

LET OP

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.
Actuele SWOV-factsheets vindt u op swov.nl/factsheets.



SWOV-Factsheet

Voertuigregelgeving

Samenvatting

Alle voertuigen die gebruikmaken van de openbare weg moeten aan zogeheten *permanente eisen* voldoen. De controle hierop vindt plaats door de politie en voor sommige categorieën ook tijdens de APK. De meeste soorten motorvoertuigen¹ mogen pas op de Nederlandse markt verschijnen als ze aan de *toelatingseisen* voldoen. Hiertoe dient het voertuig een typekeuring te ondergaan in een geautoriseerd Europees testlaboratorium. De Europese lidstaten zijn verplicht een voertuig met een typegoedkeuring toe te laten. Wel mag elk land eigen *gedragsregels* stellen aan de gebruiker, zoals de verplichting een helm te dragen. Behalve met de wettelijke eisen houden autofabrikanten ook rekening met de (bots)veiligheidscriteria van het testprogramma Euro NCAP; ze proberen daarin zo hoog mogelijk te scoren. Er is inmiddels een aanzet voor objectieve wettelijke criteria voor voertuigdynamische eigenschappen die relevant zijn voor het vermijden van ongevallen.

Achtergrond en inhoud

De eisen die de Nederlandse overheid aan voertuigen stelt, zijn overwegend gebaseerd op de regelgeving van de Europese Unie en andere verdragen op dat gebied. Deze regels worden vastgesteld in internationaal overleg. Verkeersveiligheid is daarbij een van de criteria; andere zijn het milieu en het wegnemen van handelsbarrières. Deze factsheet behandelt de nationale en internationale voertuigregelgeving die voor Nederland van toepassing zijn.

Hoe is de regelgeving ingericht?

De Nederlandse eisen aan voertuigen zijn opgenomen in de Regeling voertuigen. Sinds 1 mei 2009 is deze regeling van kracht en daarmee zijn het oude Voertuigreglement en de daarbij behorende ministeriële regelingen komen te vervallen.

Nationaal: Regeling voertuigen

De Regeling voertuigen is een onderdeel van de Wegenverkeerswet 1994. Er worden drie soorten voertuigseisen onderscheiden: toelatingseisen, permanente eisen en gebruikseisen (zie ook <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798>).

Toelatingseisen zijn van toepassing op kentekenplichtige voertuigen zoals personenauto's, vrachtauto's, bestelauto's, motorfietsen, bromfietsen en aanhangwagens voor motorvoertuigen. Aanhangwagens voor land- en bosbouwtrekkers zijn hiervan uitgezonderd. Ook gelden toelatingseisen voor bepaalde typen trekkers en rijdende werktuigen en voor voertuigonderdelen zoals beveiligingsmiddelen, spiegels, lampen, trekhaken en banden. Internationale eisen vormen een integraal onderdeel van de nationale toelatingseisen. Voordat een kenteken wordt verstrekt, wordt beoordeeld of het betrokken voertuig een typegoedkeuring of een individuele goedkeuring heeft en daarmee voldoet aan de toelatingseisen. Hier gaan we later verder op in.

Permanente eisen zijn eisen waaraan het voertuig bij gebruik op de weg dient te voldoen. Deze eisen zijn minder uitgebreid dan de toelatingseisen, omdat een voertuig langs de weg (door de politie) of bij de apk moet kunnen worden gecontroleerd. Er zijn ook permanente eisen voor voertuigsoorten waarvoor geen toelatingseisen gelden, zoals de fiets en de Segway (en andere zogeheten bijzondere bromfietsen²).

Gebruikseisen betreffen het praktisch handelen: het koppelen van aanhangwagens, het behandelen van lading, en zijn eisen met betrekking tot afmetingen en massa's van voertuigen.

¹ Onder motorvoertuigen wordt hier verstaan alle (mede) motorisch aangedreven niet-railvoertuigen, met uitzondering van die fietsen met trapondersteuning die tot de fietsen worden gerekend. Dus ook bromfietsen en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen, die in de Wegenverkeerswet 1994 tot de motorrijtuigen horen en in de Regeling voertuigen tot de motorvoertuigen, maar in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 buiten de motorvoertuigen vallen.

² <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/brommer/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-er-voor-een-segway>

Internationaal: richtlijnen, verordeningen en reglementen

De meeste van onze huidige eisen op het gebied van motorvoertuigen worden vastgesteld in Brussel, in EU-verband, in de vorm van *richtlijnen en verordeningen*. Deze EU-richtlijnen en verordeningen hebben een verplichtend karakter voor alle lidstaten. De afzonderlijke richtlijnen zijn ondergebracht in kaderrichtlijnen of -verordeningen³. Voor auto's, vrachtauto's, bussen en aanhangwagens is dat bijvoorbeeld richtlijn [2007/46/EG](#). Voor gemotoriseerde twee- en driewielers en sommige lichte vierwielers is het richtlijn [2002/24/EG](#) en voor land- en bosbouwtrekkers is het richtlijn [2003/37/EG](#). Deze richtlijnen worden op 1 januari 2016 vervangen door respectievelijk verordeningen [168/2013/EU](#) en [167/2013/EU](#), maar vanaf 22 maart 2013 mogen al goedkeuringen op basis van deze verordeningen worden verleend. Het betreft een uitgebreid stelsel van eisen (en bijbehorende testen) voor typegoedkeuring van voertuigen en voor hun relevante onderdelen. Aan voertuigen of onderdelen van voertuigen die voldoen aan de EU-eisen mag door geen van de lidstaten de toegang tot de markt worden geweigerd. Bovendien mogen de lidstaten ook na toelating van de voertuigen of onderdelen geen zwaardere eisen stellen dan in de desbetreffende richtlijn of verordening is beschreven.

Naast de Europese richtlijnen en verordeningen zijn er de internationale *reglementen*, die in hoofdzaak technische eisen bevatten. Deze worden vastgesteld in uitgebreid internationaal overleg van de United Nations Economic Commission for Europe (ECE) in Genève (zie ook <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>). Aan het overleg nemen ook niet-EU-landen deel zoals de Verenigde Staten, Australië, Canada, Korea en Japan. De juridische basis voor deze reglementen is 'het ECE-verdrag van 1958'. Aanvankelijk kwamen ECE-reglementen tot stand als ten minste twee landen die tot dit verdrag waren toegetreden een voorstel indienden. De landen die het desbetreffende reglement mede ondertekenden, verplichtten zich tot toelating van voertuigen die daaraan voldeden en voorzien waren van een E-certificaat. Vaak worden de ECE-reglementen een-op-een overgenomen in EU-richtlijnen en zijn dan voor de EU-landen verplichtend. De Europese Unie is sinds 24 maart 1998 lid van de ECE en de Europese Commissie stemt namens alle EU-landen over nieuwe reglementen of aanpassing van bestaande reglementen, nadat daarover met die landen overleg is gepleegd in een werkgroep (zie ook RDW, 2011). De reglementen die door de EU zijn overgenomen en de reglementen die sinds de toetreding van de EU tot stand zijn gekomen zijn [vertaald in de talen van de lidstaten](#) en zijn verplichtend voor alle lidstaten. Voorts wordt in ECE-verband gewerkt aan mondiale eisen (Global Technical Regulations, GTR). Daar zijn er inmiddels verscheidene van, waaronder voor hoofdsteunen en voor Elektronische Stabiliteitscontrole (ESC). Zij hebben geen zelfstandige wettelijke status, maar kunnen door landen of organisaties van landen in hun wetgeving worden opgenomen.

Speelruimte EU-lidstaten

Zoals aangegeven mogen EU-lidstaten een voertuig dat voldoet aan de eisen van de EU niet weigeren. Wel mogen individuele EU-landen bepaalde gedragsregels stellen, bijvoorbeeld dat brommobielen niet op wegen met een geslotenverklaring mogen rijden en dat in een overkapte tweewieler geen helm gedragen hoeft te worden, maar wel een autogordel. Voor Nederland staan deze nationale bepalingen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (het RVV uit 1990, zie ook <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825>).

Bij het stellen van gedragsregels moeten landen zich wel aan een aantal randvoorwaarden houden (Van Kampen, Krop & Schoon, 2005):

- de regels mogen uit oogpunt van mogelijke (internationale) handelsbelemmeringen niet zo ver strekken, dat daarmee het feitelijke gebruik van het voertuig op de weg onmogelijk is;
- de regels moeten worden gemotiveerd op basis van te beschermen overheidsbelangen, waaronder verkeersveiligheidsbelangen;
- de regels moeten in de praktijk te handhaven zijn.

Het is mogelijk ontheffing aan te vragen van bepaalde eisen, bijvoorbeeld voor lang en zwaar vervoer.

³ Een verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Een richtlijn moet door de lidstaten in de eigen wetgeving worden verwerkt en is verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor zij bestemd is. Aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen.

Welke voertuigeisen zijn er zoal?

Voor de wettelijke voertuigeisen kijken we naar de EU-richtlijnen en -verordeningen, de ECE-reglementen en de Global Technical Regulations. De eisen per voertuigsoort verschillen. De eisen die het belangrijkste zijn voor de verkeersveiligheid - deels alleen van toepassing op auto's - zijn die aan de:

- reminrichting;
- verlichting;
- stuurinrichting;
- autogordels;
- hoofdsteunen;
- bescherming van inzittenden bij een frontale botsing;
- bescherming van inzittenden bij een flankbotsing;
- bescherming van voetgangers bij een aanrijding met het autofront.

Daarnaast hebben de eisen betrekking op onder andere geluid, emissie, massa, afmetingen en kentekenplaten.

De richtlijnen voor voertuigen en hun onderdelen bestaan uit afzonderlijke eisen en bijbehorende testen. De EU-richtlijnen onderscheiden en benoemen de verschillende typen motorvoertuigen waarvoor zij gelden. Zo is de categorie M1 een personenauto met een totaalgewicht van maximaal 3.500 kg. Personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's en bussen vallen onder de categorieën M en N (zie *Tabel 1*). Er worden vier typen aanhangwagens en opleggers onderscheiden (O1 t/m O4). O1 heeft een massa van maximaal 750 kg. Aanhangwagens die zwaarder zijn (O2 t/m O4), moeten sinds 2002 van een eigen kenteken zijn voorzien.

Onder de categorie L worden twee- en driewielige motorvoertuigen en lichte vierwielers gerangschikt, zoals bromfietsen en motorfietsen. Tractoren voor toepassing in de land- en bosbouw (die onder bepaalde voorwaarden ook op de openbare weg zijn toegelaten) vallen onder de letter T (C voor rupsvoertuigen). Zij vallen (nog) buiten de kentekenplicht, evenals aanhangers achter trekkers (R) en getrokken werktuigen (S).

Categorie	Type motorvoertuig	Inrichting voor vervoer van	Massa
M1	Personenauto	Max. 9 personen	≤ 3.500 kg
M2	Minibus	Meer dan 9 personen	≤ 5.000 kg
M3	Autobus	Meer dan 9 personen	> 5.000 kg
N1	Bestelauto	Lading	≤ 3.500 kg
N2	Lichte vrachtwagen	Lading	3.500-12.000 kg
N3	Zware vrachtwagen	Lading	> 12.000 kg

Tabel 1. De in de EU-richtlijnen onderscheiden voertuigen voor personenvervoer (categorie M) en goederenvervoer (categorie N).

Hoe worden de regels gehandhaafd?

De wettelijke voertuigeisen worden gehandhaafd door verschillende keuringen: de zogenoemde typekeuring en de algemene periodieke keuring. Daarnaast kunnen voertuigen op straat worden gecontroleerd.

Typekeuring (toelatingseisen)

De typekeuring vindt op EU-niveau plaats. Daarbij wordt aan de hand van de voorgeschreven testen gekeken of het voertuig aan de eisen in de afzonderlijke richtlijnen voldoet. Dit vraagt om uniforme interpretatie van deze richtlijnen en een zorgvuldige toepassing van de testen. De voertuigfabrikant mag voor de typekeuring zelf de keuringsinstantie kiezen, mits deze geautoriseerd is en zich in een van de EU-lidstaten bevindt. Hierdoor kan een zekere mate van 'shoppen' ontstaan, om de minst kritische instantie te vinden. Het komt daarnaast steeds vaker voor dat keuringsinstanties naar de fabrikant komen. Een keuringsinstantie in Nederland is TNO. Daarnaast keurt en autoriseert de RDW voertuigen.

Een bijzonderheid van de typekeuring is dat individueel aangeboden voertuigen (door importeurs of particulieren) of voertuigen uit een kleine serie niet aan alle eisen hoeven te voldoen. Dit is omdat deze voertuigen geen destructieve testen zoals botsproeven hoeven te ondergaan, waardoor ze op bepaalde eisen niet gekeurd kunnen worden. Zij krijgen een individuele toelating.

Algemene periodieke keuring (permanente eisen)

De technische staat van de M- en N-categorieën motorvoertuigen dient periodiek vastgesteld te worden bij een algemene periodieke keuring (apk) die is gebaseerd op de Europese richtlijn 2009/40/EG. Voor vrachtauto's is er de apk1 en voor personen- en bestelauto's apk2.

De apk is slechts een momentopname. Beter zou het zijn om de staat van cruciale onderdelen continu te monitoren en te signaleren als er iets mis is. Voor meer informatie zie SWOV-Factsheet [Algemene periodieke keuring \(apk\) van voertuigen](#).

Zijn er nog andere dan wettelijke eisen?

De officiële richtlijnen en de daarin verwerkte reglementen zijn tot stand gekomen in internationaal overleg, waarbij niet alleen nationale overheden maar ook andere belanghebbenden zijn betrokken, zoals keuringsinstanties, voertuigfabrikanten en toeleveringsindustrie. Het zijn daarmee compromissen. De richtlijnen moeten daarom uit het oogpunt van de verkeersveiligheid als *minimumeisen* worden gezien. De lidstaten mogen zelf geen zwaardere eisen stellen.

Voertuigfabrikanten maken echter uit eigen beweging hun producten beter en veiliger dan wettelijk is vereist. Zo kunnen reminrichtingen van personenauto's, samen met de banden en het wegdek een aanzienlijk grotere (nood)remvertraging bieden dan de wettelijk voorgeschreven $5,76 \text{ m/s}^2$ op een droog vlak wegdek. Ook bieden de niet-verplichte airbags bij frontale en zijdelingse botsingen beduidend meer veiligheid aan inzittenden dan het verplichte minimumniveau.

De botsveiligheid van auto's (secundaire veiligheid) wordt ook bevorderd door het 'European New Car Assessment Programme' Euro NCAP. Euro NCAP test auto's op frontale en zijdelingse botsveiligheid en op voetgangersveiligheid. De eisen liggen bij enkele botscondities op een hoger niveau dan de wettelijke eisen. Het resultaat van deze testen wordt in de vorm van een 'sterrensysteem' openbaar gemaakt; het hoogste veiligheidsniveau wordt weergegeven met vijf sterren. Sinds 2009 besteedt Euro NCAP ook aandacht aan het voorkomen van botsingen (primaire veiligheid; zie verder de SWOV-Factsheet [EuroNCAP, een veiligheidsinstrument](#)).

Zijn er testen voor voertuigdynamische eigenschappen?

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan prestatie-eisen voor voertuigdynamische eigenschappen van auto's. Het gaat dan om het weggedrag voor zover dit relevant is voor het vermijden van ongevallen (primaire veiligheid). Er bestaan al langer informele testmethoden zoals de Elandproef waarmee de stabiliteit van een auto wordt getest door tegen een hoge snelheid een reeks scherpe bochten in beide richtingen te nemen. Daarnaast en geeft Euro NCAP extra punten als Elektronische Stabiliteitscontrole (ESC) aanwezig is. Sinds 2008 is er een Global Technical Regulation (GTR) met een objectieve beoordelingsmethode voor de werking van ESC. Zoals het zich laat aanzien zal deze GTR de basis vormen voor EU-regelgeving op het gebied van ESC.

Conclusie

Voertuigen die op de openbare weg worden gebruikt moeten aan technische eisen voldoen. Voor de meeste voertuigen zijn er toelatingseisen. Dat geldt voor voertuigen die een kenteken moeten voeren en land- en bosbouwtrekkers. De typegoedkeuring of individuele goedkeuring van deze voertuigen gebeurt op basis van in EU- of ECE-verband overeengekomen criteria. Daarnaast zijn er permanente eisen, d.w.z. eisen waaraan voertuigen moeten (blijven) voldoen als ze van de openbare weg gebruik maken. Zij gelden voor alle wegvoertuigen, dus bijvoorbeeld ook voor fietsen. Naast mogelijke controles op straat zijn er voor auto's en bussen periodieke keuringen (apk).

Met gebruikseisen wordt onder andere het gebruik van aanhangers en het vervoer van lading gereguleerd.

Publicaties en bronnen

ECE-reglementen: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

EU-richtlijnen: <http://eur-lex.europa.eu/nl/index.htm>

Kampen, L.T.B. van (1998). [Botsveiligheid van personenauto's, deel 2; Een pilot-onderzoek naar de ontwikkeling van een ranglijst van personenauto's](#). R-98-28. SWOV, Leidschendam.

Kampen, L.T.B. van, Krop, W. & Schoon, C.C. (2005). [Auto's om veilig mee thuis te komen. De prestaties van de personenauto op het gebied van de voertuigveiligheid in de afgelopen decennia, en een blik vooruit](#). SWOV, Leidschendam.

RDW (2011). [Modernisering APK 2.0; Eindrapportage](#). RDW Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie, Zoetermeer.

Schoon, C.C. & Hendriksen, H. (2000). [Verkeersveiligheidsconsequenties van nieuwe, bijzondere voertuigsoorten; Veiligheid van de scootmobiel, open drie en vierwielers en motorvoertuigen met beperkte snelheid](#). R-2000-9. SWOV, Leidschendam.

Regeling voertuigen:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798>.

Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV, 1990):

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825>