

HET VERHAAL VAN DE NEDERLANDSE KENTEKENPLATEN

DEN HAAG, 02 jul 2011

Tekst: Bart van den Acker

Zestig jaar geleden is de landelijke kentekenregistratie ingevoerd. Aan de hand van een aantal voorbeelden kijk ik terug naar alle combinaties die we in ons land hebben gekend, plus wat historie en uitzonderingen.

Bijna zo lang als er auto's in Nederland rondrijden, heeft de overheid die van een nummering voorzien om steeds vast te kunnen stellen welke auto bij welke eigenaar thuishoort. Het allereerste 'nummerbewijs' was gewoon '1' en werd op 26 april 1898 afgegeven op naam van W.A. van Dam in Groningen. Zijn broer, J. van Dam, kreeg op dezelfde datum nummerbewijs 2. Bij elk nummerbewijs behoorde een rijvergunning. Daar waren natuurlijk kosten aan verbonden, maar het aantal auto's was in eerste instantie nog zo klein dat de overheid zich niet realiseerde hiermee een geweldige nieuwe inkomstenbron te hebben aangeboord. Die allereerste rijvergunning was met de hand geschreven (!) en liefst acht pagina's lang. De rijvergunning is ondertekend door de heer C. Lely. Het origineel is te zien het Louwman Museum. Er waren wel een aantal voorwaarden verbonden aan de rijvergunning:

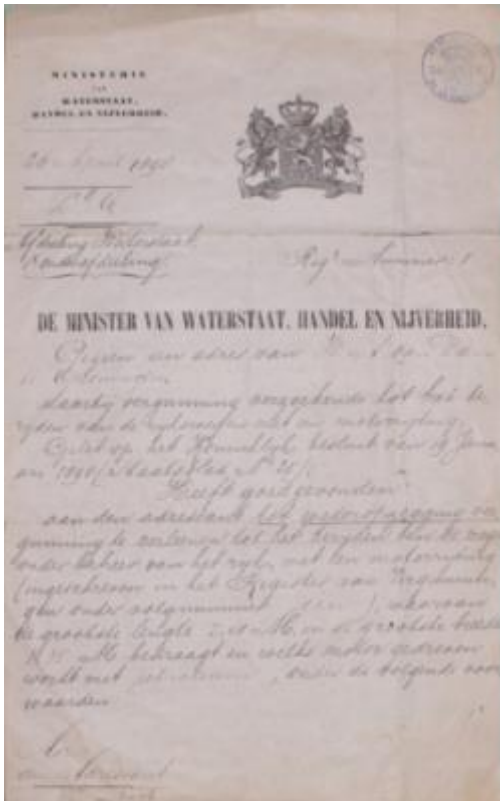
1e Aan het rijtuig moet in zwarte cijfers op witten grond het bovengenoemde volgnummer duidelijk zichtbaar zijn aangebracht. De cijfers moeten lang en breed zijn resp. ten minste 8 en 4 cM. Tusschen zonsopgang en zonsopgang moet dit nummer helder verlicht zijn.

2e Wederzijds het rijtuig moet tusschen zonsopgang en zonsopgang een helder lichtgevende lantaarn zijn aangebracht, waarvan het licht vooruit en zijwaarts goed zichtbaar is.

3e Het rijtuig moet voorzien zijn van eene inrichting, waardoor het zoo noodig elk oogenblik van volle vaart binnen een afstand van 10 M. tot stilstand kan worden gebracht.

4e Het rijtuig moet voorzien zijn van een bel of hoorn, waarmede een tot op een afstand van 100 M. goed hoorbaar geluidsignaal kan worden gegeven.





5e De snelheid mag nimmer meer bedragen dan twintig K.M. in het uur, behoudens het navolgende. Bij het afgaan van hellingen, nabij of in bochten, nabij bebouwde kommen, bij het kruisen of oversteken van wegen, over bruggen of langs gebouwen, welke onmiddellijk aan den weg staan, mag met geen grootere snelheid worden gereden, dan acht K.M. in het uur. Bij mist mag laatstgenoemde snelheid op geen wegvak overschreden worden. Overigens moet, naar mate van de omstandigheden de snelheid worden verminderd, telkens als de veiligheid van het verkeer zulks vordert.

6e Bij het ontmoeten of inhalen van paarden of langs den weg gedreven of geleid vee, moet de bestuurder van het rijtuig de snelheid verminderen of stoppen, zoodra hij bemerkt, dat de dieren onrustig worden of de geleider of bestuurder der dieren een waarschuwend teeken geeft. Voorts behoort alles te worden vermeden, wat het schrikken der dieren tot gevolg zou kunnen hebben.

7e De bestuurder van het rijtuig is verplicht tijdig met de bel of den hoorn een duidelijk signaal te geven: bij het achteroprijden van rijtuigen of personen, van losse, aangespannen of bereden paarden of van vee; bij het naderen van kruis- overwegen, bij bochten of bruggen. in het algemeen telkens, wanneer dit in het belang der veiligheid van het verkeer langs den weg gevorderd wordt.

8e Voor het overige moeten bij het rijden de voor het gewone verkeer bestaande bepalingen of geldende gebruiken worden gevolgd.

9e Het rijtuig mag niet gebezigd worden tot het trekken van andere rij- of voertuigen.

10e De voorwaarden van deze beschikking, welke steeds in het rijtuig aanwezig moet zijn, kunnen te allen tijde worden gewijzigd of aangevuld. Wanneer de vergunning moet worden ingetrokken, gewijzigd of aangevuld, is de houder der vergunning verplicht deze beschikking op eerste aanschrijving binnen vier dagen aan het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid terug te zenden.

Provinciaal kenteken

Het wagenpark groeide ook aan het begin van de vorige eeuw sneller dan de Nederlandse overheid had gedacht. Wat dat betreft is er dus niets veranderd. In 1906 waren er al ruim tweeduizend rijvergunningen en nummerbewijzen uitgegeven. Dat moest anders. De registratie werd overgedragen aan de provincies. Elke provincie kreeg een letter en er was ook een verordening waarin de precieze vorm, kleur en lettertype waren vastgelegd: een witte letter en maximaal vijf cijfers op een korenblauwe ondergrond. De volgorde was alfabetisch, maar de letters C, F, I, J en O werden overgeslagen, om verwarring te voorkomen. De kentekens waren persoonsgebonden, dus bij een nieuwe auto werd het nummer meegenomen en wie meer auto's bezat, had op allemaal hetzelfde nummer. Met dit systeem kon men jaren vooruit. In de loop van de jaren dertig kwamen de grenzen van de mogelijkheden in zicht. In Noord- en Zuid-Holland, de provincies met de meeste

auto's, verschenen de eerste combinaties van twee letters: GZ en HZ. De oorlogsjaren stopten de groei van het wagenpark, maar na de oorlog was duidelijk dat er een nieuw systeem moest worden bedacht. Daarvoor is in 1947 de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) opgericht. Deze imposante Spyker C4 uit 1922 draagt nog zijn oorspronkelijke provinciale kenteken uit Noord-Holland.



Landelijke registratie: twee letters, vier cijfers

Op 3 januari 1951 start de RDW met een heel nieuw systeem, tegelijk voor personenauto's, lichte en zware bedrijfsauto's en motorfietsen. Aan de tweede letter was te zien in welke categorie het voertuig viel. Het kenteken is vanaf nu auto-gebonden en gaat bij verkoop mee met de auto. Het eerste nieuwe personenautokenteken was ND-00-01, voor de nieuwe Ford Taunus 10m van de heer Leyen, de directeur van het Verbond voor Veilig Verkeer. ND stond gewoon voor Nederland. Het oudste nog bestaande landelijke kenteken is ND-00-07, dat zit op de beroemde rode MG TD van striptekenaar Jan Kruis. Die MG komt ook veelvuldig voor in zijn strip 'Jan, Jans en de kinderen'. Behalve de nieuw verkochte auto's, moesten ook alle auto's met een provinciaal kenteken worden 'omgenummerd'. Dat duurde tot 1956. Vooral bij de eerste lettercombinaties, zoals ND en NG, is het altijd daardoor steeds de vraag geweest of de auto uit 1951 stamt, zoals de Volkswagen 'brilkever' uit het museum, of een eerder bouwjaar heeft. Per eerste letter waren maar zes tweede letters voor personenauto's beschikbaar, daardoor werd al in 1958 de Z als beginletter bereikt, waarna gewoon weer met de A werd begonnen. In 1965 was dit systeem 'vol'.



Vier cijfers, twee letters

In de tweede reeks landelijke kentekens gingen de letters naar achteren en werd met meer combinaties gewoon alfabetisch gewerkt. Op 4 oktober werd 00-01-AD uitgegeven. Dit kenteken is in bezit van het Louwman Museum. Door de logische volgorde is nu relatief gemakkelijk vast te stellen hoe oud een auto is, dat is een kwestie van bijhouden. Deze Morris Minor 1000 is bijvoorbeeld afgeleverd op 30 december 1965. Dit systeem was heel snel uitgeput, na acht jaar.



Twee cijfers, twee letters, twee cijfers

Op 3 september 1973, net vóór de oliecrisis, gingen de letters naar het midden en was 00-AD-01 een feit. De autoverkoop ging ondanks die oliecrisis te snel voor dit systeem. Na vijf jaar was het al uitgeput, er moest worden ingegrepen.



Twee letters, twee cijfers, twee letters

Aangezien voor elke positie maar tien cijfers kunnen worden gebruikt, maar wel 26 letters, was het een logisch vervolg op de eerdere series om door te gaan met twee setjes letters en slechts één set van twee cijfers. Op 25 september 1978 is DB-01-DB uitgegeven. Intussen werden in 1975 de donkerblauwe platen met witte letters afgelost door fluorescerend geel met zwarte letters op platen van een iets groter formaat. Officieel is 1 januari 1979 de scheidslijn waarna donkerblauwe platen niet meer zijn toegelaten, maar in de praktijk wordt de overgang naar de nieuwe kentekenserie gehanteerd. Auto's met méér dan twee letters in het kenteken mogen dus geen 'blauw' meer hebben.

Twee letters, twee letters, twee cijfers

De blokken met twee letters en twee cijfers kunnen ook verschuiven, dus met er waren nog twee combinaties mogelijk. Op 2 september 1991 wordt het eerste kenteken met twee maal twee letters gevolgd door twee cijfers uitgegeven.

Twee cijfers, twee letters, twee letters

De derde mogelijke combinatie is in juni 1999 in gebruik genomen en die zien we dus ook nog volop rondrijden.

Twee cijfers, drie letters, een cijfer

Op 19 mei 2008 is het huidige systeem ingevoerd, gestart is met 01-GBB-1. Heel veel combinaties met drie letters zijn niet mogelijk, omdat die staan voor een ongewenste, andere betekenis en om dezelfde reden zijn klinkers niet in gebruik.



Speciale combinaties:

Een aantal lettercombinaties is steeds gereserveerd voor speciale registraties. Zo hebben officiële dienstauto's van het Koninklijk Huis altijd AA, zoals deze Minerva uit 1925 die is voorzien AA 49. Zo kennen we ook CD-kentekens voor leden van het Corps Diplomatique en CDJ voor medewerkers van het Internationaal Gerechtshof in Den Haag. Dienstauto's van verschillende legeronderdelen hebben ook eigen combinaties zoals KL en KM voor respectievelijk de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Marine. Buitenlanders die in Nederland wonen en hier rijden met een auto die is vrijgesteld van Nederlandse fiscale heffingen krijgen de letters BN of GN, uitsluitend vooraan. Vaak wordt gezegd dat dit staat voor Bijzonder Nummer of Geen Nederlander, maar officieel heeft dit geen betekenis. Vaak werken de berijders van deze auto's bij internationale organisaties.



De lettercombinatie ZZ is gereserveerd voor voertuigen die niet overeenkomen met de vereisten van de Nederlandse verkeerswetgeving. Dat zijn bijvoorbeeld sommige zware, mobiele kranen (te breed, te hoge wioldruk) of zeer oude auto's, met bijvoorbeeld een beperkt remvermogen, zoals het enige nog bestaande exemplaar van het Nederlandse automerk Eysink.



Een aantal lettercombinaties is sinds een aantal jaren vrijgegeven voor auto's die om historische redenen worden geïmporteerd. Dat zijn onder meer DE, DL, DM, DR, AE, AH, AM, YA en YB. Deze Volvo is daarvan een mooi voorbeeld.

Witte platen met zwarte letters worden gebruikt voor tijdelijke kentekens, bijvoorbeeld bij export of in afwachting van een nieuw kenteken.

Auto's die zijn bestemd voor beroepsmatig personenvervoer (taxi's en directie-auto's met chauffeur) krijgen een lichtblauwe plaat met zwarte letters. De groen/zwarte zogenaamde

handelsnummers (HA, HF, FH) zijn bestemd voor auto's die deel uitmaken van een handelsvoorraad, zoals deze Alpine A110 die eigendom is van de auteur.

