

---

## 412

### **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**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 mei 2002, nr. HDJZ/AWW/2002-1118, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 36, eerste en tweede lid, 37, derde lid, 38, eerste lid, 48, derde lid, 50, vijfde lid, 56 en 71, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 28 juni 2002, nr. W09.02.0215/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 juli 2002, nr. HDJZ/AWW/2002-1808, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Kentekenreglement<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3 komt te luiden:

#### **Artikel 3 Handelaarskentekens**

Aan een erkend bedrijf of aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon als bedoeld in artikel 42, eerste lid, onderdeel b, kan voor de in artikel 37, derde lid, van de wet bedoelde voertuigen een kenteken worden opgegeven bevattende wat betreft motorrijtuigen de lettergroep HA, HF of FH en twee groepen van twee cijfers dan wel wat betreft aanhangwagens de lettergroep OA en twee groepen van twee cijfers, mits wordt voldaan aan hoofdstuk 5.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede en derde lid wordt «motorrijtuigen» telkens vervangen door: voertuigen.

2. Aan het eind wordt een lid toegevoegd, dat luidt:

9. Kentekens, bevattende de lettergroep BO en twee groepen van twee cijfers worden slechts opgegeven voor aanhangwagens die afkomstig zijn uit een land waar voor deze aanhangwagens geen afzonderlijk kenteken is vereist en die worden voortbewogen door een in Nederland geregistreerd motorrijtuig.

C

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt de zinsnede «de lettergroep FH, HA of HF» vervangen door: de lettergroep FH, HA, HF of OA .

2. In het vierde lid wordt de zinsnede «de lettergroep HH of GV» vervangen door: de lettergroep HH, BO of GV .

D

In artikel 19, eerste en tweede lid, wordt de zinsnede «zesde tot en met achtste lid» telkens vervangen door: zesde tot en met negende lid.

E

Aan het eind van artikel 20 wordt een lid toegevoegd, dat luidt:

8. Een kentekenbewijs, bevattende de lettergroep BO en twee groepen van twee cijfers heeft een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren.

## **ARTIKEL II**

Het Voertuigreglement<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.18.10, eerste lid, komt te luiden:

1. Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg moeten indien zij zijn gekoppeld aan een motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven, zijn voorzien van het kenteken van het trekkend motorrijtuig.

B

Artikel 9.4 vervalt.

## **ARTIKEL III**

1. In afwijking van artikel 25 van het Kentekenreglement vraagt de eigenaar of houder van een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg die voor de datum van inwerking-

treding van dit besluit in het verkeer is gebracht en waarvoor de eerste afgifte van een driedelig kentekenbewijs wordt gevraagd, dit kentekenbewijs overeenkomstig het bepaalde in het tweede tot en met vierde lid aan bij de Dienst Wegverkeer.

2. Ten behoeve van de aanvraag verschijnt de aanvrager bij een bij ministeriële regeling vastgestelde instantie, alwaar hij de bij die regeling vastgestelde bescheiden overlegt en gegevens verschaft.

3. De Dienst Wegverkeer geeft aan degene die aan de verplichtingen in het eerste en tweede lid heeft voldaan, een kentekenbewijs af.

4. In afwijking van het derde lid houdt de Dienst Wegverkeer de beslissing op de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, aan indien daartoe naar het oordeel van deze dienst aanleiding bestaat. Hiervan is in elk geval sprake indien uit het kentekenregister blijkt dat:

a. de bij de aanvraag verstrekte gegevens niet overeenstemmen met die in het kentekenregister dan wel de gegevens in het register onvolledig, onjuist of onvoldoende onderscheidend zijn,

b. er reeds een kentekenbewijs voor de betrokken aanhangwagen is afgegeven,

c. de aanhangwagen voorgoed buiten gebruik is gesteld of voorgoed buiten Nederland is gebracht,

d. er een vervangend registratienummer voor de aanhangwagen is afgegeven, dan wel

e. het registratiebewijs is ingevorderd.

Deze dienst kan alsdan verlangen dat de aanvrager de aanhangwagen voor een onderzoek op een bepaalde plaats ter beschikking stelt.

5. Ingeval uit het kentekenregister blijkt dat de eigenaar of houder van de betrokken aanhangwagen onvrijwillig het bezit of het houderschap van het voertuig heeft verloren, weigert de Dienst Wegverkeer de afgifte van een kentekenbewijs.

6. Het voor een aanhangwagen die voor de datum van inwerking-treding van dit besluit in het verkeer is gebracht, afgegeven registratiebewijs verliest zijn geldigheid:

a. door het afgeven van een kentekenbewijs voor de betrokken aanhangwagen of

b. indien niet vóór een bij ministeriële regeling vastgesteld tijdstip een kentekenbewijs voor de betrokken aanhangwagen is afgegeven.

Bij deze regeling wordt tevens een tijdstip vastgesteld waarop bijzondere registratiebewijzen hun geldigheid verliezen.

7. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld ter uitvoering van het vierde lid.

#### **ARTIKEL IV**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

<sup>1</sup> Stb. 1994, 760, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 10 juni 2002, Stb. 322.

<sup>2</sup> Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 juli 2002, Stb. 379.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 10 september 2002, nr. 173.

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

's-Gravenhage, 23 juli 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer

Uitgegeven de *twintigste* augustus 2002

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

# NOTA VAN TOELICHTING

## ALGEMEEN

### Inleiding

Met het onderhavige besluit wordt een aantal wijzigingen aangebracht in het Kentekenreglement en het Voertuigreglement. De wijzigingen houden verband met de invoering van de afzonderlijke registratie van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg. Afzonderlijke registratie houdt in dat deze voertuigen een eigen kenteken krijgen en als zodanig worden geregistreerd in het kentekenregister. Tot nu toe voeren aanhangwagens het kenteken van het trekkend motorrijtuig.

De afzonderlijke registratie van dergelijke aanhangwagens (opleggers worden daaronder begrepen), is reeds neergelegd in hoofdstuk IV van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW1994); zie de artikelen 36 en volgende. Deze bepalingen zijn echter voor zover zij betrekking hebben op de afzonderlijke registratie van aanhangwagens, nog niet in werking getreden. Dit houdt verband met het feit dat er lange tijd geen zicht bestond op toetreding van Nederland tot de internationale verkeersverdragen van Wenen en Genève<sup>1</sup>. Op grond van deze verdragen is de afzonderlijke registratie van aanhangwagens boven de 750 kg in het internationale verkeer verplicht.

Inmiddels is het wetgevingstraject dat moet leiden tot goedkeuring van deze verdragen in gang gezet. Het voornemen bestaat dan ook om eerderbedoelde bepalingen in de WVW 1994 medio 2002 in werking te laten treden. Hiertoe zal een inwerkingtredingsbesluit worden opgesteld. Daarin zal voor wat betreft aanhangwagens die op het moment van invoering van de afzonderlijke kentekenplicht reeds in het verkeer zijn, een overgangstermijn van een jaar worden opgenomen.

Ter zake van de invoering van de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens zal worden voorzien in een uitgebreide voorlichtingscampagne, waarbij alle betrokkenen tijdig op de hoogte zullen worden gesteld van de gevolgen van de maatregel.

In het kader van de totstandkoming van de WVW 1994 is indertijd uitgebreid ingegaan op de verschillende aspecten van de afzonderlijke registratie van aanhangwagens. In dat verband moge worden verwezen naar het terzake gestelde in de memorie van toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel (Kamerstukken II 1990/91, 22 030, nr. 3, hoofdstuk IV).

Omdat bij de totstandkoming van het Kentekenreglement reeds zo veel mogelijk rekening is gehouden met de nog in te voeren afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens, is het aantal nu benodigde wijzigingen in het reglement beperkt.

De noodzakelijke wijzigingen betreffen:

- het vaststellen van een afzonderlijke letter/cijfercombinatie voor de handelaarskentekens voor aanhangwagens;
- het aanpassen van de regeling inzake de zogenoemde bijzondere kentekens en met name het vaststellen van een bijzonder kenteken voor aanhangwagens uit het buitenland die geen afzonderlijk kenteken hebben en die door een in Nederland geregistreerd voertuig worden voortbewogen;
- het treffen van bijzondere voorzieningen voor wat betreft de aanvraag van een kentekenbewijs voor aanhangwagens die op het moment van inwerkingtreding van de afzonderlijke kentekenplicht reeds in het verkeer zijn.

Voor een nadere toelichting op deze wijzigingen moge worden verwezen naar de toelichting op de afzonderlijke artikelen. Dit geldt ook

<sup>1</sup> Het op 19 september 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens het wegverkeer (Trb. 1951, 81), het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35) en de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomsten tot aanvulling van dit Verdrag (Trb. 1974, 37).

voor de wijziging – van formele aard – die in artikel 5.18.10 van het Voertuigreglement is aangebracht.

Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat in deze toelichting op onderdelen uitgebreid aandacht zal worden besteed aan de gevolgen van de invoering van de kentekenplicht voor aanhangwagens, hoewel de feitelijke invoering van deze maatregel niet in de onderhavige algemene maatregel van bestuur wordt geregeld, maar in een zogenaamd inwerkingtredingsbesluit. Voor een beter overzicht van de gevolgen is het echter wenselijk de toelichting niet strikt te beperken tot het onderhavige besluit.

Voor wat betreft de praktische uitvoering van een en ander kan nog het volgende worden aangegeven.

Voor nieuwe aanhangwagens, dat wil zeggen aanhangwagens die vanaf het moment van inwerkingtreding van de afzonderlijke registratie in het verkeer worden gebracht, geldt de registratie- en kentekeningsprocedure zoals die reeds in de geldende regelgeving is neergelegd en die grotendeels overeenkomt met de procedures voor personenauto's.

Voor aanhangwagens die op het moment van inwerkingtreding van het onderhavige besluit reeds in het verkeer zijn, geldt als hoofdregel dat zij tegen overlegging van het registratiebewijs alsmede door het opgeven van het merk en identificatienummer van de aanhangwagen een kenteken kunnen verkrijgen. In beginsel vindt dus geen technische keuring meer plaats. Een dergelijke keuring zal wel moeten plaatsvinden als blijkt dat er voor de betrokken aanhangwagen nooit een registratiebewijs is afgegeven.

Als uit het kentekenregister blijkt dat de aanhangwagen is gestolen, wordt er uiteraard geen kenteken opgegeven. Voor een nadere toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel III.

Voor aanhangwagens worden speciale series kentekens gereserveerd; daarbij zal gebruik worden gemaakt van lettergroepen die beginnen met de letter W of de letter O. Voor handelaarskentekens zal de lettergroep OA worden gebruikt. Aangezien het bij deze laatste groep kentekens gaat om de zogenoemde bijzondere kentekens, behoeft deze lettergroep uitdrukkelijke regeling in het Kentekenreglement.

De kentekenplaten zijn van het zogenoemde GAIK-model en worden volgens het GAIK-systeem afgegeven en ingenomen. Zoals bekend is dit systeem van Gecontroleerde Afgifte en Inname van Kentekenplaten reeds enige tijd voor motorrijtuigen in gebruik. Voor «historische» aanhangwagens kunnen donkerblauwe kentekenplaten worden gebruikt, zoals die ook voor motorrijtuigen die voor een bepaalde datum in het verkeer zijn gebracht, zijn toegestaan. Een en ander wordt geregeld in het kader van bij ministeriële regeling vast te stellen – aanpassing van – uitvoeringsvoorschriften.

Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat voor wat betreft de «uitgang» uit het kentekenregister, met name in geval van sloop van het voertuig, zal worden aangesloten bij de regeling zoals die onder meer voor motorfietsen geldt. Dat houdt in dat aanhangwagens in eigen beheer mogen worden gesloopt en het dus niet nodig is dat dit via een zogenoemd erkend bedrijf geschiedt.

#### *Financiële aspecten*

Voor nieuwe aanhangwagens worden voor de kentekening standaardtarieven van de RDW gehanteerd die jaarlijks goedkeuring behoeven van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De RDW heeft berekend wat de totale conversiekosten zijn van de kentekening van het bestaande aanhangwagenpark. De totale kosten hiervan zijn in de uitvoeringstoets van de RDW nader omschreven en

worden omgeslagen over het gehele bestaande park. Bij een aantal van ongeveer 740 000 aanhangwagens betekent dat een conversietarief van € 15 per voertuig.

Bij de administratieve controle van de gegevens op het registratiebewijs kan het voorkomen dat de gegevens in het register niet overeenkomen met de geconstateerde praktijk. In sommige gevallen kan voor het achterhalen van de juiste informatie een keuring noodzakelijk zijn. Dat is ook het geval indien het voertuig nog niet blijkt te zijn geregistreerd.

In het onderdeel «Bedrijfseffecten en administratieve lasten» zal nader worden ingegaan op een aantal specifieke kosten en tarieven.

#### *Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid*

Voor wat betreft de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de afzonderlijke registratie van aanhangwagens op zich moge in eerste instantie worden verwezen naar hetgeen daarover is opgemerkt in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat geleid heeft tot de WVV 1994 (Kamerstukken II 1990/91, 22 030, nr. 3, blz. 35, 60, 146 en 151). Het principe van afzonderlijk kentekenen is immers reeds in die wet opgenomen. Het onderhavige besluit bevat slechts enige bijkomende maatregelen alsmede een overgangsvoorziening.

Niettemin wordt het voor de duidelijkheid wenselijk geacht op deze plaats nog nadere aandacht te besteden aan een aantal aspecten van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

De invoering van de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens heeft gevolgen voor alle bezitters van aanhangwagens met een maximum toegestane massa van meer dan 750 kg. Het gaat daarbij om een totaal van ongeveer 740 000 aanhangwagens (inclusief caravans). In het hoofdstuk «Bedrijfseffecten en administratieve lasten» wordt nader ingegaan op aantallen aanhangwagens die bij de invoering van de maatregel zijn betrokken.

Voor wat betreft de handhavingsinzet en de handhavingsbehoefte zijn geen significante veranderingen te verwachten. Immers, de handhaving die nu plaatsvindt op basis van het door de aanhangwagen gevoerde kenteken van het trekkend voertuig, vindt na de invoering van het eigen kenteken van de aanhangwagen plaats op basis van dat eigen kenteken. Naar verwachting zal de maatregel ook een grote mate van spontane naleving kennen, omdat het blijven voeren van het kenteken van het trekkend voertuig in veel gevallen direct zal opvallen.

Door het feit dat de aanhangwagen nu een eigen kenteken voert, wordt het voor opsporings- en handhavingsinstanties overigens gemakkelijker om controle uit te oefenen op bijvoorbeeld technische eisen waaraan aanhangwagens moeten voldoen alsmede om gestolen voertuigen op te sporen. De gegevens van de betrokken aanhangwagen zijn immers gemakkelijk raadpleegbaar in het kentekenregister.

In het algemeen kan nog worden gesteld dat de handhavingsinspanning ten aanzien van aanhangwagens zal plaatsvinden binnen de bestaande programma's en budgetten.

Bij de voorbereiding van de invoering van de onderhavige maatregel zijn overigens politie en justitie nauw betrokken geweest.

Naast de voorzieningen die ter zake van aanhangwagens reeds in de Wegenverkeerswet 1994 zijn opgenomen, dient in dit verband nog aandacht te worden besteed aan de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV). Deze wet is immers na de WVV 1994 tot stand gekomen. Artikel 5a van de WAHV is specifiek opgenomen ten behoeve van de voorgenomen inwerkingtreding van de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg. Voor de handhaafbaarheid betekent dit dat de verantwoordelijkheid voor gedragingen bij de

bestuurder ligt. In het geval de identiteit van de bestuurder niet is vastgesteld, wordt de administratieve beschikking opgelegd aan de kentekenhouder van het motorrijtuig. In het geval het kenteken van het motorrijtuig niet is vastgesteld, wordt de administratieve beschikking opgelegd aan de kentekenhouder van de aanhangwagen. In afwijking van artikel 181 en 182 van de Wegenverkeerswet 1994 is in artikel 5 en 5a WAHV een risicoaansprakelijkheid voor verrichte verkeersgedragingen ingevoerd. In het geval van constatering «op kenteken» is het derhalve niet relevant wie de gedraging verricht: de kentekenhouder is gehouden de daarop betrekking hebbende sanctie te voldoen.

Voor wat betreft de instanties die bij de uitvoering van de afzonderlijke registratie van aanhangwagens zijn betrokken, kan het volgende worden opgemerkt. In het bijzonder is de Dienst Wegverkeer bij de uitvoering betrokken. Deze dienst heeft met betrekking tot dit besluit een uitvoerings-toets verricht. Een dergelijke toets is er in eerste instantie op gericht de gevolgen van de betrokken maatregel op het gebied van personeel, financiën en materieel voor de dienst in kaart te brengen. Gebleken is dat deze gevolgen binnen de bestaande begroting (tariefstructuur) kunnen worden opgevangen. Tevens is een plan van aanpak opgesteld, waarin onder meer een kosten/baten analyse is gemaakt en wordt ingegaan op de planning.

Voorts is over de uitvoeringsaspecten overleg gevoerd met politie en Justitie. Bij de start van het project is een klankbordgroep geïnstalleerd, waarin onder meer politie en Justitie vertegenwoordigd waren. Zo zijn zij gedurende de looptijd van het project in de gelegenheid gesteld om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen. Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat zowel politie als Justitie groot belang hechten aan de voordelen van de zelfstandige kentekening van aanhangwagens. Dit in verband met het feit dat door de toename van de zuiverheid van het kentekenregister (vanwege de kentekening van aanhangwagens) de bruikbaarheid daarvan voor opsporingsinstanties ook aanzienlijk toeneemt.

Het College van procureurs-generaal heeft dan ook een positief advies uitgebracht over de kentekening. Het College ziet grote voordelen in de maatregel, met name op het vlak van de verbeterde controle-mogelijkheden alsmede het niet steeds meer hoeven te wisselen van de kentekenplaten, hetgeen een goede bevestiging van de platen bevordert.

#### *Bedrijfseffecten en administratieve lasten*

In dit onderdeel wordt specifiek ingegaan op de bedrijfseffecten en de administratieve lasten die verbonden zijn aan de invoering van de afzonderlijke kentekening van aanhangwagens.

Vooraf moet worden opgemerkt dat de in het register van de RDW vastgelegde gegevens omtrent de eigenaar van de aanhangwagen zijn gebaseerd op zogenaamde «kennisgevingen van koop» die, bij gelegenheid van het voor de eerste keer op de Nederlandse weg komen van het voertuig, door de branche aan de RDW zijn toegezonden. Bij de overgang van eigendom van de aanhangwagen vindt echter over het algemeen geen registratie van gegevens van de nieuwe eigenaar plaats. Het wettelijke systeem van registratiebewijzen voorziet op dit moment niet in een verplichting daaromtrent. Omdat de registratie van aanhangwagens en de eigenaren daarvan op dit moment derhalve op dit punt onvolledig is, kunnen uitspraken over aantallen (aanhangwagens en bedrijven) in beginsel slechts schattingen zijn.

Gezien dit feit heeft de RDW extern onderzoek laten verrichten. Dit onderzoek is uitgevoerd door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). In het eindrapport van de SWOV wordt het



aantal aanhangwagens van bedrijven dat ter kentekening zal worden aangeboden ingeschat op ruim 316 000 (reeds in gebruik genomen aanhangwagens). Dit op een totaal van ongeveer 740 000 (met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg). Om hoeveel bedrijven het daarbij gaat, kon niet worden vastgesteld.

Overigens heeft de RDW in het jaar 2000 ruim 57 350 registratiebewijzen afgegeven voor aanhangwagens die nog niet eerder in Nederland waren geregistreerd. Dit geeft een indicatie van het aantal aanhangwagens dat jaarlijks aan het bestaande park wordt toegevoegd.

Alle eigenaren/houders van een aanhangwagen boven de 750 kg toegestane maximum massa dienen, indien zij met hun voertuig gebruik willen maken van de openbare weg, een kentekenbewijs aan te vragen. In dat opzicht is het niet van belang of zij het voertuig voor eigen gebruik, voor verhuur of voor verkoop in bezit hebben. In die zin heeft de invoering van de afzonderlijke kentekenplicht voor veel bedrijven gevolgen. Met name zullen echter de transportbedrijven die veelal grotere aantallen aanhangwagens bezitten, te maken krijgen met de maatregel. Daar moet overigens meteen worden bijgezegd dat de gevolgen zich zullen beperken tot de omwisseling van bestaande registratiebewijzen in kentekenbewijzen. Voor nieuwe aanhangwagens maakt het in feite niet uit of een registratiebewijs (oude regeling) of een kentekenbewijs (nieuwe regeling) moet worden aangevraagd. Wel moet voortaan ook bij de overschrijving van het voertuig naar het postkantoor worden gegaan.

Zoals reeds aangeduid geldt in verreweg de meeste landen van Europa een vergelijkbare regeling als die welke nu in Nederland wordt ingevoerd.

Voor wat betreft de kosten van de kentekening van aanhangwagens kan het volgende worden opgemerkt. Daarbij zij aangetekend dat de tarieven door de RDW op basis van de aan deze dienst ter beschikking staande gegevens worden berekend, waarbij wordt uitgegaan van het – wettelijke – beginsel van kostendekkendheid. De tarieven zijn gebaseerd op de desbetreffende artikelen van de Wegenverkeerswet 1994 en met name op artikel 48 van die wet. Voor de kostenprognoses is uitgegaan van het tarievenpeil van 2001, tenzij anders is vermeld. De kosten voor een aanvraag van een kentekenbewijs in het kader van de omwisseling bedragen € 15 (tarief 2002) voor de kentekendocumenten met daarbij nog de kosten voor een kentekenplaat. Het tarief van € 15 is opgebouwd uit de volgende componenten: kosten voor het personeel van de RDW en (afschrijving van) de gebruikte technische voorzieningen, registratiekosten en een vergoeding voor de kosten van Postkantoren BV.

De eenmalige kosten voor de kentekenplaat als gevolg van de zelfstandige kentekening liggen overigens op een lager niveau dan de kosten en lasten die op dit moment aan de kentekenplaat voor aanhangwagens zijn verbonden. Het betreft nu namelijk niet alleen de kosten voor de plaat zelf, maar ook die voor het ophalen en aanbrengen ervan. Ook voorkomt het voeren van een eigen nummer op de aanhangwagen dat er steeds van plaat moet worden gewisseld, hetgeen naast kosten ook het risico van verlies met zich mee brengt.

De kosten van een kentekenbewijs voor de reguliere eerste afgifte (nieuwe voertuigen) en in het kader van overschrijvingen bedragen: € 31,76 voor deel I en € 9,76 voor deel II. Hierbij komen nog de kosten voor een kentekenplaat, en eventueel de kosten voor een keuring. De prijs die voor een kentekenplaat moet worden betaald, wordt geheel bepaald door de markt. De prijzen lopen hierdoor sterk uiteen.

In het kader van de registratie dient de aanvrager van een kentekenbewijs naar het postkantoor te gaan en aldaar de vereiste documenten of gegevens te overleggen (er is sprake van een zogenaamde informatieverplichting).

Voor de kosten in verband hiermee kunnen als basis worden gebruikt de gegevens die betrekking hebben op de tenaamstelling van motorvoertuigen. Aangenomen kan worden dat de tijd die voor de tenaamstelling van een aanhangwagen benodigd is, niet significant afwijkt van de tijd voor een motorvoertuig. Uit de gegevens die in het kader van het project «tenaamstelling bij het voertuigbedrijf» zijn verzameld, blijkt dat een bedrijf gemiddeld per bezoek aan het postkantoor 30 minuten kwijt is. Per tenaamstelling bij het voertuigbedrijf is dat gemiddeld ongeveer 25 minuten.

Bedrijven die 50 of meer aanhangwagens in bezit hebben, kunnen overigens gebruik maken van een speciale aanvraagprocedure, waarbij het betrokken bedrijf de voertuiggegevens elektronisch aanlevert bij de RDW. Deze bedrijven hoeven dus niet naar het postkantoor te gaan. Het betreft hier overigens een eenmalige procedure, die alleen geldt voor reeds in het verkeer zijnde aanhangwagens waarvoor in het kader van de afzonderlijke registratie een kentekenbewijs wordt aangevraagd.

Volledigheidshalve kan hieraan nog worden toegevoegd dat de achtergrond van de onderhavige faciliteit is het bieden van service voor grotere wagenparkhouders, zodat deze niet met een zeer groot aantal registratiebewijzen naar het postkantoor hoeven te gaan. De procedure vereist echter wel specifieke aandacht en voorzieningen. De RDW heeft in dat kader een bedrijfsmatige en doelmatigheidsafweging gemaakt, die er toe heeft geleid dat er een minimum aantal van 50 aanhangwagens wordt gehanteerd waarmee een efficiënte gang van zaken kan plaatsvinden. Er was overigens geen reden om bij de onderhavige procedure een onderscheid te maken tussen aanhangwagens die bedrijfsmatig worden ingezet en aanhangwagens waarbij dat niet het geval is.

Een aantal aanhangwagens zal naar verwachting in het kader van de omwisseling van een registratiebewijs naar een kentekenbewijs toch aan een keuring moeten worden onderworpen. Het gaat daarbij om aanhangwagens die – ten onrechte – niet in de registratie van de RDW zijn opgenomen, maar waarvan de eigenaren/houders wel een kentekenbewijs willen hebben. Uit het SWOV-onderzoek blijkt dat het daarbij gaat om tussen de 40 000 en 68 000 voertuigen. Het betreft hier zowel bedrijfs- als particuliere aanhangwagens. Zij kunnen worden onderverdeeld in de volgende categorieën: caravans : tussen de 11 000 en 22 000 (particuliere voertuigen), aanhangwagens met een toegestane maximum massa tussen de 750 en 3500 kg: tussen de 25 000 en 41 000 voertuigen (zowel particuliere als bedrijfsvoertuigen) en aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg: tussen de 4 000 en 5 000 voertuigen (bedrijfsvoertuigen).

De betrokken aanhangwagens dienen naar een RDW-keuringsstation te worden gebracht voor een zogenaamde «individuele toelating». De kosten van deze keuring zijn afhankelijk van de maximum massa en het aantal assen van de aanhangwagen. De tarieven liggen tussen € 40,84 en € 97,56. Daarbij komen nog de kosten van weging: € 15,88. Indien het een aanhangwagen betreft die door de eigenaar/houder zelf gebouwd is, zal vooraf een administratieve beoordeling plaatsvinden om vast te stellen of het voertuig wel in aanmerking komt voor een individuele toelating. De kosten van deze administratieve beoordeling bedragen € 136,13.

De gemiddelde tijdsduur van een individuele toelating is afhankelijk van de gewichtsklasse waarin de aanhangwagen valt. Uitgegaan wordt van 70 minuten voor een aanhangwagen van meer dan 3500 kg en 30 minuten voor een aanhangwagen tussen 750 kg en 3500 kg. Overigens zijn deze kosten niet primair een gevolg van de invoering van de afzonderlijke registratie van aanhangwagens, omdat ze in elk geval door de eigenaar/houder gemaakt moeten worden om met het voertuig op de weg te mogen komen. Conform de huidige regelgeving hadden zij immers al voorzien moeten zijn van een registratiebewijs.

Bij het onderzoek naar de kosten die de afzonderlijke kentekening van aanhangwagens voor het bedrijfsleven met zich mee zou brengen, is overigens gebleken dat het onmogelijk is om het totale bedrag aan kosten aan te geven. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat niet bekend is om hoeveel bedrijven het gaat en de kosten bovendien afhankelijk zijn van de manier waarop de betrokken bedrijven intern met de kentekenprocedure omgaan. Daarnaast is de hoogte van de kosten mede afhankelijk van de aard van de te doorlopen procedure en, in voorkomend geval, van de soort keuring die moet worden ondergaan.

Globaal mag echter worden verwacht dat de afzonderlijke registratie en kentekening van aanhangwagens geen verzwarende betekenis heeft ten opzichte van het bestaande systeem van registratiebewijzen.

De procedures en kosten zijn immers vergelijkbaar. De afzonderlijke registratie levert trouwens als voordeel voor het bedrijfsleven op dat bijvoorbeeld bij ongevallen en aanrijdingen de aansprakelijkheid beter is vast te stellen omdat de identiteit van – de eigenaar of houder van – de aanhangwagen vaststaat. Bovendien wordt het opsporen van gestolen materieel door de kentekening aanzienlijk vergemakkelijkt, hetgeen uiteindelijk ook voor het bedrijfsleven kostenbesparing oplevert.

Bij de voorbereiding van de invoering van de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens zijn ook alternatieven overwogen.

Zo zou bij de kentekening gedacht kunnen worden aan een verplichte technische keuring van alle aanhangwagens. De kosten van een dergelijke keuring zouden variëren van € 41,97 voor lichte aanhangwagens tot € 106,93 voor zware aanhangwagens. Het tijdsbeslag zou ongeveer 30 tot 70 minuten bedragen. Indien de aanhangwagen meer dan twee assen heeft, komt er nog € 9,08 per as bij.

Het moge duidelijk zijn dat een en ander tot hoge kosten en lasten voor de betrokken branche, maar ook voor de RDW zou leiden. Bovendien zou de rechtmatigheid van een dergelijke verplichting op zijn minst twijfelachtig zijn, omdat er van uit gegaan moet worden dat er ooit reeds een keuring van de desbetreffende aanhangwagen heeft plaatsgevonden als er een registratiebewijs is afgegeven. Ook kan het voertuig in het buitenland reeds eerder zijn toegelaten of gekeurd. Dientengevolge is niet voor dit alternatief gekozen.

Anderzijds zou ook als alternatief eventueel gedacht kunnen worden aan een procedure waarbij in alle gevallen een kentekenbewijs zou worden afgegeven, al dan niet tegen inlevering van het registratiebewijs. In deze situatie zou dus noch een keuring plaatsvinden en noch controle op de identiteit van het voertuig en de aanvrager. Dit alternatief zou echter onaanvaardbare gevolgen hebben op het gebied van fraude- en criminaliteitsbestrijding. Ook de zuiverheid van het register zou hierdoor niet langer gewaarborgd zijn.

Gezien het vorenstaande is gekozen voor een tussenoplossing: als er een registratiebewijs wordt overgelegd, behoeft er geen keuring plaats te vinden. Indien het registratiebewijs niet kan worden overgelegd, kan worden volstaan met het opgeven van het chassisnummer (VIN) en merk, eventueel aangevuld met het registratienummer. Er vindt controle plaats op de identiteit van het voertuig en de aanvrager van het kentekenbewijs. De eigenaar/houder gaat daartoe naar een postkantoor, de verstrekte gegevens worden verwerkt door de RDW en de eigenaar/houder ontvangt zijn kentekendocumenten.

De aanhangwagens die niet bij de RDW bekend zijn moeten uiteraard wel gekeurd worden bij een RDW-keuringsstation. Dit geschiedt conform de huidige procedures en wijkt niet af van de werkwijze bij kentekenplichtige motorrijtuigen.

Voor de doelgroep «bedrijfsleven» (maar ook voor de individuele burger) betekent een en ander dat gekozen is voor een zo min mogelijk belastende variant (zowel financieel als qua aantal handelingen). Met de betrokken brancheorganisaties is deze variant trouwens uitgebreid besproken in de zogenaamde klankbordgroep.

Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat ook onderzocht is of het mogelijk is tot het on-line verstrekken van kentekenbewijzen over te gaan. Deze procedure blijkt echter onvoldoende beveiligd te kunnen worden. Bovendien dient men op grond van het bepaalde in de Wegenverkeerswet 1994 voor het verkrijgen van een kentekenbewijs persoonlijk bij de afgifte instantie te verschijnen en een legitimatiebewijs over te leggen. Dit voorschrift heeft als achtergrond het zuiver houden van het kentekenregister voor wat betreft de tenaamstellingen. Van deze mogelijkheid is dus afgezien. Overigens kunnen de afzonderlijke kentekens tijdens de conversieperiode niet worden afgegeven zonder het opvragen van gegevens die geregistreerd zijn bij de RDW, omdat de tenaamstellingsgegevens niet in het register zijn opgenomen en dus ook niet bekend zijn bij de RDW.

Samenvattend kan in het algemeen worden opgemerkt dat, vergeleken met het tot nu toe gehanteerde systeem van registratiebewijzen, de kosten en lasten van de kentekening van aanhangwagens voor het bedrijfsleven niet zullen stijgen. Dit geldt met name voor de aanvraagprocedure van een kentekenbewijs en de daarmee gepaard gaande kosten bij nieuwe aanhangwagens. Op de bedrijfseffecten en administratieve lasten van de kentekening van het bestaande aanhangwagenvoerpark is in het vorenstaande uitgebreid ingegaan.

Bij een totaal-oordeel over een en ander moet overigens uitdrukkelijk worden betrokken het feit dat een belangrijk gevolg van de afzonderlijke kentekening wordt gevormd door de omstandigheid dat het gebruik van aanhangwagens in het internationaal transport sterk wordt vereenvoudigd, omdat met het afzonderlijke kenteken wordt aangesloten bij regelgeving die in vrijwel alle andere landen in Europa al van kracht is. Dit komt een efficiënte inzet (uitwisselbaarheid) van aanhangwagens en met name het gebruik daarvan achter trekkende voertuigen met een verschillend kenteken, zeer ten goede.

Per saldo wordt derhalve van de afzonderlijke kentekening een positief effect verwacht voor het bedrijfsleven. Transport en Logistiek Nederland is dan ook voorstander van de maatregel.

Op 20 december 2001 heeft het Adviescollege toetsing administratieve lasten advies uitgebracht over dit besluit (RL/PL/2001/377). Het College adviseert om alsnog de totale gevolgen voor de administratieve lastendruk voor bedrijven cijfermatig in beeld te brengen alsmede te onderzoeken of er nog oplossingen kunnen worden gevonden in de uitvoeringstechnische sfeer die een bijdrage kunnen leveren aan een verdere reductie van de administratieve lastendruk.

Voor wat betreft het eerste punt kan het volgende worden opgemerkt. Omdat niet bekend is om hoeveel bedrijven het in totaal gaat, kan alleen een – globale – berekening worden gemaakt van de totale kosten, gerekend naar het totaal aantal aanhangwagens. Het gaat daarbij met name om de reeds op de weg zijnde aanhangwagens, omdat voor de nieuwe aanhangwagens de kosten (tot nu toe: registratiebewijs, voortaan: kentekenbewijs) in wezen niet wijzigen. De desbetreffende kosten worden geschat op € 11,5 miljoen. Deze kosten bestaan uit:

- kosten kentekening en kentekenplaat per aanhangwagen € 25, is € 8,5 miljoen;
- kosten aanvraag kenteken en ophalen plaat (tijdsbeslag ongeveer 20 minuten, op een uurloon van € 25): € 3 miljoen.

Met de tweede opmerking van het College zal in het kader van de invoering van de afzonderlijke kentekening rekening worden gehouden.

#### *Voorhangprocedure*

Het ontwerp van de onderhavige algemene maatregel van bestuur is overeenkomstig artikel 2b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, na de behandeling in de ministerraad aan de beide kamers der Staten-Generaal overgelegd. Van de zijde van de kamers zijn geen opmerkingen ontvangen.

#### *Notificatie*

De wijzigingen zijn getoetst aan de relevante, in internationaal verband geldende, notificatievoorschriften. Daaruit blijkt dat de voorschriften niet behoeven te worden genotificeerd bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen of een ander orgaan van een volkenrechtelijke organisatie.

### **ARTIKELN**

#### *Artikel I, onderdelen A en C*

Voor wat betreft handelaarskentekens voor aanhangwagens zal de lettergroep OA worden gebruikt. Deze lettergroep dient dan ook in de artikelen 3 en 17, derde lid, te worden toegevoegd aan de bestaande lettergroepen voor motorrijtuigen (FH, HA en HF). Zowel het handelaarskenteken als het nieuw ingevoerde bijzondere kenteken als bedoeld in onderdeel B (zie hieronder), bestaan alleen uit een deel I.

#### *Artikel I, onderdeel B*

Ook voor aanhangwagens zullen in beginsel zogenoemde bijzondere kentekens kunnen worden opgegeven. Voor een aantal bijzondere kentekens was hiermee in artikel 4 reeds rekening gehouden. Voor de BN, GN en GV kentekens was dit nog niet het geval. De onderhavige wijziging maakt dit alsnog mogelijk.

Voorts is aan genoemd artikel een lid toegevoegd in verband met het feit dat een bijzonder kenteken wordt ingevoerd voor aanhangwagens, afkomstig uit een land dat geen afzonderlijke kentekenplicht voor de betrokken aanhangwagens kent (zoals bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk) en die in Nederland achter een alhier geregistreerd trekkend voertuig worden gebruikt. De onderhavige voorziening is noodzakelijk omdat deze categorie aanhangwagens noch in het land waaruit zij afkomstig zijn, noch in Nederland een regulier – eigen – kenteken kunnen krijgen (in het laatste geval omdat de eigenaar/houder niet in Nederland gevestigd is). Bijzondere kentekens zijn van deze eis vrijgesteld. Voor het onderhavige kenteken wordt de combinatie van de letters BO en twee groepen van twee cijfers gebruikt.

#### *Artikel I, onderdeel D*

Op de kentekens, bedoeld in het nieuwe negende lid van artikel 4 van het Kentekenreglement, zijn de in artikel 19, eerste en tweede lid, genoemde aanvraagseisen niet van toepassing. De aard van deze kentekens brengt dit met zich mee. Het gaat immers om uit het buitenland afkomstige aanhangwagens. Een gelijke regeling geldt overigens voor de andere zogenoemde bijzondere kentekens.

#### *Artikel I, onderdeel E*

Aan artikel 20 is een lid toegevoegd dat de maximale geldigheidsduur van de bijzondere kentekens als bedoeld in artikel 4, negende lid, regelt. De geldigheidsduur is beperkt tot drie jaren, een naar verwachting in de praktijk bruikbare termijn. Een kortere termijn zou grotere lasten voor de RDW en het bedrijfsleven met zich mee brengen, terwijl een langere geldigheidsduur uit controle- en handhavingsoogpunt niet wenselijk zou zijn.

#### *Artikel II, onderdeel A*

Bij Koninklijk besluit van 3 januari 1996, houdende nadere invoeringsvoorschriften Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot bepaalde motorrijtuigen en aanhangwagens (Stb. 59), is artikel 5.18.10, eerste lid, van het Voertuigreglement gewijzigd in verband met het feit dat de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens nog niet in werking was getreden. Alsdan werd bepaald dat de verplichting om op de aanhangwagen het kenteken van het trekkend voertuig te voeren, voor alle aanhangwagens gold, dus ook voor aanhangwagens zwaarder dan 750 kg. Blijkens artikel III van genoemd besluit was deze verplichting van toepassing tot het tijdstip waarop artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994 voor wat betreft aanhangwagens in werking zou treden. Hoewel gesteld zou kunnen worden dat vanaf dit tijdstip de oude tekst van het eerste lid van artikel 5.18.10 formeel weer geldt, wordt duidelijkheidshalve de tekst toch aangepast, in die zin dat de verplichting tot het voeren van hetzelfde kenteken als het trekkend voertuig alleen geldt voor aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg. Zwaardere aanhangwagens krijgen immers een eigen kenteken.

#### *Artikel II, onderdeel B*

Deze wijziging betreft het laten vervallen van een in het Voertuigreglement opgenomen overgangsvoorziening die per 1 september 2003 is uitgewerkt.

#### *Artikel III*

In dit artikel zijn overgangsvoorzieningen opgenomen voor aanhangwagens die op de datum van inwerkingtreding van het onderhavige besluit reeds in het verkeer zijn. Uitgangspunt hierbij is dat deze voertuigen niet – opnieuw – gekeurd behoeven te worden. Zij hebben in het verleden immers reeds een keuring ondergaan bij de afgifte van het registratiebewijs. Op dit punt wijkt de aanvraagprocedure dus af van het terzake bepaalde in artikel 25 van het Kentekenreglement (eerste lid van artikel III).

Op grond van het tweede lid wordt bij ministeriële regeling bepaald dat de aanvrager moet verschijnen bij een postkantoor en aldaar, naast de gebruikelijke legitimatiedocumenten, het voor het voertuig afgegeven registratiebewijs moet overleggen. Vervolgens geeft de RDW een kentekenbewijs af (derde lid).

Hierbij zij aangetekend dat ingeval het registratiebewijs in het ongereede is geraakt, de Dienst Wegverkeer toch een kentekenbewijs kan afgeven; het feit van eerdere afgifte van het registratiebewijs blijkt namelijk uit het kentekenregister. Voor de – zeer beperkte – groep van voertuigen waarvoor nooit een registratiebewijs is afgegeven, en die dus ook niet gekeurd zijn (bijvoorbeeld voor historische legervoertuigen die slechts met een ontheffing van de wegbeheerder in incidentele gevallen op de openbare weg komen), kan de Dienst Wegverkeer zo nodig een kentekenbewijs afgeven op grond van artikel 48, tweede lid, van de WVV 1994.

Als blijkt dat er iets niet in orde is met de persoons- of voertuiggegevens, wordt de beslissing op de aanvraag aangehouden (vierde lid). De aanvrager wordt hiervan in kennis gesteld. De gevallen waarbij hier in elk geval sprake van is, zijn in het vierde lid opgesomd. Omdat het hier gaat om een conversieprocedure die nog niet eerder is toegepast, kan geen uitputtende opsomming worden gegeven van alle gevallen die zich in dit kader kunnen voordoen. De gevallen die op dit moment kunnen worden voorzien, zijn in de tekst opgenomen. De Dienst Wegverkeer zal uiteraard in elk zich voordoend geval een zorgvuldige afweging maken ten aanzien van de beslissing om al dan niet de aanvraag aan te houden. Op zich kan overigens tegen een beslissing om de aanvraag aan te houden, bezwaar en vervolgens beroep worden aangetekend. Een te lang aanhouden van de beslissing kan bovendien leiden tot een «fictieve weigering».

Het aanhouden van de beslissing behoeft geen schade op te leveren voor de aanvrager; hij kan immers vooralsnog met zijn registratiebewijs van de weg gebruik blijven maken.

In geval van toepassing van het vierde lid kan de Dienst Wegverkeer om nadere gegevens vragen; ook kan zij verlangen dat een nieuwe aanvraag wordt ingediend (na afwijzing van de oorspronkelijke aanvraag) dan wel dat het betrokken voertuig voor onderzoek op een bepaalde plaats ter beschikking wordt gesteld (vergelijk artikel 25, eerste lid, van het Kentekenreglement). De eerste twee gevallen behoeven overigens geen uitdrukkelijke regeling in het onderhavige artikel, omdat zij reeds in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zijn opgenomen (artikel 4:5). Bij een verzoek om aanvulling van de gegevens – het tonen van het voertuig wordt hier ook onder begrepen – wordt de termijn waarbinnen het bestuur geacht wordt een besluit te nemen, opgeschort (artikel 4:15 Awb).

Uiteindelijk gaat de RDW over tot afgifte van een kentekenbewijs of weigering van de afgifte. In geval van diefstal, verduistering of vermissing wordt de afgifte door de RDW in elk geval geweigerd (vijfde lid).

Door het afgeven van een kentekenbewijs verliest het voor het betrokken voertuig afgegeven registratiebewijs zijn geldigheid. De geldigheid vervalt eveneens indien er vóór een door de minister van Verkeer en Waterstaat te bepalen tijdstip geen kentekenbewijs is afgegeven (zesde lid). Met laatstbedoeld voorschrift wordt voorkomen dat er – na de conversieperiode – nog geldige registratiebewijzen in omloop blijven. Dit geldt ook voor de zogenoemde bijzondere registratiebewijzen (handelaarsregistratiebewijzen).

Ter uitvoering van het vierde lid kunnen bij ministeriële regeling nadere uitvoeringsvoorschriften worden vastgesteld (zevende lid). Ook hier geldt dat van te voren niet goed kan worden overzien om welke gevallen het precies gaat. Gedacht zou bijvoorbeeld kunnen worden aan voorschriften omtrent het maken van een afspraak bij de RDW en de wijze van tonen van het betrokken voertuig.

#### *Artikel IV*

De datum van inwerkingtreding van het onderhavige besluit zal worden vastgesteld in het koninklijk besluit dat de inwerkingtreding regelt van de artikelen in de Wegenverkeerswet 1994 die – mede – betrekking hebben op de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos