBT's op hun wegen en het niet alsnog beperken van de maximumsnelheid. De wegbeheerders zullen daarbij wel kritisch zijn in de afweging, om de verkeersveiligheid te blijven waarborgen. Om de wegbeheerder te ondersteunen in het maken van de afweging, heeft de regering het kennisplatform CROW de opdracht gegeven om voorlichting te geven aan wegbeheerders. Daarnaast zijn richtlijnen opgesteld voor het wel of niet toelaten van landbouwverkeer.

5.4 Vrijstelling APK-plicht voor voertuigen ouder dan 50 jaar

De RDW heeft de uitvoerbaarheid getoetst van de wijziging ten aanzien van historische voertuigen. Deze aanpassing is uitvoerbaar en vraagt enkele aanpassingen binnen de processen ten aanzien van het versturen van herinneringsbrieven voor de APK. Daarvoor

in de plaats komen voor de voertuigen die ouder zijn of worden dan 50 jaar brieven dat de voertuigen zijn vrijgesteld van de APK. Deze brieven zullen door de RDW worden verstuurd op het moment van inwerkingtreding dan wel op het moment dat het voertuig de leeftijd van 50 jaar bereikt.

Doordat voor meer voertuigen de APK vervalt, zal de boodschap voor voertuigeigenaren als positief worden ervaren. Naast het feit dat de RDW de betreffende voertuigeigenaren zal informeren over deze wijziging, zal de RDW bij de introductie hiervan proactief (vak)pers benaderen om aandacht te vragen voor de veranderende situatie. Bij het uitdragen van de nieuwe werkwijze zal de RDW benadrukken dat het van belang blijft dat de eigenaren van historische voertuigen voor een veilig voertuig zorgen en de voertuigen moeten blijven voldoen aan de permanente eisen.

De kosten voor de RDW bedragen naar eigen inschatting € 267.112 voor de aanpassingen en daarna structureel € 2.200 per jaar.

6. Administratieve lasten en directe nalevingskosten

6.1 APK-plicht voor snelle LBT's

De inwerkingtreding van dit besluit leidt als gevolg van de wijzigingen in het Besluit voertuigen tot eenmalige regeldrukeffecten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de kennisname van de nieuwe regelgeving voor landbouwvoertuigen. Deze lasten bedragen, gebaseerd op het aantal van 80.000 bedrijven dat als uitgangspunt is genomen in de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet en een tijdsinvestering van ongeveer 5 minuten per ondernemer met een geschat standaarduurtarief van € 27,-¹⁹, eenmalig ongeveer € 180.000,-.²⁰

Tevens zijn structurele effecten te verwachten. De invoering van een APK-plicht voor snelle LBT's leidt tot een stijging van de administratieve lasten en directe nalevingskosten. De omvang van die stijging is niet goed te voorspellen, omdat geen inzicht bestaat in het aantal APK-plichtige snelle LBT's dat in Nederland rondrijdt en de exacte prijs die voor een APK betaald zal moeten worden. LBT's waren tot de inwerkingtreding van de wijzigingswet niet kentekenplichtig en daarom niet geregistreerd. Pas na de invoering van de kentekenplicht en de afronding van de registratie van de voor die datum in het verkeer gebrachte LBT's is bekend hoeveel snelle LBT's er zijn en dus hoeveel LBT's APK-plichtig zijn.

Bij een geschat aantal van 8.000 snelle LBT's (4.000 per jaar gezien de frequentie van iedere twee jaar) leidt de APK-plicht tot een toename in lasten van circa € 216.000,- per jaar, bestaande uit de lasten van in totaal twee uur die moeten worden uitgetrokken voor het moeten laten uitvoeren van een APK inclusief het van en naar de keuringslocatie gaan, met een uurtarief van € 27,-. Daarnaast moet uiteraard de APK zelf worden betaald. De kosten voor de APK zijn naar verwachting vergelijkbaar met de

¹⁹ Dit bedrag wordt hier en in het vervolg gebruikt en is afgeleid uit het Handboek Meting Regeldrukkosten van het Ministerie van Economische Zaken van 1 januari 2018. In het wetsvoorstel was hiervoor nog een tarief van € 36,- gehanteerd, dat aansloot bij de toelichting bij het wetsvoorstel uit 2016 (Kamerstukken II 2015/16, 34397, nr. 3).

²⁰ Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 18 (paragraaf 6.3.1).

kosten voor een APK van zware bedrijfsauto's. De APK wordt doorgaans uitgevoerd door de zogenoemde erkenninghouders (private bedrijven) waarbij een marktconforme prijs wordt gevraagd. Uitgaande van een gemiddelde van € 150,- per keuring zouden de directe nalevingskosten € 600.000,- bedragen. De totale kosten van de APK voor het bestaande wagenpark komen daarmee uit op circa € 816.000,- per jaar. Deze bedragen kunnen anders uitvallen als blijkt dat er meer of minder snelle LBT's zijn.

6.2 Registratie en kentekening

De administratieve lasten en directe nalevingskosten die voortvloeien uit de invoering van een kentekenplicht zijn in het kader van de wijzigingswet verantwoord in hoofdstuk 6 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet.²¹ Kortheidshalve wordt daarnaar verwezen, alsmede naar de besparingen die ook zijn vermeld in de nota naar aanleiding van het verslag over het voorstel van de wijzigingswet.²² De incidentele kosten zouden in totaal komen op circa € 29.000.000,- en de structurele jaarlijkse kosten op iets minder dan € 750.000,-.

6.3 Snelheidsverhoging

De snelheidsverhoging lever geen directe administratieve lasten of nalevingskosten op voor burgers of bedrijven. Er zijn vooral op termijn besparingen te verwachten ten gevolge van snellere en efficiëntere verplaatsingen van landbouwvoertuigen.

6.4 Vrijstelling APK-plicht voor voertuigen ouder dan 50 jaar

Daarnaast zijn er kennisnamekosten voor de eigenaren van historische voertuigen, die een brief krijgen dat hun voertuig niet meer keuringsplichtig is vanaf de dag dat 50 jaar na de datum eerste toelating is verstreken. Het lezen van de brief zal 2 minuten vergen. Na inwerkingtreding van dit besluit worden brieven verstuurd naar degenen op wier naam een historisch voertuig is gesteld (50.000), daarna jaarlijks ongeveer 4.000. Dat zijn administratieve lasten van respectievelijk € 25.000,- na inwerkingtreding en daarna jaarlijks € 2.000,-, rekening houdend met een standaarduurtarief van € 15,- voor burgers.

De verruiming van de vrijstelling voor voertuigen van historisch belang levert direct na inwerkingtreding een geschatte besparing op in lasten en nalevingskosten voor burgers van € 2.250.000,- (€ 45,- per voertuig). Dit bedrag is opgebouwd uit een besparing van tijd (één uur per voertuig maal het gebruikelijke uurtarief voor het berekenen van regeldrukkosten) en kosten voor een APK keuring inclusief het afmeldtarief. Jaarlijks is de additionele besparing voor de 4.000 die ook vrijgesteld worden € 180.000,-.

6.5 Technische wijzigingen

Uit de technische en redactionele wijzigingen van de verschillende algemene maatregelen van bestuur vloeien geen administratieve lasten of nalevingskosten voort.

7. Advies en consultatie

7.1 Internetconsultatie

²¹ Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 16-20.

²² Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 6, p. 6, 18 en 24.

Van 2 februari tot en met 15 maart 2016 heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden van een wijziging van het Besluit voertuigen en van wijzigingen van het Kentekenreglement, het Reglement rijbewijzen en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Die concepten waren geënt op het wetsvoorstel uit 2016. De reacties op die consultaties worden hierna afzonderlijk besproken.

Geen nieuwe internetconsultatie

Er is voor gekozen om geen nieuwe internetconsultatie te doen. Hiervoor zijn verschillende redenen. Ten eerste zijn de wijzigingen ten opzichte van de eerdere concepten beperkt. Een nieuwe consultatie zou naar verwachting weinig nieuwe inzichten opleveren. Tevens is er in de aanloop naar het nieuwe wetsvoorstel opnieuw overleg gepleegd met de betrokken branchepartijen om tot een nieuw compromis te komen, in navolging van het compromis dat hiervoor aan de orde kwam. Bovendien had dit besluit gezien de lopende infractieprocedure spoed. Daarmee was het afzien van internetconsultatie in lijn met het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie.²³

Besluit voertuigen

De consultatie over de wijziging van het Besluit voertuigen heeft tien reacties opgeleverd: drie particulieren, Actal en zes brancheorganisaties (RAI Vereniging, Nederlandse Melkveehouders Vakbond (NMV), Cumela, Nederlandse Akkerbouw Vakbond (NAV), Fedecom en Transport en Logistiek Nederland (TLN)). De meeste reacties betroffen de APK-plicht voor snelle LBT's.

Vier brancheorganisaties (RAI, NAV, Fedecom en TLN) spraken zich in algemene zin positief uit over de wijziging. RAI sprak over een 'nationaal compromis'. TLN benadrukte onder meer dat het ontwerpbesluit tot stand gekomen was na jaren uitvoerig en intensief overleg met het toenmalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het relevante maatschappelijke speelveld. Alle relevante branchepartijen en de RDW hadden zich ook al eerder in een gezamenlijk adviesrapport over de implementatie van richtlijn 2014/45/EU positief uitgesproken over de vrijstelling van de APK-plicht van voertuigen ouder dan 50 jaar.

NMV, Actal en NAV stelden kritische vragen over nut en noodzaak van de APK-plicht. Die zijn echter beoordeeld bij de totstandkoming van de richtlijn in Europees verband. NMV sprak zich in zijn geheel uit tegen de APK-plicht en wees op de mogelijkheid LBT's uit te zonderen als deze uitsluitend worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden en dus nauwelijks gebruik maken van de openbare weg. Deze optie is nader bekeken en is uiteindelijk opgenomen in het Besluit voertuigen.

Enkele brancheorganisaties, zoals RAI, Fedecom en TLN, het OM en de RDW hebben vanwege de verkeersveiligheid aangegeven de APK-plicht uit te willen breiden naar LBT's met een constructiesnelheid van meer dan 25 km/u en naar getrokken voertuigen. Dit advies is niet overgenomen. De regering kiest ervoor alleen die voertuigen onder de APK-plicht te brengen waar richtlijn 2014/45/EU toe verplicht en daarmee de richtlijn zo lastenluw mogelijk te implementeren, zonder nationale kop. Tijdens de behandeling van

²³ In lijn met het kabinetsstandpunt zoals vastgelegd in Kamerstukken II 2009/10, 29279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29362, nr. 224.

de wijzigingswet in de Tweede Kamer bleek dit ook de wens van de Kamer te zijn. De motie Von Martels had hier betrekking op.²⁴

Tussen de indieners van een reactie is verdeeldheid over de termijn waarbinnen de eerste keuring moet plaatsvinden van een LBT. Enkele partijen pleitten voor het (Europese) minimum van vier jaar, terwijl TLN juist pleitte voor een jaarlijkse keuring, omdat snelle LBT's in toenemende mate worden gebruikt als vervanging van vrachtwagens bij lokale transportactiviteiten en commercieel goederenvervoer over de weg. Zoals aangegeven in paragraaf 4.1 van deze nota van toelichting is in lijn met de motie Von Martels²⁵ gekozen voor een eerste keuring na vier jaar om geen nationale kop te creëren.

Tot slot zijn enkele opmerkingen gemaakt over de onderbouwing van en toelichting op de administratieve lastenberekening en de keuze voertuigen ouder van 50 jaar uit te zonderen van de APK-plicht. De nota van toelichting is naar aanleiding daarvan aangepast. Tevens is in 2019 door de RDW een nieuwe uitvoeringstoets gedaan over dit onderwerp (zie paragraaf 5).

Overige algemene maatregelen van bestuur

Er zijn 58 reacties binnengekomen op de internetconsultatie over de wijzigingen van het Kentekenreglement, het Reglement rijbewijzen en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Hiervan waren er 44 afkomstig van particulieren, acht van brancheorganisaties (Ondernemersvereniging EVO, NMV, RAI, Cumela, NAV, Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Fedecom en TLN), de VNG, alsmede vijf van (onderdelen van) de Fietzersbond. Daarnaast zijn politie, OM, CBR en RDW gevraagd om advies.

De particulieren reageren in overgrote meerderheid positief over de kentekenplicht, omdat de herkenbaarheid van belang is bij ongelukken. De brancheorganisaties reageren wisselend. De kentekenplicht wordt in algemene zin geregeld in de wijzigingswet. In het kader van dit besluit zijn de opmerkingen over de keuze voor een algemene kentekenplicht verder buiten beschouwing gelaten. Wel wordt ingegaan op de specifieke punten die worden geregeld in het besluit, zoals de bij algemene maatregel van bestuur te bepalen uitzonderingen op de kentekenplicht.

NMV, EVO, RAI, Cumela, Fedecom en TLN drongen aan op uitzonderingen van de kentekenplicht voor verschillende categorieën voertuigen. Genoemd werden onder meer wegenbouwmachines, kleine heftrucks en hoogwerkers, alsmede tractoren inclusief getrokken voertuigen. TLN stelde voor heftrucks tot 1,30 meter breed vrij te stellen van kentekening, zolang zij op de openbare weg geen aanhanger(s) voortbewegen. EVO, RAI en TLN noemden daarnaast specifiek de meeneemheftruck.

In het onderhavige besluit zijn bepaalde wegenbouwmachines, heftrucks tot 1,30 meter breed zonder aanhanger en hoogwerkers uitgezonderd. De suggestie voor het uitzonderen van de kentekenplicht van meeneemheftrucks is eveneens overgenomen.

²⁴ Zie Handelingen II 2019/20, nr. 44, item 8, en motie Von Martels, Kamerstukken II 2019/20, 35188, nr. 13.

²⁵ Kamerstukken II 2019/20, 35188, nr. 13.

De suggestie voor het uitzonderen van de kentekenplicht voor fruit- of pluktreintjes (smalspoorttractoren waar tijdens de oogsttijd meerdere aanhangwagens achter worden gehangen met een snelheid tot 40 km/u) is ook overgenomen, doch alleen voor het gebruik op de weg tijdens de oogstperiode van juli tot en met november.²⁶

Vrijwel alle particulieren, VNG en de Fietzersbond reageerden kritisch met betrekking tot het verhogen van de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen. De particulieren wezen op het gevaar voor fietsers en wandelaars, en dat landbouwvoertuigen nu al vaak veel te hard rijden met uitstekende belading. Een aantal van hen vond dat de snelheidsverhoging alleen zou moeten worden toegestaan op plaatsen waar fietsers en landbouwverkeer worden gescheiden. Nu ontbreken in het buitengebied vaak vrijliggende fietspaden.

VNG sprak zich uit tegen de snelheidsverhoging voor landbouwvoertuigen binnen de bebouwde kom. VNG vindt de snelheidsverhoging daar verkeersonveilig en onduidelijk voor de weggebruikers.

De Fietzersbond wees er in het verlengde daarvan op dat een verhoging naar 40 km/u op alle wegen buiten de bebouwde kom een oneigenlijke uitwerking en interpretatie is van de aangenomen motie De Rouwe, die een snelheidsverhoging van landbouwvoertuigen tot 40 km/u op gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers vraagt.²⁷ Met deze motie was de bond het wel eens, omdat het een scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer langs de provinciale wegen mogelijk maakt. De bond gaf aan niet tegen een oplossing te zijn die ook wegen betreft binnen de bebouwde kom, waar sprake is van gescheiden fietsvoorzieningen. De Fietzersbond stelde tevens voor met organisaties als Cumela en LTO een gedragscampagne te ontwikkelen rond het thema 'de fietser als kwetsbare verkeersdeelnemer'. Overigens is de motie Visser²⁸ ten aanzien van de snelheidsverhoging anders geformuleerd: daarin wordt gesproken over "cruciale wegen", wat wel wegen binnen de bebouwde kom zouden kunnen zijn.

Voor OM en politie is de koppeling tussen de kentekening en de snelheidsverhoging essentieel. Ook vroeg de politie om voor voertuigen die sneller dan 25 km/u mogen gaan rijden specifieke technische eisen op te nemen in de Regeling voertuigen. Dit gold ook voor door die voertuigen getrokken aanhangwagens. Het CBR zal de eisen aan de examenvoertuigen opnieuw moeten bekijken vanwege de trillingen die een hogere snelheid met zich meebrengt. Ook zullen de toetsmatrijzen van de theorie- en praktijkexamens en examenlocaties opnieuw beoordeeld moeten worden op de hogere snelheid.

Ten aanzien van de snelheidsverhoging naar 40 km/u is een zorgvuldige procedure doorlopen. De motie De Rouwe werd door de verschillende partijen (wegbeheerders, sector en Fietzersbond) anders geïnterpreteerd. Daarom is aan alle wegbeheerders advies gevraagd hoe met de motie om te gaan. Dat advies is meegenomen in de afweging. Evenals de praktijk van alledag, de maatregelen die de wegbeheerders daar nu al voor nemen en het belang voor de sector. Ook in het kader van de overleggen om te komen tot het compromis dat ten grondslag ligt aan de wijzigingswet zijn deze overwegingen meegenomen.

²⁶ Zie de uitzonderingen in het nieuwe artikel 1b van het Kentekenreglement, artikel II, onderdeel B, van het onderhavige besluit.

²⁷ Kamerstukken II 2013/14, 33750-XII, nr. 36.

²⁸ Kamerstukken II 2016/17, 34397, nr. 23.

In de nu al bestaande gevallen waarin fietsers en landbouwverkeer last van elkaar kunnen hebben omdat er geen alternatieve routes beschikbaar zijn, kunnen verkeersveiligheidsmaatregelen zoals venstertijden, verlaging van de snelheid et cetera uitkomst bieden. Het advies van de VNG van een algehele snelheidsbeperking van 25 km/u binnen de bebouwde kom is misschien wel heel duidelijk, maar maakt niet dat landbouwvoertuigen in de bebouwde kom gestimuleerd worden om een andere route te nemen. Doorgaande wegen in de steden fungeren als gebiedsontsluitingswegen, en dan zijn dat niet altijd wegen of rondwegen met een maximumsnelheid van 70 km/u. In het kader van Duurzaam Veilig zijn veel van die doorgaande wegen nu al voorzien van gescheiden fietspaden, waardoor de kans op een ongeval met deze doelgroep beperkter is dan wanneer een tractor zijn weg door de kern moet zoeken over wegen zonder gescheiden fietspad. Dan is het voor de verkeersveiligheid beter om de snelheidsverschillen tussen vrachtwagens, personenauto's, bromfietsen en tractoren zo klein mogelijk te houden. De wegbeheerder houdt altijd de mogelijkheid van lokaal maatwerk, ingeval door locatiespecifieke omstandigheden een hoge snelheid niet gewenst is of het landbouwverkeer in zijn geheel geweerd moet worden.

7.2 Advisering OM en RDW

Het OM en de RDW zijn om advies gevraagd. Beide instanties hebben laten weten te kunnen instemmen met het besluit.

De RDW heeft een schatting gemaakt van de kosten die de vrijstelling van APK voor historische voertuigen met zich meebrengt. De eenmalige projectkosten zijn geschat op € 267.112 en zullen worden gedragen door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De uitvoeringskosten van het moeten versturen van brieven om voertuigeigenaren te informeren over de vrijstelling zijn na de inwerkingtreding eenmalig € 27.500,- en daarna jaarlijks € 2.200,-. De uitvoerbaarheid voor de registratie- en kentekenplicht is al in een eerder stadium bekeken en positief beoordeeld. De kosten die daarmee samenhangen zullen worden opgevangen door de tariefstelling van de RDW.

7.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op 21 februari 2020 een advies uitgebracht over het concept van deze algemene maatregel van bestuur, waarin het enkele opmerkingen meegaf om rekening mee te houden.

Vrijstelling APK-plicht voor voertuigen ouder dan 50 jaar

Over de vrijstelling van de APK-plicht van 50 jaar en ouder had ATR enige bedenkingen, omdat dit werd gezien als een nationale kop. Richtlijn 2014/45/EU laat het namelijk toe om voertuigen die minimaal 30 jaar oud zijn vrij te stellen. Daarbij was ook onduidelijk wat het verschil in (kwantitatieve) effecten is voor de keuze voor 30 of 50 jaar. ATR adviseerde daarom een kwantitatieve (kosten)analyse uit te werken ten aanzien van de vrijstellingsbepaling van de APK-plicht voor voertuigen en daarbij de hiervoor genoemde aspecten te betrekken en om de leeftijd van voertuigen die worden vrijgesteld van de APK-plicht te baseren op de uitkomsten van de kwantitatieve analyse en deze keuze te motiveren in de toelichting bij het besluit.

Naar aanleiding van dit adviespunt is paragraaf 4.4 van deze nota van toelichting aangevuld met een nadere beschrijving van de onderzochte leeftijdsscenario's. De invloed die een APK-vrijstelling heeft op de verkeersveiligheid en het milieu heeft hierbij zwaarder meegewogen dan de mogelijke lastenverlichting.

Aantonen uitzonderings situatie APK-plicht

Ten tweede had ATR vraagtekens bij de werkbaarheid van de vrijstelling van de APK-plicht voor LBT's die worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers. Dit punt is ook aangestipt in paragraaf 5.1 van deze nota van toelichting. Het advies van ATR was voornamelijk gericht op de bewijslast die bij de burger wordt gelegd. Het adviseert eenduidige en uitvoerbare criteria te bepalen waarmee efficiënt, bij voorkeur ook zonder staandehouding, kan worden vastgesteld of een LBT wel of niet APK-plichtig is of onder de uitzonderings-situatie valt en, indien ervoor wordt gekozen de bewijslast bij de eigenaar van de LBT te laten, in de toelichting duidelijk te maken op welke wijze eigenaren van LBT's (op eenvoudige wijze) kunnen aantonen dat zij zijn uitgezonderd van de APK-plicht.

Naar aanleiding van dit adviespunt is nader overleg gevoerd met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Openbaar Ministerie en de politie om te zien hoe de handhaving gerealiseerd kan worden. Dit ondanks dat de groep voertuigen waarom het gaat waarschijnlijk beperkt is: er wordt uitgegaan van een kleine groep APK-plichtige LBT's van 8.000 op een totaal van 270.000. Er is ook gekeken naar het doel van de APK en de uitzondering. In het algemeen is de APK ervoor bedoeld om door periodieke technische controles de voertuigveiligheid op peil te houden en zo de verkeersveiligheid te waarborgen. Het uitgangspunt van Richtlijn 2014/45/EU voor de APK voor LBT's specifiek is mede het creëren van een gelijk speelveld voor vervoer dat wordt gedaan in de bouwsector over de weg, zowel met LBT's als met vrachtwagens. Wanneer vrachtwagens wel een APK moeten ondergaan en LBT's niet, terwijl het vervoer dat ze verrichten feitelijk hetzelfde is, zou onrechtvaardig zijn. Echter, voor LBT's die worden gebruikt zoals de uitzondering beschrijft (voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers) is geen sprake van vergelijkbare situatie met andere voertuigen. Ook is de verkeersveiligheid nauwelijks in het geding, omdat nauwelijks van de weg gebruikgemaakt wordt. Het weghalen van de bewijslast bij de burger om aan te tonen dat sprake is van de genoemde uitzondering wordt niet mogelijk geacht. Bijvoorbeeld bij de registratie laten opnemen of de LBT onder de uitzondering valt of niet heeft niet de voorkeur, aangezien voor het bestaande wagenpark geldt dat men de LBT zelf zal registreren. Daarbij kan (te) gemakkelijk worden aangegeven dat sprake is van de betreffende uitzondering op de APK-plicht en kan eventueel bewijs daarvoor niet worden geverifieerd. Hetzelfde geldt als men zich zou moeten melden bij bijvoorbeeld de RDW voor een registratie of al dan niet sprake is van de uitzondering: de RDW kan dit in de praktijk niet beoordelen. Staandehouding zal dus noodzakelijk zijn.

De uitzondering is beperkt bedoeld. Voertuigen die zich buiten één van de genoemde terreinen bevinden (en dus ook niet op een landweg) zijn dus in principe APK-plichtig, tenzij ze kunnen aantonen dat het incidenteel is. Als men bijvoorbeeld structureel gebruikmaakt van een provinciale weg om bij een akker te komen, valt dit niet onder

'hoofdzakelijk' en is men APK-plichtig. Hier zij ook verwezen naar de paragrafen 4.1 en 5.1 van deze nota van toelichting, waarin nader op de uitzondering is ingegaan.

Vereenvoudiging ontheffingverlening

Over het centraal ontheffingenloket adviseert ATR prioriteit te geven aan de opzet en het inregelen ervan, zodat de beoogde lastenverlichting tijdig merkbaar wordt voor de uitvoeringspraktijk.

Hiervoor is reeds een uitvoeringstoets gevraagd aan de RDW. De RDW heeft aangegeven dat het de voorkeur heeft om een centraal loket voor ontheffingen gelijktijdig voor overschrijdingen van breedtes, hoogtes, lengtes en maximummassa's in te voeren. De RDW stelt diverse randvoorwaarden voordat het project van start kan gaan. Zo moet het bestaande wagenpark van de (land)bouwvoertuigen conform de wetgeving gekentekend zijn, zodat de voertuigaantallen bekend zijn. Op basis hiervan kan het tarief voor de ontheffingen worden bepaald. Gezien het volle projectportfolio van de RDW betekent dit dat er pas in 2022 gestart kan worden met het project om één centraal ontheffingenloket te realiseren. Zowel het ministerie als de RDW zetten zich ervoor in om de benodigde wijzigingen in de relevante regelgeving begin 2022 in procedure te brengen zodat het loket in 2023 gereed kan zijn.

Gevolgen regeldruk

Tot slot adviseerde ATR de regeldrukparagraaf bij het voorstel aan te vullen, bijvoorbeeld ten aanzien van de voorziene besparingen door het centraal ontheffingenloket en de extra kosten voor keuringsstations voor de APK-3.

Paragraaf 6 van deze nota van toelichting is naar aanleiding van dit advies op sommige punten uitgebreid en aangescherpt. Een aantal inschattingen kunnen op dit moment echter nog niet worden gemaakt. Dat geldt voor de ontheffingen. Daarbij speelt ook dat er een grote variatie in kosten per gemeente is, zodat de (potentiële) besparing niet eenduidig is vast te stellen. Hier zal naar worden gekeken als de ontwikkeling van het centraal ontheffingenloket in een verder stadium is.

De kosten voor keuringsstations voor de APK-3 zullen worden belicht bij de wijziging van onder meer de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK die volgt uit de wijzigingswet en het onderhavige besluit. Hierover wordt wel alvast opgemerkt dat de inschatting lastig is en erg afhankelijk is van het soort bedrijf en hoe dat uitgerust is met apparatuur en welke apparatuur wordt vereist.

7.4 Voorhang

Het ontwerp van dit besluit is in het kader van de verplichte voorhangprocedure op 20 april 2020²⁹ op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 voorgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. **PM**

8. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Voor de inwerkingtreding van dit besluit wordt aangesloten bij de inwerkingtreding van de wijzigingswet. Bij de inwerkingtreding is zoveel mogelijk rekening gehouden met de betrokken uitvoeringsinstanties. Gezien het feit dat de APK-plicht uit richtlijn

²⁹ Kamerstukken II 2019/20, PM (35188, nr. 19?).

2014/45/EU voor 20 mei 2017 geïmplementeerd moest zijn en vanaf 20 mei 2018 had moeten worden toegepast, vindt de inwerkingtreding zo spoedig mogelijk plaats. Hierbij wordt weliswaar afgeweken van de systematiek van vaste verandermomenten van regelgeving als bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving, maar dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat het hier uitvoering van Europese regelgeving betreft (aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel d). Evenmin is de afwijking bezwaarlijk vanwege het feit dat het bedrijfsleven en voor wat betreft de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de medeoverheden vanaf het begin nauw betrokken zijn (geweest) bij de invoering van de kentekenplicht, respectievelijk de snelheidsverhoging.

De aanpassing van de vrijstelling van de APK-plicht voor voertuigen ouder dan 50 jaar treedt later in werking treden dan de andere wijzigingen. De reden daarvoor is dat voor de uitvoering de systemen van de RDW nog worden aangepast. De invoeringstermijn die daarvoor nodig is, is dus langer dan voor de andere bepalingen. Daarvoor is aangesloten bij de vaste verandermomenten van regelgeving.

II. Artikelsgewijs

Artikel I (wijziging Besluit voertuigen)

Onderdeel A (gewijzigd artikel 2, tweede lid, van het Besluit voertuigen)

Dit betreft een redactionele wijziging.

Onderdeel B, onder 1 (gewijzigd artikel 4, eerste lid, Besluit voertuigen)

Artikel 4, eerste lid, van het Besluit voertuigen bepaalt welke voertuigen niet APK-plichtig zijn. Motorfietsen, bromfietsen en driewielige motorrijtuigen niet zwaarder dan 400 kg waren al uitgezonderd. Aan de lijst zijn in lijn met de wijzigingswet voertuigen toegevoegd. Op grond van artikel 72, eerste lid, van de Wvw 1994 vallen kentekenplichtige motorrijtuigen en aanhangwagens onder de APK-plicht. Door de genoemde voertuigen uit te zonderen van de werking van artikel 72, eerste lid, van de Wvw 1994 wordt bereikt dat de APK-plicht niet verder gaat dan door richtlijn 2014/45/EU is voorgeschreven. Die geldt namelijk alleen voor snelle LBT's.

De toevoeging van de aanhangwagens met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg betreft een invulling van het bepaalde in artikel 73, tweede lid, onderdeel b, van de Wvw 1994. Als LBTA's worden aangemerkt aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om door een LBT, MMBS of MM te worden voortbewogen. In termen van de Regeling voertuigen gaat het dan om de categorieën R en S. Aanhangwagens die bestemd zijn om door een bedrijfswagen te worden voortbewogen, in de termen van de Regeling voertuigen de categorie O, vallen dus niet onder deze uitzondering van de APK-plicht.

Tot slot is de redactie van artikel 4, eerste lid, van het Besluit voertuigen aangepast.

Onderdelen B, onder 2, en D (gewijzigde artikelen 4, tweede lid, en 6, Besluit voertuigen)

De formulering van de uitzondering van de APK-plicht voor voertuigen van historisch belang is aangepast. In het oude artikel 4, tweede lid, van het Besluit voertuigen was een peildatum genoemd. In de loop der tijd werden dus geen nieuwe voertuigen uitgezonderd. Door nu een termijn te noemen, gebeurt dat wel. De keuze om een leeftijd van (ongeveer) 50 jaar aan te houden voordat de APK niet meer verplicht is, is ongewijzigd.

Tevens is in artikel 4, tweede lid, en in artikel 6 opgenomen dat de regels voor taxi's ook gelden voor zogenoemde OV-auto's. De OV-auto is weliswaar vergelijkbaar met een taxi, maar is daar gezien het gebruik en de definitie van 'taxi' in de Regeling voertuigen niet mee gelijk te stellen. Met de OV-auto wordt immers per definitie geen taxivervoer verricht in de zin van de Wet personenvervoer 2000. De OV-auto is dus een afzonderlijke voertuigsoort die niet eerder was benoemd, maar wel benoemd moet worden in het kader van de regels omtrent de APK.

Tot slot zijn in artikel 4, tweede lid, naast de taxi's, OV-auto's en bussen ook de ambulances uitgezonderd van de regel voor historische voertuigen. Daarvoor gold en geldt, net als voor de andere genoemde voertuigen, een eigen keuringsfrequentie los van de datum eerste toelating (zie artikel 7 van het Besluit voertuigen). Dit was nog niet geëxpliciteerd in artikel 4, tweede lid. Dat is met het onderhavige besluit gedaan.

Onderdelen C (gewijzigd artikel 5 Besluit voertuigen)

Artikel 5 van het Besluit voertuigen bepaalt wanneer zware voertuigen voor de eerste keer gekeurd moeten worden (namelijk na één jaar). Daarvan zijn de LBT's expliciet uitgezonderd. Nu snelle LBT's APK-plichtig zijn, zouden ze anders (in veel gevallen) onder dit artikel vallen. Voor LBT's geldt een andere, langere termijn van vier jaar.

Onderdeel E (gewijzigd artikel 16 Besluit voertuigen)

Artikel 16, tweede lid, onderdeel b, van het Besluit voertuigen was door het verstrijken van de tijd overbodig geworden. Daarnaast is onderdeel c (oud) (nu onderdeel b) redactioneel aangepast.

Het toegevoegde vierde lid strekt tot implementatie van artikel 5, eerste lid, onderdeel c, van richtlijn 2014/45/EU. Daarin is de frequentie van de APK voor LBT's na de eerste APK bepaald op tweejaarlijks.

Onderdeel F (nieuw tijdelijk artikel 25a Besluit voertuigen)

Artikel 25a van het Besluit voertuigen regelt het zogenoemde ingroeiscenario voor de APK-plicht voor LBT's. Voor LBT's die niet op grond van artikel 4, eerste lid, van het Besluit voertuigen zijn vrijgesteld van de APK-plicht en voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht, is in artikel 25a bepaald wanneer die LBT's voor de eerste keer gekeurd moeten zijn. Dit ingroeiscenario is beschreven in de paragrafen 2.2 en 4.1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Voor LBT's die op of na de datum van inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht, geldt de hoofdregel van artikel 8, aanhef en onderdeel a, van het Besluit voertuigen. Die LBT's moeten twee jaar na de datum van eerste toelating voor het eerst gekeurd worden.

Onderdeel G (vervallen nieuw tijdelijk artikel 25a Besluit voertuigen)

Artikel 25a is een overgangsrechtelijke bepaling en kan vervallen zodra die is uitgewerkt. Het vervallen is direct bij het onderhavige besluit voorzien (zie ook artikel IX, derde lid, van het onderhavige besluit).

Artikel II (wijziging Kentekenreglement)

Onderdelen A en F tot en met AA

De in deze onderdelen opgenomen wijzigingen van het Kentekenreglement zijn van redactionele of wetstechnische aard.

Onderdeel B (nieuw artikel 1b Kentekenreglement)

Artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 2°, van de Wvw 1994 bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur aangewezen LBT's, MMBS'en en MM's niet kentekenplichtig zijn. In artikel 1b, eerste lid, van het Kentekenreglement is daaraan invulling gegeven. Het gaat bij deze uitzondering van voertuigen in algemene zin om de voertuigen die zijn vrijgesteld van het T-rijbewijs. In aanvulling daarop zijn meeneemheftrucks en zogenoemde fruittreintjes (die uitsluitend worden gebruikt in de periode van 1 juli tot en met 30 november) vrijgesteld van de kentekenplicht. Tevens hoeven MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van minder dan 6 km/u niet te worden gekentekend, evenals MMBS'en en MM's op één as. Dat geldt ook voor de in artikel 1b, eerste lid, onderdeel d, onder 3°, genoemde MMBS'en en MM's, die worden gebruikt bij werkzaamheden op of aan de weg. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat werkzaamheden op de weg niet noodzakelijkerwijs samenhangen met die weg; het kan dan ook gaan om het snoeien van bomen, het wassen van ramen, het onderhoud aan gebouwen en installaties en dergelijke.

Artikel 37, tweede lid, onderdeel c, van de Wvw 1994 bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur aangewezen aanhangwagens die worden voortbewogen door een LBT, MMBS of MM niet kentekenplichtig zijn. In artikel 1b, tweede lid, zijn die aanhangwagens aangewezen. Dit betekent dat LBTA's niet kentekenplichtig zijn als ze een toegestane maximummassa hebben van niet meer dan 750 kg (artikel 37, tweede lid, onderdeel b, onder 1°, van de Wvw 1994), afkomstig zijn uit een land waar voor de betrokken LBTA geen kentekenplicht geldt (artikel 37, tweede lid, onderdeel b, onder 2°, van de Wvw 1994) dan wel een maximumconstructiesnelheid hebben van niet meer dan 25 km/u en in gebruik zijn genomen voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet of niet draaibaar om een verticale as verbonden zijn met het trekkend voertuig (artikel 1b, tweede lid, van het Kentekenreglement).

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat verwisselbare getrokken uitrustingsstukken als bedoeld in verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60) op grond van de Wvw 1994 als aanhangwagens worden aangemerkt.

Onderdeel C (gewijzigd artikel 3 Kentekenreglement)

Voorheen was in artikel 3 van het Kentekenreglement bepaald uit welke combinaties van letters en groepen van cijfers handelaarskentekens bestaan. Dat was niet alleen onnodig beperkend voor de uitvoeringspraktijk, maar bovendien niet in overeenstemming met de wijze van regelen van de reguliere kentekens. Daarom is artikel 3 beperkt tot de bepaling van lettercombinaties voor de verschillende categorieën handelaarskentekens. Op grond van artikel 37, vijfde lid, van de Wvw 1994 kunnen de groepen van cijfers worden geregeld bij ministeriële regeling. Voor LBT's, MMBS'en, MM's is, zoals opgemerkt in paragraaf 4.2 van het algemeen deel van deze nota van toelichting, een aparte lettercombinatie geïntroduceerd voor het handelaarskenteken: de lettercombinatie LH. Voor LBTA's geldt de voor aanhangwagens al bekende lettercombinatie OA.

Onderdeel D (gewijzigd artikel 4 Kentekenreglement)

Ook in artikel 4 was in afwijking van de wijze van regelen van de reguliere kentekens bepaald uit welke combinaties van letters en groepen van cijfers bijzondere kentekens bestonden. Daarom is dat ook daarin aangepast.

De bijzondere kentekens zijn te verdelen in de categorieën 'houdergebonden' en 'voertuiggebonden'. De eerste categorie betreft de bijzondere kentekens die worden afgegeven aan houders van voertuigen die een bijzondere status genieten. Die zijn genoemd in het eerste en tweede lid van artikel 4. Dit betreft de leden van het Koninklijk Huis, buitenlandse diplomaten, leden van het Internationaal Gerechtshof en vergelijkbare (aangewezen) organisaties en diegenen die recht hebben op een zogenoemd BN- of GN-kenteken. Voor deze categorie bijzondere kentekens blijft de lettercombinatie vastgelegd in het Kentekenreglement.

De tweede categorie (opgenomen in het nieuwe derde lid) betreft de bijzondere kentekens die worden afgegeven voor voertuigen met een bijzondere status. Dit betreft voertuigen die ontheffingsplichtig zijn, die 'doorgevoerd' worden, of die gekeurd moeten worden teneinde een kenteken te kunnen krijgen. In overeenstemming met artikel 38, eerste lid, van de Wvw 1994 zijn deze bijzondere kentekens benoemd in het Kentekenreglement. Het is niet nodig geoordeeld om de verschijningsvorm van de kentekens, en dus de letter- en cijfercombinaties, in het Kentekenreglement te noemen. Op grond van artikel 38, tweede lid, van de Wvw 1994 worden de verdere aspecten van de verschijningsvormen van de bijzondere kentekens bij ministeriële regeling geregeld. Zoals in paragraaf 4.2, ad 3, is beschreven, is het GV-kenteken vervallen.

Onderdeel E (gewijzigd artikel 6 Kentekenreglement)

De wijziging van artikel 6, eerste lid, onderdeel g, betreft een redactionele verbetering en de toevoeging van de zogeheten WOK-status ('Wachten Op Keuren') als in het kentekenregister te registreren gegeven. Dat gegeven geeft aan of voor het voertuig een verbod voor het rijden op de weg is gegeven vanwege technische gebreken. Dat gegeven wordt al geregistreerd, maar de grondslag daarvoor bleek onvoldoende duidelijk.

Onderdeel AA (nieuw tijdelijk hoofdstuk 9c Kentekenreglement)

Hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement regelt de zogenoemde conversie. Dit hoofdstuk geldt voor de duur van de conversie en is gebaseerd op artikel II, vierde lid, van de wijzigingswet. Zie ook paragraaf 4.2, ad 4, van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

nieuw tijdelijk artikel 58x Kentekenreglement

In dit artikel is een definitiebepaling opgenomen van GV-kenteken, omdat dat meerdere malen wordt gebruikt in het desbetreffende hoofdstuk. Hiermee worden alle kentekens bedoeld die de lettercombinatie GV bevatten, dus zowel in combinatie met twee groepen van twee cijfers als met een cijfer en een groep van drie cijfers.

nieuw tijdelijk artikel 58y Kentekenreglement

LBT's, MMBS'en en LBTA's die voor inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht en dus al op de weg rondrijden op de datum van invoering van de kentekenplicht, inclusief motorrijtuigen met een GV-kenteken, vallen in de conversie. De conversie vindt plaats op de wijze beschreven in de artikelen 58y en 58z. De 'reguliere bepalingen' van het Kentekenreglement zijn ingevolge artikel II, derde lid, van de wijzigingswet niet van toepassing, omdat is bepaald dat artikel 50 van de Wvw 1994 tot het einde van de conversie niet van toepassing is op de inschrijving en tenaamstelling van voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer gebrachte LBT's, MMBS'en en LBTA's.

Hoofdstuk 4 van het Kentekenreglement is, voor zover dat betrekking heeft op de eerste inschrijving en tenaamstelling van LBT's, MMBS'en en LBTA's die voor inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht, niet van toepassing. Daarop is in artikel 58aa, tweede lid, één uitzondering gemaakt.

Voorwaarde voor het via de conversie inschrijven en te naam stellen is dat de aanvraag elektronisch of door persoonlijke verschijning geschiedt op de wijze, bedoeld in artikel 58z, tweede respectievelijk derde lid, en dat de gegevens die op grond van artikel 58z, vierde lid, worden gevraagd, zijn opgegeven. Als aan de eisen van artikel 58z niet wordt of kan worden voldaan, kan inschrijving en tenaamstelling alleen worden aangevraagd volgens het reguliere proces.

nieuw tijdelijk artikel 58z Kentekenreglement

De aanvraag van een eerste inschrijving en tenaamstelling in Nederland van een LBT, MMBS of LBTA in het kader van de conversie kan langs elektronische weg worden gedaan of door persoonlijke verschijning bij een zogenoemd kentekenloket. Het tweede lid regelt de elektronische weg. Het derde lid regelt de aanvraag door persoonlijke verschijning.

Indien die aanvraag van inschrijving en tenaamstelling langs elektronische weg wordt gedaan, vindt ook de identificatie van de aanvrager plaats langs elektronische weg. De wijze van elektronisch aanvragen van de tenaamstelling van een LBT, MMBS of LBTA in het kader van de conversie wordt door de RDW vastgelegd in voorschriften op basis van artikel 50, eerste lid, onderdeel c, van de Wvw 1994.

De aanvraag die niet elektronisch wordt gedaan, moet worden gedaan door persoonlijke verschijning. De aanvrager moet hiervoor langs elektronische, papieren of telefonische weg een aanvraagformulier opvragen bij de RDW en met dat (ingevulde) formulier persoonlijk verschijnen bij een zogenoemd kentekenloket of een vestiging van de RDW en zich daar legitimeren.

De gegevens die bij de aanvraag moeten worden verstrekt worden bij ministeriële regeling vastgesteld (vierde lid). Hierbij gaat het om persoonsgegevens van de aanvrager, identificerende gegevens over het voertuig en enkele technische eigenschappen van het voertuig die relatief eenvoudig door de eigenaar of houder van het voertuig zijn vast te stellen.

nieuw tijdelijk artikel 58aa Kentekenreglement

In dit artikel zijn de weigeringsgronden vastgelegd op grond waarvan de RDW de aangevraagde eerste inschrijving en tenaamstelling kan weigeren. Het betreft de volgende weigeringsgronden:

- a. Het moet wel gaan om een voertuig dat onder de conversie valt, dus een LBT, MMBS of LBTA die voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer is gebracht.
- b. Voertuigen die reeds zijn ingeschreven en te naam gesteld kunnen niet meer voor de eerste keer worden ingeschreven en te naam gesteld. In het kader van de conversie wordt in dat geval de aanvraag tot inschrijving en tenaamstelling afgewezen.
- c. Uitgangspunt is dat als gestolen of vermist geregistreerde voertuigen niet worden ingeschreven en te naam gesteld. Een dergelijke registratie kan gebeurd zijn in het kentekenregister, het mobiele objectenregister, het Europese registratiesysteem EUCARIS of SIS. Voor de RDW is de registratie als gestolen of vermist leidend. Als de aanvrager van oordeel is dat die registratie onterecht is, is het aan die aanvrager om die onterechte registratie ongedaan te maken.
- d. Ontbrekende gegevens aan het voertuig zijn ook een reden voor weigering. Die gegevens kunnen dan immers ook niet bij de aanvraag worden gegeven (zie ook onderdeel f). Als bijvoorbeeld het voertuigidentificatienummer ontbreekt, zal het voertuig niet worden ingeschreven in het kader van de conversie. Wel kan via het reguliere proces een aanvraag worden ingediend en zal het voertuig ter keuring moeten worden aangeboden om het te kunnen inschrijven en te naam stellen.
- e. Alleen voertuigen die zich in Nederland bevinden en in gebruik zijn kunnen in het kentekenregister worden ingeschreven en te naam gesteld. Voertuigen die geëxporteerd of gesloopt zijn, kunnen niet worden ingeschreven of te naam gesteld.
- f. Een vereiste voor het inschrijven en te naam stellen is dat de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens worden overgelegd bij de aanvraag. Indien daaraan niet is voldaan, wordt de aanvraag afgewezen. De aanvrager zal voor de afwijzing eerst overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht worden verzocht om de ontbrekende gegevens alsnog te overleggen.

In het tweede lid is een uitzondering gemaakt op de weigeringsgrond genoemd in onderdeel b. De voertuigen met een GV-kenteken zijn namelijk al wel ingeschreven en te naam gesteld voor de afgifte van dat kenteken, maar moeten ook in het kader van de registratie- en kentekenplicht in de conversieperiode worden geregistreerd (zie ook artikel 58bb). De uitzondering op de weigeringsgrond geldt alleen voor de eerste aanvraag tot conversie van het GV-kenteken; latere aanvragen worden wel geweigerd op grond van artikel 58aa, eerste lid, onderdeel b, aangezien het desbetreffende kenteken dan al geconverteerd en in gebruik is.

Om praktische redenen is ondanks dat hoofdstuk 4 niet geldt toch één artikel daarvan van overeenkomstige toepassing verklaard in artikel 58aa, derde lid. In artikel 20 is namelijk bepaald dat tenaamstelling wordt geweigerd als uit het kentekenregister blijkt

dat de aanvrager voor reeds op zijn naam gestelde voertuigen ten minste vijf keer de verschuldigde belastingen of verkeersboetes niet heeft betaald. Die weigeringsgrond is ook relevant voor de tenaamstelling van LBT's, MMBS'en en LBTA's die voor de inwerkingtreding van de wijzigingswet in het verkeer zijn gebracht.

nieuw tijdelijk artikel 58bb Kentekenreglement

LBT's en MMBS'en waarvoor voor inwerkingtreding van de wijzigingswet een GV-kenteken was opgegeven, blijven tot uiterlijk het einde van de conversieperiode als zodanig ingeschreven en te naam gesteld. Op het moment dat de houder van een dergelijke LBT of MMBS een inschrijving en tenaamstelling aanvraagt op grond van artikel 58y, eerste lid, aanhef en onderdeel b, is een LBT of MMBS niet langer geregistreerd als voertuig met GV-kenteken, maar wordt het beschouwd als een regulier kenteken. De kentekencombinatie voor het voertuig blijft overigens wel dezelfde, mits die nog niet in gebruik is (zie artikel 58aa, tweede lid). De houder krijgt dan dus geen nieuw kenteken en hoeft geen nieuwe kentekenplaat aan te vragen. Indien een LBT of MMBS waarvoor inschrijving of tenaamstelling op grond van artikel 58y, eerste lid, aanhef en onderdeel b, wordt aangevraagd slechts met ontheffing van de wegbeheerder of de RDW op de weg mag rijden, wordt een nieuw (bijzonder) kenteken opgegeven als bedoeld in artikel 4, derde lid, onderdeel a: het zogenoemde ZZ-kenteken.

Indien aan het einde van de conversieperiode voor een LBT of MMBS waarvoor een GV-kenteken was opgegeven geen inschrijving en tenaamstelling op grond van artikel 58y, eerste lid, aanhef en onderdeel b, is aangevraagd, vervalt de tenaamstelling van dat voertuig van rechtswege op grond van artikel 58bb. Daarna kan (hernieuwde) tenaamstelling alleen via de reguliere procedure plaatsvinden.

Onderdeel BB (vervallen nieuw tijdelijk hoofdstuk 9c Kentekenreglement)

Hoofdstuk 9c bevat een overgangsrechtelijke bepaling en kan vervallen zodra die is uitgewerkt. Het vervallen is direct bij het onderhavige besluit voorzien (zie ook artikel IX, vierde lid, van het onderhavige besluit).

Artikel III (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

Onderdelen A, B en C (gewijzigd artikel 22, nieuw artikel 22a en gewijzigd artikel 63b Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

Artikel 22, onderdeel c, dat de maximumsnelheid voor LBT's, MMBS'en en MM's regelde, is vervallen. Daarvoor is het nieuwe artikel 22a in de plaats gekomen. Door het vervallen van onderdeel c van artikel 22 zijn de overige onderdelen verletterd.

Artikel 22a regelt de maximumsnelheid voor LBT's, MMBS'en en MM's. Het tweede lid regelt de snelheidsverhoging voor LBT's, MMBS'en en MM's die een maximumconstructiesnelheid hebben van meer dan 25 km/u (en in voorkomend geval een LBTA voortbewegen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/u). De maximumconstructiesnelheid van een LBT, MMBS of MM blijkt door de registratie- en kentekenplicht uit het kentekenregister.

Door deze wijziging gelden voor LBT's, MMBS'en en MM's twee snelheidsregimes. Voor LBT's, MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/u of die zijn verbonden met een LBTA met een maximumconstructiesnelheid van

niet meer dan 25 km/u, geldt, op grond van artikel 22a, tweede lid, een maximumsnelheid van 25 km/u. Dat komt overeen met de voor de inwerkingtreding van dit besluit geldende maximumsnelheid voor LBT's en MMBS'en.

Voor LBT's, MMBS'en en MM's die een maximumconstructiesnelheid hebben van meer dan 25 km/u geldt sinds de inwerkingtreding van dit besluit op grond van artikel 22a, derde lid, een maximumsnelheid van 40 km/u.

Los van het voorgaande geldt de beperking dat de desbetreffende LBT's, MMBS'en en MM's niet harder mogen rijden dan de snelheid waarvoor ze ontworpen en gebouwd zijn, waarop de banden die eronder gemonteerd zijn berekend zijn of waarvoor de eventueel gekoppelde LBTA is ontworpen en gebouwd. De toegestane snelheid kan in de praktijk dus lager liggen dan 40 km/u.

De verwijzing in artikel 63b, eerste lid, onderdeel a, naar in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 vastgestelde maximumsnelheden is aangevuld met een verwijzing naar artikel 22a.

Onderdeel D (vervallen artikel 98 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)
Artikel 98 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 betreft een overgangsrechtelijke bepaling voor speed-pedelecs. Deze is uitgewerkt en vervalt dus.

Onderdeel E (gewijzigde bijlage 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)
Als gevolg van deze wijzigingen zijn de weggedeelten na de borden C8 en C9 gesloten voor alle LBT's, MMBS'en en MM's en maken die voertuigen verplicht gebruik van de passeerbaan of passeerstrook op de weggedeelten tussen de borden F11 en F12. De wegbeheerder kan desgewenst toestaan dat de LBT's, MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/u wel op bepaalde weggedeelten mogen komen door middel van een onderbord waarmee een uitzondering wordt gemaakt.

Artikel IV (wijziging Reglement rijbewijzen)

In artikel 1 van het Reglement rijbewijzen is ter bevordering van de leesbaarheid de opsomming alfabetisch gemaakt. Daarnaast is de verwijzing naar artikel 1.1 van de Regeling voertuigen aangepast, daar dat artikel geen tweede lid meer heeft.

In artikel 1 is een definitie van 'mobiele machine' toegevoegd naar aanleiding van de introductie van die nieuwe categorie (en het niet langer toelaten tot het verkeer van nieuwe MMBS'en). Dat heeft er ook toe geleid dat die term moet worden gebruikt in de artikelen 5 en 15. Voertuigen van de categorie MM zijn met deze wijzigingen onder de reikwijdte van het T-rijbewijs gebracht.

Tevens zijn de uitzonderingen voor het T-rijbewijs voor wat betreft de formulering in overeenstemming gebracht met de uitzonderingen voor de kentekenplicht. Deze tekst is bovendien aangepast op het punt van verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Op grond van de Wvw 1994 worden verwisselbare getrokken uitrustingsstukken aangemerkt als aanhangwagens. Ze hoeven daarom niet apart genoemd te worden in artikel 15, eerste lid, onderdeel j, aanhef, en tweede lid, van het Reglement rijbewijzen.

Artikelen V en VI (wijziging Activiteitenbesluit milieubeheer en Besluit personenvervoer 2000)

Deze artikelen betreffen technische wijzigingen vanwege het introduceren van de categorie MM, die in de plaats komt van de bestaande categorie MMBS. Daarnaast is in het Activiteitenbesluit milieubeheer de term "landbouwtractoren" vervangen door de correcte voertuigterm "landbouw- en bosbouwtrekkers" uit de Regeling voertuigen.

Artikel VII (intrekking uitgewerkte besluiten)

De twee besluiten die in dit artikel zijn genoemd, bevatten nog slechts (materieel) uitgewerkt overgangsrecht. Daarom konden die besluiten worden ingetrokken. Ten overvloede wordt hierbij opgemerkt dat het intrekken van de genoemde besluiten geen gevolgen heeft voor de toepassing van het in die besluiten opgenomen overgangsrecht.

Artikel VIII (inwerkingtreding)

De inwerkingtreding van vrijwel alle wijzigingen in het onderhavige besluit is gesteld op hetzelfde moment als de inwerkingtreding van de wijzigingswet. Het vormt daar immers een onlosmakelijk verband mee. Een uitzondering daarop betreft de aanpassing van het moment waarop de APK-plicht voor historische voertuigen niet meer geldt (zie paragraaf 4.4). In het Besluit voertuigen en het Kentekenreglement zijn daarnaast overgangsrechtelijke bepalingen opgenomen, waarvan het vervallen is geregeld in het derde en vierde lid van artikel IX.

III. Transponeringstabel van Richtlijn nr. 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127)

Richtlijn 2014/45/EU is geïmplementeerd in de Wvw 1994, het Besluit voertuigen (Bv), de Regeling voertuigen (Rv), de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK (RekAPK) en de Regeling modellen keuringsrapport 2017 (Rmkr2017).

De implementatie in de Wvw 1994 betreft bestaande regelgeving. Wijziging van de Wvw 1994 was niet nodig voor letterlijke implementatie van de bepalingen uit richtlijn 2014/45/EU, maar wel voor het toezicht op de naleving ervan, zoals in het kader van de wijzigingswet is opgemerkt.

De implementatie in het Bv betreft deels bestaande regelgeving en deels nieuwe bepalingen. Die nieuwe bepalingen zijn opgenomen in dit besluit.

De implementatie in de genoemde regelingen betreft eveneens deels bestaande regelgeving en deels nieuwe bepalingen.

<i>Bepaling richtlijn 2014/45/EU</i>	<i>Bepaling in implementatie- regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft</i>	<i>Omschrijving beleidsruimte</i>	<i>Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte</i>
1	Behoeft geen implementatie		
2			
Lid 1	Behoeft geen implementatie		
Lid 2	Artikel I, onderdeel B, onder 1, wijziging artikel 4 Bv	Lidstaat mag bepaalde voertuigen uitsluiten van de APK-plicht.	Nederland maakt gebruik van de mogelijkheid om historische voertuigen en bepaalde LBT's uit te sluiten van de APK-plicht.
Lid 3	Behoeft geen implementatie		
3	Behoeft geen implementatie		
4			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 72, eerste lid, Wvw 1994		
Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 75 en 78 Wvw 1994		
Lid 3	Behoeft geen implementatie		

Lid 4	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 72, derde lid, Wvw 1994		
5			
Lid 1, onder a	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 8 en 16, tweede lid, Bv		
Lid 1, onder b	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 5, 6, 7 en 16, eerste lid, Bv		
Lid 1, onder c	Deels geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 8, onderdeel b, en geïmplementeerd in artikel I, onderdeel E, onder 2, artikel 16, nieuw vierde lid, Bv		
Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 16, eerste en tweede lid, Bv		
Lid 3	Behoeft geen implementatie	Lidstaat mag binnen de maxima een redelijke periode vaststellen waarin de APK moet plaatsvinden.	Nederland kiest voor het hanteren van de intervallen uit de richtlijn.
Lid 4			
Eerste streepje	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 98 Wvw 1994 en artikel 7.1 Rv		
Tweede streepje	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 98 Wvw 1994 en artikel 6.3 Rv		
Derde streepje	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 16, eerste en tweede lid, Bv		
Vierde streepje	Behoeft geen implementatie		
Vijfde streepje	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 48, zevende lid, Wvw 1994		
6	Artikel 75 Wvw 1994 en Hoofdstuk 5 Rv		
7			
Lid 1	Behoeft geen implementatie		
Leden 2 en 3	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in de beleidsregel RDW		

8			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 72, eerste lid, 75, eerste lid, en 78, eerste lid, Wvw 1994		
Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 29 RekAPK		
Lid 3	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 4 Rmkr2017		
Lid 4	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 72 Wvw 1994 en Bv		
Lid 5	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 29 en 30 RekAPK		
Lid 6	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 70m en 176, eerste lid, Wvw 1994		
Lid 7	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 79 Wvw 1994 en 30 RekAPK		
9	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 75 Wvw 1994 en hoofdstuk 5 Rv		
10			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 75, eerste lid, Wvw 1994 en 29 RekAPK		
Leden 2 en 3	Behoeft geen implementatie		
11			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 11 tot en met 14 RekAPK		
Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 84 Wvw 1994 en artikel 14 RekAPK		
Lid 3	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 84 Wvw 1994 en de artikelen 13 en 14 RekAPK		
12			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 83 Wvw 1994		

Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 84 Wvw 1994 en RekAPK		
13			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 85a, eerste lid, Wvw 1994 en RekAPK		
Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 85a, derde lid, Wvw 1994		
Lid 3	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 47 RekAPK		
Lid 4	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 85a tot en met 87a, 90 en 91 Wvw 1994 en 30 RekAPK		
Lid 5	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 72, eerste lid, Wvw 1994 en artikelen 29 en 30 RekAPK		
Lid 6	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 86, 90, zesde lid, en 91, zesde lid, Wvw 1994		
14			
Lid 1	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 86, vijfde lid, Wvw 1994		
Lid 2	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in RekAPK		
Leden 3 en 4	Behoeft geen implementatie		
15 t/m 20	Behoeft geen implementatie		
21	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikelen 87a, tweede en derde lid, 176 en 177 Wvw 1994		
22	Niet geïmplementeerd, bestaand recht in artikel 84 Wvw 1994 en RekAPK		
23 t/m 25	Behoeft geen implementatie		

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,