

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen –
Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum
3 juli 2015

Onderwerp
Wijziging WVV 1994
i.v.m. kentekenplicht
voor o.a. landbouw- en
bosbouwtrekkers

Uw kenmerk

Ons kenmerk
JtH/RvZ/TvdH/RB/
2015/068

Bijlage(n)

Geachte mevrouw Schultz van Haegen – Maas Geesteranus,

Op 16 juni 2015 hebben wij het conceptwetsvoorstel en de memorie van toelichting (MvT) ontvangen van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994) in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS), mobiele machines (MM) en daardoor voortbewogen aanhangwagens (LBTA) alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Wij hebben de gevolgen voor de regeldruk van dit wetsvoorstel getoetst aan de hand van het beoordelingskader voor vermindering van regeldruk. Dit beoordelingskader bestaat uit de volgende drie vragen:

1. Nuloptie: is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument?
2. Is de regeldruk proportioneel ten opzichte van het beleidsdoel? Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een passende uitvoeringswijze met oog voor dienstverlening?

Ons advies richt zich met name op de eerste toetsvraag.

Nuloptie: is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument?

Het doel van de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS), mobiele machines (MM) en daardoor voortbewogen aanhangwagens (LBTA) is het vergroten van de verkeersveiligheid. Deze voertuigen wijken volgens de MvT af van de landelijke waarneembare trend van de vermindering van het aantal verkeersdoden. Het aantal dodelijke slachtoffers die zijn te betreuren door ongelukken, is de afgelopen jaren stabiel gebleven op gemiddeld 15 per jaar, terwijl het aantal slachtoffers met andere voertuigen al jaren afneemt.

Contact

Wijnhaven 26
2511 GA Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T (070) 310 86 66
F (070) 310 86 79

www.actal.nl
info@actal.nl

In 2015 heeft de Dienst Wegverkeer een inschatting gemaakt van het aantal van LBT, MMBS'en MM. Het aantal van deze voertuigen is toegenomen ten opzichte van de schattingen uit 2010 door de Onderzoeksraad voor de veiligheid. Ook staat in de MvT aangegeven dat deze voertuigen de afgelopen jaren meer worden gebruikt. Dit betekent dat het totale aantal kilometers dat met dergelijke voertuigen wordt afgelegd, naar verwachting is gestegen. Het aantal dodelijk slachtoffers lijkt daarmee als percentage van het gebruik van deze voertuigen te zijn afgenomen. Dit doet de vraag rijzen of er hiermee nog concrete aanleiding bestaat voor invoering van de kentekening van deze voertuigen. De onderbouwing van de noodzaak voor het invoeren van de kentekenplicht behoeft verdere uitwerking, bijvoorbeeld door middel van een vergelijking tussen het aantal ongelukken en slachtoffers per voertuigkilometer tussen kentekenplichtige en niet-kentekenplichtige voertuigen.

Wij adviseren u de noodzaak voor invoering van de kentekenplicht voor de betreffende voertuigen nader te onderbouwen.

De verkeersveiligheid is afhankelijk van de bestuurder, het voertuig en de infrastructuur.¹ De wettelijke voertuigeisen (reminrichting, verlichting, e.d.) en de voorgenomen invoering van de verplichte algemene periodieke keuring (APK) voor LBT met een maximumconstructiesnelheid vanaf 40 kilometer per uur, moeten bijdragen aan een veilige (technische) staat van het voertuig. De invoering van de rijbewijsplicht voor LBT en MMBS (T-rijbewijs) moet het veilig gebruik van deze voertuigen op de openbare weg vergroten en het aantal (dodelijke) slachtoffers verminderen. Het T-rijbewijs is per 1 juli 2015 ingevoerd. Daarmee is het niet goed mogelijk om te bepalen in welke mate het invoeren van de kentekenplicht voor LBT, MMBS, MM en LBTA (per categorie) de verkeersveiligheid verder zal vergroten, in aanvulling op de voorgenomen invoering van de verplichte APK en het ingevoerde T-rijbewijs.

Wij adviseren u om eerst inzicht te verkrijgen in de mate waarin invoering van de verplichte APK en van het T-rijbewijs de verkeersveiligheid vergroot, voordat kentekening van genoemde voertuigen wordt overwogen.

Invoering van de kentekenplicht heeft als gevolg dat voor ruim een half miljoen bestaande voertuigen eenmalig diverse handelingen moeten worden verricht, zoals de aanschaf van kentekenplaten (en kentekenplaathouders), de montage van deze platen, het verzamelen van gegevens om in te kunnen schrijven in het kentekenregister, de inschrijving in het kentekenregister zelf, de tenaamstelling van het voertuig, e.d. Volgens de Memorie van Toelichting neemt de regeldruk als gevolg van dit wetsvoorstel toe met eenmalig ruim € 21 miljoen en jaarlijks € 96.000,-. Daarnaast moeten de bijbehorende leges aan de Dienst Wegverkeer (RDW) worden afgedragen. Wij merken op dat de structurele regeldruk niet volledig in beeld is gebracht. Zo ontbreken de structurele lasten van het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat.

¹ Onderzoeksraad voor de veiligheid, 'Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen', oktober 2010

Wij adviseren u om de berekening van de regeldruk volledig te maken.

Conclusie

Het wetsvoorstel en de bijbehorende memorie van toelichting maken niet voldoende duidelijk wat de noodzaak is van extra maatregelen met betrekking tot landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS), mobiele machines (MM) en daardoor voortbewogen aanhangwagens (LBTA), ter verdere vergroting van de verkeersveiligheid. Zo is het aantal verkeersslachtoffers weliswaar in absolute zin stabiel gebleven, maar dit betekent een relatieve daling gelet op het toegenomen gebruik van de onderhavige voertuigen. Bovendien kan nog niet worden bepaald welke gevolgen met name het onlangs ingevoerde T-rijbewijs heeft voor de verkeersveiligheid en of additionele maatregelen zoals het invoeren van de kentekenplicht nodig en proportioneel zijn. Dit is ook niet mogelijk vanwege het feit dat de regeldrukgevolgen van deze kentekenplicht niet volledig in beeld zijn gebracht. Alles overwegende is ons eindoordeel over het wetsvoorstel "Wijziging WVV 1994 in verband met onder andere de invoering van een kentekenplicht voor o.a. landbouw- en bosbouwtrekkers".

Wij adviseren u om het wetsvoorstel niet in te dienen, tenzij u met het vorenstaande rekening heeft gehouden.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

w.g.

J. ten Hoopen
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris