

De 'kentekensoap'

Fedecom maakt zich sterk voor een robuust, praktisch en betaalbaar systeem van machine-eisen. Wat bedoelen we daarmee? Een stevig, simpel systeem van samenhangende machineregulering. De toelatingseisen, de registratie van landbouwmachines en de handhaving van eisen en normen door keuring of politiecontrole dienen op elkaar afgestemd te zijn voor een werkbaar geheel. In de meeste landen is dat al (lang) geregeld. Machines die deelnemen aan het openbaar verkeer moeten voldoen aan bepaalde toelatingseisen, zoals breedte, markeringen van scherpe uiteinden, veiligheid van de werking van de remmen etc. In nagenoeg alle EU-lidstaten is verder bepaald dat landbouwvoertuigen een kenteken moeten hebben (net als al het overige gemotoriseerde verkeer) om op de openbare weg te mogen rijden.

De Nederlandse wetgeving dateert al van 1952 en bepaalt dat landbouwmachines aan een beperkt aantal permanente eisen moeten voldoen die met name betrekking hebben op machinebreedte en uitstekende delen. In Nederland hoefden fabrikanten en leveranciers bij de marktintroductie van nieuwe machines geen typegoedkeuring aan te vragen. Als de breedte binnen de grens van 2,55 meter, respectievelijk 3,0 meter bleef, was het al goed. Was de machine breder, dan was ontheffing mogelijk.

In Nederland lopen we nu keihard aan tegen de gevolgen van een laks overheidsbeleid en struisvogelpolitiek

In Nederland lopen we nu keihard aan tegen de gevolgen van een laks overheidsbeleid en struisvogelpolitiek. De EU-typetoelatingseisen zijn nu in Nederland als eerste ingevoerd, maar het ministerie van I&W was niet tijdig met zijn beleidsregels klaar. De RDW die de keuringen moet verrichten, is er nog maar in beperkte mate klaar voor. Het sluitstuk, registratie van machines en kentekenen, is nog niet wettelijk uitgewerkt. Politieke partijen als CDA en VVD twijfelen nog steeds of kentekenen wel nodig is! Argumenten zijn dat het de veiligheid niet verbetert. Hoezo zouden voorzorgsmaatregelen niet werken, als je weet dat ongelukken met landbouwvoertuigen relatief vaker voorkomen ten opzichte van het overige verkeer en met ernstiger consequenties voor slachtoffers? De kosten voor de boeren, is het andere argument. Er is echter een uitgewerkt voorstel voor kentekenen dat de boer € 30 per kenteken kost, inclusief een garantie voor vrijstelling van wegenbelasting en tachograafplicht. Het ministerie lijkt nu om, want het voelt de hete adem van een Brusselse boete in de nek vanwege overtreding van EU-regelgeving voor de APK-plicht voor snelle trekkers. LTO lijkt eindelijk in te zien dat er nu in ieder geval iets geregeld moet worden.

Fedecom probeert in een ultieme poging met LTO en Cumela een gedragen voorstel neer te leggen waar politiek en ministerie niet omheen kunnen, en dat boeren en loonwerkers ontzorgt en toegang tot rondwegen en provinciale wegen biedt:

- Gelijkwaardige Europese toelatingseisen voor machines in alle Europese landen, waardoor fabrikanten en leveranciers en ook boeren en loonwerkers een *level playing field* hebben.
- Registratie van landbouwtrekkers en getrokken werktuigen die op de openbare weg komen en mogen, waardoor gebruikers en handhavers weten welke voertuigen in de markt en op de weg toegelaten zijn; te beginnen met



alle nieuwe landbouwvoertuigen.

- Borging van machineveiligheid en werking door vrijwillige check en/of keuring op basis van toelatingseisen en verkeersveiligheid.

Een Europese typegoedkeuring die vanaf 1 januari geldt in Nederland, kost de branche, boer en loonwerker geld, maar heeft nauwelijks nut uit oogpunt van (verkeers)veiligheid. Als de Tweede Kamer en het ministerie van I&W nu niet snel besluiten tot invoering van kentekenregistratie van landbouwmachines op de openbare weg, wordt de machineregulering in Nederland een echte soap, oftewel nep. Fedecom roept CDA, VVD en LTO op om nu eindelijk de juiste beslissingen te nemen!

Gerard Heerink,
directeur Fedecom
heerink@fedecom.nl



Be social

Scan of ga naar:

www.stad-en-groen.nl/artikel.asp?id=41-7709