

Evaluatie kentekening en snelheidsverhoging (land)bouwverkeer

Eindverslag



Evaluatie kentekening en snelheidsverhoging (land)bouwverkeer

Klant: Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving

Status: Definitief

Datum: 5-12 - 2024

Titel iReport: Kentekening en snelheidsverhoging (land)bouwverkeer

Ondertitel: Eindverslag

Projectnummer: BH3410

Referentie: BH3410_M&I_RP2412051108

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit iReport worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het iReport is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit iReport, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoudsopgave

Afkortingen / begrippenlijst	4
Managementsamenvatting	5
1 Inleiding en achtergrond van de evaluatie	13
1.1 Inleiding	13
1.2 Wet- en regelgeving met betrekking tot (land)bouwverkeer	14
2 Opzet van de evaluatie en onderzoeksmethode	17
2.1 Toegepaste onderzoeksmethoden	18
2.2 Proces	21
3 Resultaten van de evaluatie	22
3.1 Verkeersveiligheid	22
3.2 Effect op handhaving	37
3.3 Voertuigkentekening en uitvoering wetgeving	43
3.4 Economische effecten (markttoezicht)	54
4 Conclusies en aanbevelingen	65
5 Referenties	69

Afkortingen / begrippenlijst

APK	Algemene periodieke keuring
BMWT	Brancheorganisatie van leveranciers van bouwmachines, magazijninrichtingen wegenbouwmachines en transportmaterieel.
BRON	Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
Cumela	Brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra
CVOM	Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
FEHAC	Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs
GAIK	Gecontroleerde Afgifte en Inname Kentekenplaten
Komat	Kontakgroep Materieel van Bouwend Nederland
KOOP	Kennis- en exploitatiecentrum Officiële Overheidspublicaties
LBT	Landbouw- of bosbouwtrekker
LBTa	Landbouw- of bosbouwaanhangwagens
LIV	Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit
LTO	Nederlandse ondernemers- en werkgeversorganisatie voor boeren en tuinbouwers.
Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MM	Mobiele machines
MMBS	Motorrijtuigen met beperkte snelheid
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
RAI vereniging	Vereniging die de belangen behartigt van fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen
RDW	Dienst Wegbeheer, zelfstandig bestuursorgaan, verzorgt registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland
SWOV	Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
TLN	Transport en Logistiek Nederland
Ums	Uitsluitend materiële schade
Unimog	Kleine vrachtwagen van Daimler-Benz dat ook als landbouwvoertuig wordt gebruikt
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Wahv	Wet administratiefrechtelijke handhaving Verkeersvoorschriften
WVL	Water, Verkeer en Leefomgeving
Wvw 1994	Wegenverkeerswet 1994

Managementsamenvatting

De Eerste Kamer heeft ingestemd met de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994) in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU. Deze richtlijn bepaalt dat (land)bouwvoertuigen met een constructiesnelheid van 40 km/uur of meer APK plichtig zijn. Hiervoor is registratie van (land)bouwvoertuigen noodzakelijk. In de wijziging van de WVV 1994 wordt registratie van (land)bouwvoertuigen verplicht en dienen deze voertuigen op de openbare weg voorzien te zijn van een kenteken. Tevens mogen (land)bouwvoertuigen die dat constructief kunnen 40 km/uur rijden. Deze wet is op 1 januari 2021 in werking getreden (Staatsblad 2020, 167, 2020).

De invoering van deze wet is de afgelopen jaren geëvalueerd. De evaluatie heeft een tweeledig doel:

- Als eerste dient de evaluatie de doeltreffendheid en effecten van de wetwijziging in de praktijk, plus nalevingskosten over de eerste drie jaar in kaart te brengen.
- Daarnaast is de tussentijdse evaluatie bedoeld om te bepalen of de doelstellingen van de wet al dan niet zijn gehaald en om eventuele aanpassingen te overwegen.

Deze evaluatie beschrijft de geconstateerde effecten van de wet op basis van de resultaten van de nulmeting (vóór de wetwijziging) in 2020 en de opeenvolgende tussentijdse metingen (2021, 2022 en 2023). Bij de evaluatie gaat het daarbij om het beantwoorden van vragen rond verkeersveiligheid, effect op handhaving, voertuigkentekening en uitvoering wetgeving en economische effecten (markt toezicht).

Opzet van de evaluatie

Allereerst is de referentiesituatie (tijdens de nulmeting) in beeld gebracht om uitspraken te kunnen doen over de effecten van de invoering van de snelheidsverhoging en kentekening van (land)bouwverkeer. Vervolgens is jaarlijks een tussenmeting uitgevoerd (1-, 2- en 3-meting). Daarbij is gebruik gemaakt van diverse onderzoeksmethoden om een zo compleet mogelijk beeld te verkrijgen.

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden zijn verschillende methoden gebruikt, zoals het gebruik van expert opinions, deskresearch en metingen.

In de evaluatie studie is ook gebruik gemaakt van een klankbordgroep waarin vertegenwoordigers van de belangenverenigingen, branche organisaties en marktpartijen betrokken waren. De klankbordgroep speelde een essentiële rol bij het evalueren van de studie en het beoordelen van tussen- en eindrapportages.

Resultaat

De uitkomsten van de verschillende metingen zijn gecombineerd om antwoord te geven op de gestelde onderzoeksvragen. De effecten van de veranderde wetgeving zijn hieronder nader beschreven aan de hand van vier thema's: verkeersveiligheid, effect op handhaving, voertuigkentekening en uitvoering wetgeving en economische effecten (markt toezicht). We presenteren de uitkomsten per onderzoeksvraag.

Resultaten verkeersveiligheid

Een belangrijk nevendoeel van de kentekening en snelheidsverhoging was de verkeersveiligheid in ruime zin. Door het voeren van een kenteken komt het (land)bouwvoertuig uit de anonimiteit waardoor handhaving, monitoring en voertuigspecifieke analyses mogelijk zijn.

Wat is het effect op de verkeersveiligheid door de snelheidsverhoging zowel in de bebouwde kom als daarbuiten op de verschillende wegtypes?

De afgelopen jaren is het totaal aantal ongevallen en slachtoffers in Nederland gestegen. Ook het aantal ongevallen waarbij een (land)bouwvoertuig betrokken is, is toegenomen. Het is niet de verwachting dat deze stijging het gevolg is van een beter zicht op de voertuigen als gevolg van de kentekening van voertuigen, aangezien letselongevallen en ongevallen met een dodelijke afloop over het algemeen goed geregistreerd worden.

De ongevallenregistratie via BRON kent echter een onderregistratie. In BRON zijn alle verkeersongevallen in Nederland opgenomen die door de politie en/of weginspecteurs van Rijkswaterstaat zijn vastgelegd. Dat gebeurt door middel van kenmerkenmeldingen of incidentmeldingen. Uit diverse analyses en vergelijking met social media blijkt dat niet alle ongevallen (correct) staan geregistreerd. Hoewel bouwvoertuigen zoals shovels onder de voertuigcategorie van landbouwvoertuigen vallen worden deze daar niet altijd geregistreerd maar geregistreerd als overige voertuigcategorie. Ook is de wijze van registratie beperkt waardoor het aantal analysemogelijkheden beperkt is. De politie kan immers niet bij elk verkeersongeval aanwezig zijn en daarvan een registratie opmaken. Daarom geven de gepubliceerde cijfers slechts een beeld van de ontwikkeling. Doordat de onderregistratie structureel is, heeft dit geen invloed op de trend van de ongevallen.

Nader onderzoek is gewenst teneinde het effect van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid te kunnen bepalen.

De effecten van de nieuwe wetgeving op het gebied van verkeersveiligheid zijn binnen de bebouwde kom niet zichtbaar. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat er nog relatief weinig rond- en randwegen zijn opgesteld als gevolg van de nieuwe wetgeving.

Doordat (land)bouwvoertuigen nu worden gekentekend zijn deze wel beter te handhaven en te benaderen in het geval van terugroepacties. Ook is controle op technische gebreken eenvoudiger geworden dat positief is voor de verkeersveiligheid.

Sinds 1 januari 2021 mogen (land)bouwvoertuigen met een kentekenplaat maximaal 40 km/uur rijden, vóór de wetwijziging was dit 25 km/uur. Veel bestuurders van (land)bouwvoertuigen weten niet dat binnen de bebouwde kom op 50 km/uurwegen waarbij het fietsverkeer op de rijbaan fietst, voor hen een maximale snelheid van 25 km/uur geldt. Op 50 km/uur wegen waarbij het fietsverkeer een vrijliggend fietspad heeft geldt een maximale snelheid van 40 km/uur.

Gezien de levensduur van (land)bouwvoertuigen zullen bepaalde effecten op de verkeersveiligheid door verhoging van de voertuigveiligheid pas over enkele jaren zichtbaar worden. Immers de invoering van de hogere eisen door de komst van de 167/2013 en handhaving hierop is pas in 2022 doorgevoerd. De oudere voertuigen die niet aan deze eisen voldoen zullen nog lange tijd gebruikt worden. Bijvoorbeeld de invoering van betere remmen met tweeleidingdrukvlucht (incl. losbrekrem), overeenkomstig aanhangwagens voor snelverkeer en de reflecterende markering van brede voertuigen zullen naar verwachting leiden tot vermindering van ongevallen.

In welke mate hebben wegbeheerders maatregelen genomen om (land)bouwverkeer te beheersen, zoals het openstellen van wegen, beperken van toegang, snelheidsmaatregelen?

Uit zowel de analyse van het verkeersbordenbestand, de gepubliceerde verkeersbesluiten als uit de reacties van de wegbeheerders in de uitgevoerde enquêtes blijkt dat de veranderde wetgeving tot op heden nog niet geleid heeft tot een structurele openstelling van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. De afgelopen jaren zijn er meer geslotenverklaringen bijgeplaatst dan verwijderd. Op provinciaal niveau heeft de toelating van (land)bouwverkeer wel aandacht. In enkele provincies is of wordt het beleid heroverwogen om zodoende soepeler om te kunnen gaan met het toelaten van (land)bouwverkeer op provinciale wegen.

Wat zijn de effecten op routekeuze, afgelegde afstand over de openbare weg?

Zoals geconstateerd in de vorige paragraaf heeft de wetgeving tot op heden slechts op enkele plekken geleid tot een openstelling van de hoofdrijbaan voor (land)bouwverkeer. Er is echter in meerdere gevallen sprake van sluiting van de hoofdrijbaan. We constateren dat de doelstelling om het (land)bouwverkeer in de bebouwde kommen te verminderen vooralsnog niet is gehaald. Doordat er meer geslotenverklaringen zijn ingevoerd dan zijn ingetrokken is het aannemelijk dat de afgelegde afstand voor (land)bouwvoertuigen eerder is toegenomen dan afgenomen.

Resultaten effect op handhaving

Doordat (land)bouwvoertuigen voor de wetswijziging nog geen kenteken hebben, waren er beperkte middelen om op deze (land)bouwvoertuigen te handhaven.

Zijn de toelatingseisen, permanente eisen en gebruikseisen dusdanig ingericht dat de politie bij staandehouding kan handhaven en voor een deel van de technische controle de assistentie van de RDW kan inroepen?

Volgens de politiedeskundigen is het mogelijk om effectief te handhaven op de wettelijke eisen van (land)bouwvoertuigen voor de permanente- en gebruikseisen. Hierbij zijn de permanente-, en gebruikseisen waaraan een voertuig moet voldoen over het algemeen duidelijk gedefinieerd en goed controleerbaar door de politie. Handhaving van de toelatingseisen is niet mogelijk. Dit komt doordat de toelatingseisen buiten het domein van de verkeershandhaving door de politie vallen.

Als er grondiger gekeken wordt naar de types overtredingen en ongevallen van (land)bouwverkeer dan zijn het volgens politiedeskundigen vaak niet de technische eigenschappen van (land)bouwvoertuigen maar juist het gebruik ervan dat voor gevaar zorgt.

De samenwerking tussen politie en de RDW verloopt volgens de politiedeskundigen goed.

Heeft invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs geleid tot een betere handhaafbaarheid van (land)bouwverkeer?

Uit een eerdere evaluatie van het T-rijbewijs is gebleken dat door de invoering van het T-rijbewijs de politie meer grip heeft gekregen op de handhaving van (land)bouwvoertuigen. Het grootste voordeel van het kentekenen voor de handhaving is dat de voertuigsoort gemakkelijker te identificeren is inclusief de technische eigenschappen. Hierdoor kan het voertuig 'uit de anonimiteit' worden gehaald, omdat met het kenteken ook de achterliggende kentekenhouder bekend is.

De handhaving van (land)bouwvoertuigen geschiedt hoofdzakelijk door staandehouding. De geautomatiseerde handhaving van snelheden van (land)bouwverkeer stuit namelijk op verschillende operationele problemen.

Welke gegevens zijn er over de resultaten van de handhaving, d.w.z. aantallen en types bekeuringen als gevolg van de uitgevoerde controles?

Het aantal geregistreerde verkeersovertredingen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) door (land)bouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid stijgt sinds 2019. De stijging is redelijk geleidelijk geweest t/m 2022. In 2023 is het aantal bekeuringen voor (land)bouwvoertuigen fors toegenomen van 1.640 bekeuringen in 2022 naar 2.097 bekeuringen in 2023.

De meeste bekeuringen (in 2023) worden gegeven voor het niet voldoen aan de gestelde eisen in de Regeling voertuigen en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Dit zijn:

- het niet houden aan de verkeersregels (28,8%);
- het rijden met de mobiele telefoon in de hand (22,9%);
- de lading, het uitrustingsstuk of het zicht is niet op orde (18,5%).

Wat is er bekend over het tegengaan van oneigenlijk gebruik, zoals het "ontduiken" van milieu- en Z.E.-zones?

Met (land)bouwvoertuigen mogen ook niet-agrarische activiteiten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld voor beroepsgoederenvervoer zoals transport van zand en grond met landbouwtrekker en gronddumper. In Nederland is het losgelaten dat trekkers alleen voor landbouwdoeleinden ingezet mogen worden. Goederenvervoer voor derden mag, mits in het bezit van een Eurovergunning. In de deelvraag die gesteld is, wordt bedoeld: het inzetten van (land)bouwvoertuigen voor niet-agrarische activiteiten.

Met een landbouw- of bosbouwtrekker, mobiele machine of motorrijtuig met beperkte snelheid mag er nog steeds onbelemmerd een milieu- of Z.E.-zone worden ingereden, aangezien zij niet onder de regelgeving van milieu- en Z.E.-zones vallen. Formeel is er dus geen sprake van oneigenlijk gebruik maar van ongewenst gebruik. De Z.E.-zones worden immers ingesteld uit oogpunt van luchtkwaliteit. Het gebruik van (land)bouwvoertuigen op fossiele brandstoffen als vervanging van bedrijfsauto's heeft een averechts effect op de doelstelling.

De handhaving op de milieu- en Z.E.-zones is niet mogelijk, omdat in het Reglement Verkeersregels en Verkeertekens voor (land)bouwvoertuigen in tegenstelling tot bedrijfsauto's geen eisen zijn gesteld aan de emissie ervan. (Land)bouwvoertuigen hebben meestal geen Euroclassificering, maar een overeenkomstige FASE-aanduiding. De milieuzones gaan nu echter uitsluitend uit van de Emissieklasse die gebaseerd is op Euro-aanduiding of datum eerste toelating en alleen voor bedrijfsauto's geldt. Daarbij komt nog dat voor conversie-(land)bouwvoertuigen geen FASE-aanduiding is vastgelegd in het kentekenregister.

Mede daarom wordt hier vrijwel niet op gehandhaafd door de politie noch door gemeente. Hierdoor is het onbekend hoeveel ongewenst gebruik van (land)bouwvoertuigen voorkomt.

Resultaten voertuigkentekening en uitvoering wetgeving

De invoering van de kentekening en de daarbij behorende wetgeving vraagt een inspanning van de voertuigeigenaren. Er is gekozen voor een systematiek van conversievoertuigen en nieuwe voertuigen waarbij de bestaande voertuigen zo eenvoudig mogelijk geregistreerd konden worden. Daarnaast maakt de registratie dat meer informatie over onder andere de aantallen (land)bouwvoertuigen beschikbaar is. Hieronder wordt verder ingegaan op de resultaten van het onderdeel kentekening en wetgeving.

Zijn de randvoorwaarden zoals digitaal loket en voorlichting aan de gebruiker volgens plan gerealiseerd en hoe worden deze door de gebruiker gewaardeerd?

Om de invoering van de registratie en kentekening zo soepel mogelijk te laten verlopen is besloten om het proces van de bestaande voertuigen via een conversieperiode zo eenvoudig mogelijk in te richten. Tot 1 januari 2022 kon de registratie digitaal plaatsvinden.

De waardering over het gebruik van het digitale loket nam tijdens de conversieperiode toe mede als gevolg van het feit dat het aandeel respondenten dat nog geen ervaring had met het digitale loket juist afnam. Ongeveer de helft van het aantal respondenten was positief tot zeer positief. Zestien procent van de respondenten was negatief tot zeer negatief over het digitaal loket.

Aandachtspunt is dat het registreren op naam van een maatschap niet mogelijk bleek. Het registreren van voertuigen op een onderneming zonder rechtspersoonlijkheid is alleen mogelijk op een vennootschap onder firma of een commanditaire vennootschap. De Minister heeft aangegeven registreren op maatschap mogelijk te gaan maken.

Aantal aangevraagde kentekens, vergelijking van deze aantallen met de grootte van het voertuigpark in de verschillende categorieën.

De registratie van de (land)bouwvoertuigen kwam in 2021 traag op gang, pas in het laatste kwartaal van 2021 nam het aantal registraties toe.

Voordat voertuigen geregistreerd werden waren er diverse inschattingen van de aantallen (land)bouwvoertuigen. De inschatting van de MMBS-en is redelijk goed gemaakt. Het aantal LBT's en LBTAs is uiteindelijk veel hoger dan gedacht.

Aangezien in de laatste maanden van 2021 nog veel registraties hebben plaatsgevonden konden deze in 2021 niet allemaal worden verwerkt waardoor nog niet alle aangemelde (land)bouwvoertuigen per 1 januari 2022 voorzien waren van een kenteken. De politie schreef daarom t/m 30 juni 2022 nog geen bekeuringen uit voor (land)bouwvoertuigen die nog geen kentekenbewijs hadden.

Analyse APK-resultaten per type LBT, eventuele regionale verschillen.

De Nederlandse wetgeving heeft maximaal gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheden voor de APK-plicht. De APK-plicht voor (land)bouwvoertuigen is bekend onder de naam APK-3. Resultaat van deze uitzonderingen is dat een beperkt deel van de voertuigen daadwerkelijk gekeurd is: in 2021 34 voertuigen, in 2022 192 voertuigen en in 2023 150 voertuigen. Het beoogde verkeersveiligheidseffect van de APK-3 wordt daarmee niet gerealiseerd. Tevens zal het aantal ter keuring aangeboden voertuigen op termijn effect hebben op het aantal beschikbare locaties waar een keuring kan worden uitgevoerd waardoor de gemiddelde afstand tot een keuring locatie kan toenemen. Bij een te laag aantal gekeurde voertuigen zal de investering van (her)certificatie voor bedrijven niet opwegen tegen de opbrengsten waardoor APK-3-keuringsstations sluiten.

Ongeveer 5% van de (land)bouwvoertuigen kwam in 2023 de eerste keer niet door de APK keuring komt. Van de 18 afgekeurde voertuigen zijn uiteindelijk 16 stuks bij een tweede keuring alsnog goedgekeurd. Er is geen inzicht verkregen in de regionale spreiding van de APK-3 keuringen. Gelet op de relatief lage aantallen geeft een dergelijke verdeling ook weinig meerwaarde in de analyse. Deze informatie is namelijk vooral van belang om te bepalen of er voldoende capaciteit is om de voertuigen te kunnen keuren.

Overzicht individueel goedgekeurde voertuigen, terugroepacties.

In totaal zijn er na 2020 18.310 nieuwe (land)bouwvoertuigen individueel goedgekeurd om daarna geregistreerd te kunnen worden en te mogen rijden op de weg. Er zijn daarnaast 24.324 voertuigen ingeschreven die reeds door de fabrikant zijn voorzien van een Europese typegoedkeuring via de zogenaamde versnelde regeling en 10.981 mobiele machines via de zogenaamde tijdelijke voorziening.

Er hebben in de periode 2020-2023 geen terugroepacties plaatsgevonden voor LBT's, MM's, LBTA's en MMBS-en voor zover dit geen vluchtvoertuigen (personenauto's en buggy's die als MMBS staan geregistreerd) waren.

Hoewel er dus geen sprake lijkt van gebreken bij (land)bouwvoertuigen met een (hoog) veiligheidsrisico heeft de nieuwe wetgeving wel een veiligheidsvoordeel opgeleverd. De vluchtvoertuigen zouden zonder kentekenregister immers niet teruggeroepen kunnen worden terwijl er wel een gebrek aan het voertuig is. Het kentekenregister levert daarmee een bijdrage aan de verkeersveiligheid op het Nederlandse wegennet.

Resultaten economische effecten (markt toezicht)

De invoering van de APK-, registratie- en kentekenplicht levert mogelijk economische effecten voor de (markt)sector.

Wat zijn de effecten voor de markt sectoren: vermindering oneigenlijk gebruik, tegengaan concurrentie vervalsing en ontduiken regelgeving?

Met (land)bouwvoertuigen mogen ook niet-agrarische activiteiten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld voor beroepsgoederenvervoer zoals transport van zand en grond met landbouwtrekker en gronddumper. In Nederland is het losgelaten dat trekkers alleen voor landbouwdoeleinden ingezet mogen worden. Goederenvervoer voor derden mag, mits in het bezit van een Eurovergunning. In de deelvraag die gesteld is, wordt bedoeld: het inzetten van (land)bouwvoertuigen voor niet-agrarische activiteiten.

Het effect van oneigenlijk gebruik is niet bekend aangezien dit niet gemeld of geregistreerd wordt. Oneigenlijk gebruik met betrekking tot het inrijden van milieuzones is door het ontbreken van een emissieklasse niet handhaafbaar. De sector (de bestuurders van (land)bouwvoertuigen) heeft aangegeven niet te weten (51%) of het oneigenlijk gebruik is veranderd door de wetgeving. Wel heeft 37% aangegeven dat het oneigenlijk gebruik gelijk is gebleven.

Het terugkeuren van een voertuig naar een MMBS in combinatie met een afwijkende rijbewijsplicht en geen belastingplicht voor de MMBS'en zorgde voor een oneerlijke concurrentie aangezien er misbruik werd gemaakt van de voertuigcategorie MMBS. Om het misbruik tegen te gaan, is met invoering van de wet besloten om de categorie MMBS uit te faseren.

Door de experts wordt de concurrentievervalsing niet meer als serieus probleem beschouwd door onder andere de afschaffing van de rode diesel, de invoering van het T-rijbewijs, goedkeurings- en registratieplicht, kentekenplaat, handhaving op WA-verzekering, en de benodigde Eurovergunning.

Wat zijn de voordelen voor de sector: verhandelbaarheid, effect diefstal, aanvragen ontheffingen?

Er zijn geen cijfers beschikbaar over de verhandelbaarheid van (land)bouwvoertuigen. Het is daardoor ook niet bekend wat, of als gevolg van, de nieuwe wet- en regelgeving de voordelen zijn ten aanzien van de verhandelbaarheid. Tijdens de expertbijeenkomst kwam naar voren dat voertuigen zonder een kenteken lastiger te verkopen zijn. Met name de exportwaarde van een voertuig zonder kenteken is aanzienlijk lager. Daarnaast lopen kopers van (land)bouwvoertuigen er soms tegenaan dat voertuigen niet goed zijn geregistreerd.

Diefstal van (land)bouwvoertuigen werd bijgehouden in het Mobiele Objectenregister op basis van aangifte bij de politie en registratie bij de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). De RDW beheert het bronbestand gestolen voertuigen. Doordat (land)bouwvoertuigen in het verleden niet geregistreerd werden, was het toentertijd lastig om zaken als diefstal te registreren. Nu de (land)bouwvoertuigen in het kentekenregister worden opgeslagen worden de gestolen (land)bouwvoertuigen daarin voorzien van een status, overeenkomstig alle andere voertuigsoorten.

Het aantal (land)bouwvoertuigen dat wordt teruggevonden is laag. Voor een landbouw- of bosbouwtrekker was het terugvindpercentage in 2023 slechts 14%, waar dit voor personenauto's 47% was in 2023.

Met de invoering van de kentekening is besloten dat bij de RDW een centraal loket wordt ingesteld voor het afgeven van ontheffingen voor (land)bouwverkeer met buitenwettelijke massa's, en afmetingen op het gebied van breedte, hoogte en lengte. Het voordeel van een centraal loket is dat het voor de voertuigbezitter eenvoudiger wordt om te voldoen aan de wetgeving en er ontstaat een beter inzicht in waar wel en niet gereden mag worden met het voertuig. Afgesproken is dat ontheffingen verleend door een centraal loket gelden voor één jaar in plaats van de huidige drie jaar. Tot op heden is het centrale loket voor het afgeven van deze ontheffingen niet gerealiseerd. De sector (Cumela, LTO Nederland en Fedecom) geeft aan hier wel behoefte aan te hebben. De RDW geeft op dit moment ontheffingen af voor drie jaar, voor landbouwvoertuigen (zonder lading) met een breedte tot 3,50 meter, namens 70% van de wegbeheerders.

Wat zijn de kosten? Er dient gerapporteerd te worden over de daadwerkelijke kosten van naleving voor de bedrijven opgesplitst over de verschillende kosten componenten.

Om te voldoen aan de onderhavige wet- en regelgeving (nalevingkosten) moeten bedrijven kosten maken. Hierbij is onderscheid gemaakt in de financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en de administratieve lasten.

De inschatting was dat er in totaal €29.007.400 aan incidentele kosten gemaakt zouden worden. Uiteindelijk is het aantal voertuigen dat is geregistreerd hoger dan verwacht, waardoor ook de totale kosten navenant hoger zijn dan de verwachting was. In totaal is er €31.504.886 aan incidentele kosten gemaakt.

De inschatting was dat de structurele kosten jaarlijks €746.940 zouden zijn. Ook dit blijkt hoger dan verwacht: er zijn in 2022 en 2023 meer nieuwe voertuigen geregistreerd dan jaarlijks werd verwacht.

De (land)bouwsector geeft aan vooral kosten te hebben gemaakt voor registratie bij de RDW en voor kenteken platen. En extra kosten, zoals voor arbeidsuren en montagekosten. Daarnaast wordt aangegeven dat men extra kosten moet maken voor verzekeringen. Fabrikanten van nieuwe voertuigen hebben structurele kosten, zoals arbeidsuren en montage. (Land)bouwvoertuigen die APK-plichtig zijn moeten jaarlijks gekeurd worden, wat kosten met zich meebrengt.

Conclusie en aanbevelingen

De centrale vraag van de evaluatie: hoe doeltreffend is de wet en wat zijn de effecten van deze wet in de praktijk, plus wat zijn de nalevingskosten. Daarnaast is deze evaluatierapportage bedoeld om na te gaan of eventuele aanpassingen te overwegen zijn, en om aanbevelingen te doen.

Doeltreffendheid en effecten van de wet

De evaluatie van de wetgeving toont aan dat de wijziging heeft geleid tot verbeteringen op het gebied van handhaafbaarheid. Dankzij de wetswijziging komen er geen nieuwe voertuigen meer op de weg die niet voldoen aan de technische goedkeuringsvoorschriften, ook kan de politie (land)bouwvoertuigen nu beter identificeren en daarop handhaven. De verzekeringsplicht kan centraal worden gehandhaafd. Bovendien is er meer bekend over het aantal gestolen (land)bouwvoertuigen, waarbij opvalt dat het aantal teruggevonden (land)bouwvoertuigen laag is. De doeltreffendheid voor het tegengaan van oneigenlijk gebruik, zoals het ontduiken van milieuzones, is minder duidelijk.

Wat het effect van de wetswijziging op de verkeersveiligheid is, is nog onduidelijk. De afgelopen jaren is het totale aantal ongevallen met slachtoffers in Nederland gestegen, inclusief ongevallen met (land)bouwvoertuigen. Opvallend is dat de regelgeving omtrent de snelheid binnende bebouwde kom voor bestuurders van (land)bouwvoertuigen onduidelijk blijkt. Daarnaast heeft de wetswijziging er nog niet toe geleid dat meer wegen buiten de bebouwde kom zijn opengesteld voor (land)bouwverkeer. Daarnaast is het beoogde positieve verkeersveiligheidseffect van de APK-3 niet gerealiseerd. Door uitzonderingen zijn maar enkele (land)bouwvoertuigen gekeurd.

Het vereenvoudigen van administratieve processen voor de sector is nog niet behaald, de invoering van het centrale loket voor ontheffingen heeft nog niet plaatsgevonden. De wetswijziging heeft ook niet geleid tot meer inzicht in de verhandelbaarheid van (land)bouwvoertuigen.

Nalevingskosten

Uiteindelijk is het aantal geregistreerde voertuigen hoger dan verwacht, waardoor ook de totale kosten navenant hoger zijn dan aanvankelijk gedacht. Ook zijn de afgelopen twee jaren (2022 en 2023) meer nieuwe voertuigen geregistreerd dan vooraf werd voorzien. Daardoor zijn ook de jaarlijkse kosten hoger dan verwacht.

Aanbevelingen

Uit de evaluatie zijn diverse knelpunten gekomen waarbij aanpassingen wenselijk zijn. Sommige voorbereidingen zijn al gestart, zoals het mogelijk maken van de registratie van (land)bouwvoertuigen op maatschappen. Wij doen aanvullend de volgende aanbevelingen:

- De maximale snelheid van (land)bouwvoertuigen koppelen aan de door de wegbeheerder ingestelde snelheid.
- De uitzonderingscriteria voor APK-3 opnieuw heroverwegen.
- De milieuklasse registreren in het kentekenregister.



1 Inleiding en achtergrond van de evaluatie

1.1 Inleiding

Op de Nederlandse wegen rijden veel verschillende soorten voertuigen. (Land)bouwvoertuigen (hier gebruikt als verzamelnaam voor landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS), mobiele machines (MM) en aanhangwagens die door die voertuigen worden getrokken) zijn hierbinnen een relatief kleine, maar diverse groep. Om de verkeersveiligheid rondom (land)bouwvoertuigen te verbeteren zijn er de laatste jaren diverse veranderingen doorgevoerd in de wet- en regelgeving.

1.1.1 Achtergrond van de evaluatie

De Eerste Kamer heeft ingestemd met de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994) in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU. Deze is op 1 januari 2021 in werking getreden (Staatsblad 2020, 167, 2020). Het wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving heeft betrekking op de volgende aspecten:

- Stapsgewijze invoering van algemene periodieke keuring (APK-plicht) voor snelle landbouw- of bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/uur;
- Registratieplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en voor zover van toepassing LBTA's;
- Kentekenplaatplicht voor LBT's, MM's, MMBS'en en LBTA's die door dergelijke voertuigen worden getrokken. De kentekenplaat is vanaf 2022 verplicht voor alle (land)bouwvoertuigen die harder kunnen en willen rijden dan 25 km/u en voor de rest verplicht vanaf 2025;
- De registratieplicht en de plicht tot het voeren van een kentekenplaat voor nieuwe LBT's, LBTA's en MM's zal vanzelfsprekend ingaan vanaf de inwerkingtredingsdatum van de wet;
- Bestaande LBTA's waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 kilometer per uur bedraagt, hoeven niet te worden geregistreerd, maar moeten voor gebruik op de openbare weg worden voorzien van een witte volgplaat (een witte kentekenplaat);
- Snelheidsverhoging voor (land)bouwvoertuigen die dat constructief kunnen.

Tijdens de behandeling van de wijziging van de WVV 1994 heeft de Tweede Kamer gevraagd om een evaluatie van (in ieder geval) de doeltreffendheid en effecten van deze wet in de praktijk, plus van de nalevingskosten. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft deze rapportage toegezegd aan de Kamer drie jaar na de invoeringsdatum. Daarvan leest u hier het verslag. Deze rapportage beschrijft de geconstateerde effecten van de wet op basis van de resultaten van de nulmeting van de wetswijziging en drie opeenvolgende tussentijdse metingen.

Wanneer een verandering van wet- en regelgeving wordt ingevoerd, is het belangrijk om de effecten hiervan te monitoren (ex-post-evaluatie). Hiervoor is het noodzakelijk om vooraf een goed beeld te hebben van de situatie (ex-ante). De evaluatie bestaat uit een nulmeting om het beeld vóór de invoering van de wet- en regelgeving te bepalen. Daarnaast is er drie jaar lang jaarlijks een tussenmeting gehouden om het effect van de wet- en regelgeving te monitoren. Nadat per 2025 de wet geheel geëffectueerd is, kan de eindevaluatie plaatsvinden.

Deze rapportage beschrijft de geconstateerde effecten van de wet op basis van de resultaten van de nulmeting van de wetswijziging en de drie opeenvolgende tussentijdse metingen.

(Land)bouwverkeer is de verzamelterm voor:

- Landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT) op wielen: Europese voertuig categorie T
- Landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT) op rupsbanden: Europese voertuig categorie C
- Landbouw- of bosbouw aanhangwagens (LBTA): Europese voertuig categorie R
- Verwisselbare getrokken uitrustingsstukken: Europese voertuig categorie S
- Motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS): nationale voertuig categorie Z (tot 1 januari 2021)
- Mobiele machines (MM): nationale voertuig categorie U (vanaf 1 januari 2021)

1.2 Wet- en regelgeving met betrekking tot (land)bouwverkeer

In deze paragraaf beschrijven we de regelgeving vóór (land)bouwverkeer. Daarbij beschrijven we eerst de situatie voor de wetwijziging van 2021, vervolgens gaan we in op de verandering in de regelgeving. Ten slotte geven we een toelichting op de mogelijk positieve (verkeersveiligheids)effecten die door de APK-, registratie- en kentekenplicht verwacht werden.

1.2.1 Vóór de wetwijziging van 2021

In Nederland valt de regelgeving voor (land)bouwvoertuigen onder de WVV 1994 en sinds 1995 mogen (land)bouwvoertuigen op de openbare¹ weg rijden ongeacht het gebruiksdoel. Daarvoor mocht dat alleen voor agrarische doeleinden. Volgens de wet- en regelgeving vóór de wetwijziging van 2021 gold het volgende voor LBT's en MMBS'en op de openbare weg:

- De maximumsnelheid die de voertuigen mogen rijden is 25 km/u;
- Er dient een afgeknotte gevarendriehoek gemonteerd te zijn achterop het voertuig;
- Er is geen kentekening van (land)bouwvoertuigen;
- Er is geen periodieke keuring (APK);
- Bestuurders dienen sinds 1 juli 2015 in het bezit te zijn van een tractorrijbewijs (T-rijbewijs);
- Per 1 juli 2005: goedkeuringsplicht voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen van de categorie T1, T2, T3 en T5
- Per 1 juli 2008: goedkeuringsplicht voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen van de categorie T4.2
- Per 1 januari 2016: goedkeuringsplicht van en het markttoezicht op alle landbouw- of bosbouwtrekkers, landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken (verordening nr. 167/2013 (Europees parlement, 2013));
- Er gelden permanente gebruikseisen en (technische) eisen (m.b.t. remmen, verlichting, spiegels, massa, aslasten en maximale afmetingen);
 - Er gelden richtlijnen voor de remvertraging van (land)bouwvoertuigen;
 - Bij een maximumconstructiesnelheid van 30km/u, moet de remvertraging minimaal 2,4m/s² zijn;
 - Bij een maximumconstructiesnelheid van meer dan 30km/u moet dit minimaal 3,1m/s² zijn;
 - Daarnaast kunnen ontheffingen worden verleend voor (land)bouwvoertuigen met betrekking tot gewicht, breedte en lengte. Zo kunnen wegbeheerders voor voertuigen die breder zijn dan 3 meter een mandaat verstrekken aan de RDW voor voertuigen met een breedte tot 3,5 meter. Enkele keren worden speciale ontheffingen verleend tot 4 meter. Hierdoor kunnen die voertuigen toch op bepaalde wegen rijden.

Grensverkeerkenteken: in de grensgebieden van Nederland voeren (land)bouwvoertuigen wel een kenteken, omdat dit in de ons omringende landen verplicht is. Dit betekent dat als (land)bouwvoertuigen de grens passeren, de voertuigen een kenteken aan beide zijden van het voertuig moeten voeren.

1.2.2 Verandering in wet- en regelgeving

Op 20 mei 2020 is de wijziging van de WVV 1994 gepubliceerd (Staatsblad 2020, 167, 2020). Het betreft de invoering van registratie- en kentekenplicht voor (land)bouwvoertuigen. Met het wetsvoorstel wordt de basis gelegd voor de door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging voor LBT's en een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen.

De wet is tot stand gekomen na een langdurig proces waarbij het voldoen aan Europese regelgeving, verkeersveiligheid, de belangen van de sector en de uitvoerbaarheid een rol hebben gespeeld.

Het wetsvoorstel is tot stand gekomen in afstemming met een brede klankbordgroep met daarin brancheverenigingen (RAI Vereniging, LTO Nederland, Cumela, Fedecom, FEHAC, Bouwend Nederland, Fehamec, TLN, Evofenedex, BMWT), handhavers (Openbaar Ministerie en Politie), wegbeheerders (IPO, VNG, UvW), goedkeuringsinstantie en registrerende instantie de RDW en maatschappelijke organisaties (Fietsersbond en SWOV). Er is hierbij nog nader overleg gevoerd met LTO Nederland, Cumela, Fedecom, IPO en VNG. Deze partijen hebben toentertijd schriftelijk laten weten akkoord te zijn met de inhoud van het wetsvoorstel.

Het wetsvoorstel betrof de volgende wijzigingen inde WVV 1994 (zie ook memorie van toelichting (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019) en nota naar aanleiding van het verslag):

- Registratie van LBT's, MMBS'en en MM's. Voor bestaande voertuigen geldt een conversieperiode van 12 maanden (1 januari 2021 t/m 31 december 2021). Bestaande LBT's waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 kilometer per uur bedraagt, hoeven niet te worden geregistreerd, maar moeten voor gebruik op de openbare weg worden voorzien van een witte volgplaat.
- Voor voertuigen die niet op de openbare weg komen, geldt geen APK-, registratie en kentekenplicht. Ook wordt een aantal voertuigen uitgezonderd, omdat ze zijn uitgezonderd van de rijbewijs plicht vanwege de medische geschiktheid van een groot gedeelte van de bestuurders. Bovendien zijn enkele specifieke voertuigen, die zeer sporadisch gebruikmaken van de weg en nauwelijks in aanraking komen met het overige, reguliere verkeer, uitgezonderd.
- De bestaande systematiek voor goedkeuring, toelating tot de weg, inschrijving, tenaamstelling, kentekening, modificatie en uitschrijving wordt ook toegepast op LBT's, MM's en LBT's.
- Voor kentekening van het bestaande wagenpark geldt een overgangsregeling. Deze overgangstermijn stopt op 31-12-2024: alle voertuigen die op de openbare weg willen, hebben dan een kentekenplaat nodig. Voor deze overgangstermijn is het voeren van een kentekenplaat vrijwillig, met uitzondering van de volgende gevallen:
 - Het betreft een LBT waarvoor de APK-plicht geldt;
 - Met het voertuig wordt harder dan 25 km/u gereden;
 - Het voertuig is ontheffingsplichtig, omdat het zonder ontheffing niet is toegelaten tot de weg (ongeacht de maximumconstructiesnelheid), omdat het bijvoorbeeld te lang of te breed is.
- Nieuwe voertuigen moeten voorzien zijn van een kentekenplaat.
- APK-plicht zal gelden voor (land)bouwtrekkers met maximumconstructiesnelheid hoger dan 40 km/u. Overeenkomstig de APK-richtlijn is er een uitzondering voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen die worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden en die hoofdzakelijk rijden op het terrein waar zulke activiteiten plaatsvinden, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers.

Overzicht verplichtingen per voertuigsoort, waarbij onderscheid is gemaakt tussen bestaande en nieuwe voertuigen (nota naar aanleiding van het verslag):

Tabel 1-1: Overzicht verplichtingen per voertuigsoort (Cumela, 2020)

Voertuigsoort	Bestaand/ nieuw	Verplichtingen			
		APK	Registratie	Kentekenplaat	Witte volgplaat
Landbouw- of bosbouwtrekkers (>40km/u)	Bestaand, nieuw	Ja	Ja	Ja	n.v.t.
Landbouw- of bosbouwtrekkers (≤40 km/u en >25km/u)	Bestaand	Nee	Ja	Ja, tot 2025 alleen als men harder kan en wil rijden dan 25 km/u, vanaf 1/1/2025 verplicht	n.v.t.
	Nieuw			Ja	
Landbouw- of bosbouwtrekkers (≤25km/u)	Bestaand	Nee	Ja	Nee, vanaf 1/1/2025 wel verplicht	n.v.t.
	Nieuw			Ja	
Landbouw- of bosbouwaanhangwagens (>25km/u)	Bestaand	Nee	Ja	Ja, tot 2025 als men harder kan en wil rijden dan 25 km/u, vanaf 1/1/2025 verplicht	Ja, als plaat trekker niet zichtbaar is
	Nieuw			Ja	n.v.t.
Landbouw- of bosbouwaanhangwagens (≤25km/u)	Bestaand	Nee	Nee, tenzij voor het voertuig een ontheffing nodig is	Nee, tenzij voor het voertuig een ontheffing nodig is	Ja, als plaat trekker niet zichtbaar is
	Nieuw		Ja	Ja	n.v.t.
MMBS'en	Bestaand	Nee	Ja	Ja, tot 2025 alleen als men harder kan en wil rijden dan 25 km/u, vanaf 1/1/2025 verplicht	n.v.t.
	Nieuw	Categorie bestaat niet voor nieuwe voertuigen			
Mobiele machines	Bestaand	Categorie bestaat niet voor bestaande voertuigen			
	Nieuw	Nee	Ja	Ja	n.v.t.

- De RDW gaat op termijn een loket inrichten voor centrale ontheffingsverlening van breedte-, lengte-, hoogte- of maximummassa-eisen aan tractoren en (land)bouwaanhangwagens, zodat die toegelaten kunnen worden tot bepaalde wegen. Ontheffingsverlening zal alleen plaatsvinden op basis van kenteken. Dit wordt via een ander wetsvoorstel geregeld.
- Wegbeheerders streven een “ja, tenzij” beleid na: in principe worden de wegen vrijgegeven behalve als er redenen zijn vanuit het oogpunt van - in ieder geval - verkeersveiligheid om dat niet te doen.

1.2.3 Mogelijk positieve (verkeersveiligheids)effecten door de APK-, registratie- en kentekenplicht

Aspecten die indirect volgen uit de introductie van de APK-, registratie-, en kentekenplicht zijn onder andere gewijzigd toelatingsbeleid voor (land)bouwoertuigen tot gebiedsontsluitingswegen. De wegbeheerders maken zelf de afweging voor het toelatingsbeleid van (land)bouwverkeer op hun wegen. Tezamen met de introductie van de APK-, registratie- en kentekenplicht wordt een snelheidsverhoging ingevoerd naar 40 km/uur. Hiermee wordt het snelheidsverschil met gemotoriseerd verkeer kleiner waardoor de wegbeheerder rond- en randwegen mogelijk vaker kan openstellen omdat de impact op de doorstroming vermindert. Er vinden door dit kleinere snelheidsverschil bovendien naar verwachting minder inhaalbewegingen plaats met een positief gevolg voor de verkeersveiligheid.

Door de registratieplicht en kentekening is het beter mogelijk om te handhaven op de technische goedkeuring van (land)bouwoertuigen. Tevens vereenvoudigt de kentekenplicht handhaving op (land)bouwoertuigen door de politie. Het gaat hierbij niet alleen om de voertuigeisen, maar ook om bijvoorbeeld het verbeteren en eenvoudiger maken van de controle op snelheid, lading, rijbewijsplicht en of een ontheffing voor het gebruik van bepaalde wegen is afgegeven omdat door het kenteken niet altijd meer een staandehouding hoeft plaats te vinden. Ook kan diefstal beter worden tegengegaan en kunnen gestolen (land)bouwoertuigen gemakkelijker worden opgespoord.

Het invoeren van de registratie- en kentekenplicht is, voor een deel, breder dan alleen land- en bosbouwtrekkers om een mogelijke vlucht van voertuigen naar de categorie MMBS te voorkomen. De categorie MMBS wordt uit gefaseerd en een nieuwe categorie, Mobiele Machine (MM), wordt geïntroduceerd.

Bij invoering van de nieuwe wet- en regelgeving voor de APK-, registratie- en kentekenplicht was het idee dat op termijn ook een centraal ontheffingsstelsel voor (land)bouwoertuigen zou worden ingericht. De verwachting was dat dit via een apart wetgevingstraject in werking gesteld zou zijn in 2023.

Het doel daarbij is om te komen tot een centraal, eenvoudig en goedkoop aanvraag- en afgifteproces voor ontheffingsverlening. Op dit moment is een centrale plek hiervoor nog niet geregeld. Een centrale plek voor ontheffingen betekent dat de aanvrager straks bij één loket, de RDW, terecht kan.

2 Opzet van de evaluatie en onderzoeksmethode

De nieuwe wet- en regelgeving voor de introductie van de APK-, registratie- en kentekenplicht voor (land)bouwverkeer is sinds 1 januari 2021 van kracht. Deze wetswijziging heeft invloed op o.a. verkeersveiligheid, bereikbaarheid, processen bij verschillende partijen en wetgeving en handhaving.

De uitvraag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving heeft een tweeledig doel:

- Als eerste dient de evaluatie de doeltreffendheid en effecten van de wetswijziging in de praktijk, plus nalevingskosten over de eerste drie jaar in kaart te brengen.
- Daarnaast is de op te leveren rapportage “Tussentijdse evaluatie Introductie APK, registratie en kenteken (land)bouwvoertuigen” bedoeld om informatie te vergaren om eventuele aanpassingen te overwegen.

Bij de evaluatie gaat het daarbij om het beantwoorden van vragen rond verkeersveiligheid, handhaving, kentekening en wetgeving en economische effecten.

Voor het beantwoorden van de doelstelling, is ervoor gekozen de onderzoeksvragen onder te verdelen naar de vier thema's: verkeersveiligheid, handhaving, kentekening en wetgeving en economische effecten.

A. Verkeersveiligheid

1. Wat is het effect op de verkeersveiligheid door de snelheidsverhoging zowel in de bebouwde kom als daarbuiten op de verschillende wegtypes?
2. In welke mate hebben wegbeheerders maatregelen genomen om (land)bouwverkeer te beheersen zoals het openstellen van wegen, beperken van toegang, snelheidsmaatregelen?
3. Wat zijn de effecten op route keuze, afgelegde afstand over de openbare weg?

B. Effect op handhaving

1. Zijn de toelatings-, permanente- en gebruikseisen dusdanig ingericht dat de politie bij staandehouding kan handhaven en voor een deel van de technische controle de assistentie van de RDW kan inroepen?
2. Heeft invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs geleid tot een betere handhaafbaarheid van (land)bouwverkeer?
3. Wat zijn de feitelijke resultaten van de handhaving, aantal en resultaten van de uitgevoerde controles, eventueel gebruik van camera's?
4. Zorgt de nieuwe wet- en regelgeving voor het tegengaan van oneigenlijk gebruik zoals het ontduiken van milieuzones?

C. Voertuigkentekening en uitvoering wetgeving

1. Zijn de randvoorwaarden zoals digitaal loket en voorlichting aan de gebruiker volgens plan gerealiseerd en hoe worden deze door de gebruiker gewaardeerd?
2. Aantal aangevraagde kentekens, vergelijking van deze aantallen met de grootte van het voertuigpark in de verschillende categorieën.
3. Analyse APK-resultaten per type LBT, eventuele regionale verschillen.
4. Overzicht individueel goedgekeurde voertuigen, terugroepacties.

D. Economische effecten (markt toezicht)

1. Effecten voor de marktsectoren: vermindering oneigenlijk gebruik, tegengaan concurrentievervalsing en ontduiken regelgeving.
2. Voordelen voor de sector: verhandelbaarheid, effect diefstal, aanvragen ontheffingen.
3. Kosten, er dient gerapporteerd te worden over de daadwerkelijke kosten van naleving voor de bedrijven opgesplitst over de verschillende kosten componenten.

2.1 Toegepaste onderzoeksmethoden

Allereerst is de referentiesituatie (tijdens de nulmeting) in beeld gebracht om uitspraken te kunnen doen over de effecten van de invoering van de snelheidsverhoging en kentekening van (land)bouwverkeer. Vervolgens is jaarlijks een tussenmeting uitgevoerd (1-, 2- en 3-meting). Daarbij is gebruik gemaakt van diverse onderzoeksmethoden om een zo compleet mogelijk beeld te verkrijgen.

A. Verkeersveiligheid

Om de onderzoeksvragen over verkeersveiligheid te beantwoorden zijn drie methoden gebruikt:

- Een online vragenlijst is uitgezet onder wegbeheerders en weggebruikers.
- Analyseren van open data zoals de jaarlijks geactualiseerde BRON-gegevens, NDW-gegevens zoals het verkeersbordenbestand en de verkeersbesluiten C08 en C09 (Staatscourant).
- De Kadastermethode om inzicht te verkrijgen in de routekeuzes en afgelegde afstanden in beeld te brengen.

B. Effect op handhaving

Naast de beschikbare data zijn er bij de nulmeting interviews geweest met twee politiefunctionarissen die beiden inhoudelijke experts zijn op het gebied van wet- en regelgeving en handhaving van (land)bouwverkeer. Bij de 1-, 2-, en 3-meting zijn er onder leiding van de SWOV expertbijeenkomsten gehouden. Hierbij waren de naast politie ook Fedecom, Cumela, RDW en CVOM aanwezig.

Om de onderzoeksvragen over handhaving te beantwoorden zijn drie methoden gebruikt:

- Interviews met deskundigen bij de politie over de ervaren en verwachte gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de handhavingspraktijk.
- Een online vragenlijst over ervaringen met de handhaving van het (land)bouwverkeer is tijdens de nulmeting uitgezet onder surveillerende agenten bij de politie in verschillende Nederlandse regio's.
- Uitvragen van bekeuringsgegevens van aantal en samenstelling van bekeuringen voor overtredingen van (land)bouwverkeer bij CJIB.

C. Voertuigkentekening en uitvoering wetgeving

Om de onderzoeksvragen over kentekening en wetgeving te beantwoorden zijn twee methoden gebruikt:

- Een online vragenlijst over de ervaringen voor het registreren van voertuigen onder bestuurders van (land)bouwvoertuigen. Deze enquête is uitgezet via verschillende belangenorganisaties.
- Analyseren van de opendata die de RDW beschikbaar stelt over geregistreerde voertuigen.

D. Economische effecten (markt toezicht)

Om de onderzoeksvragen over de economische effecten te beantwoorden zijn drie methoden gebruikt:

- Analyseren van de beschikbare online-informatie over de kosten omtrent het registreren van voertuigen.
- Interview deskundigen/expertbijeenkomst + online vragenlijst aan bestuurders van (land)bouwvoertuigen.
- Analyseren resultaten diefstalgegevens van het LIV.

Tabel 2-1: Onderzoeksmethode per aspect

	Aspect	Methode	
A1	Effect op de verkeersveiligheid door de snelheidsverhoging zowel in de bebouwde kom als daarbuiten op de verschillende wegtypes.	Deskresearch Expert opinion	<u>Deskresearch</u> : Ongevallen analyse <u>Expert opinion</u> : via enquête
A2	De mate waarin wegbeheerders maatregelen hebben genomen om (land)bouwverkeer te beheersen zoals het openstellen van wegen, beperken van toegang, snelheidsmaatregelen.	Deskresearch Expert opinion	<u>Deskresearch</u> : Opendedata (NDW gegevens over bebording) <u>Expert opinion</u> : via enquête
A3	Effecten op route keuze, afgelegde afstand over de openbare weg.	Meting	<u>Meting</u> : (Land)bouwverkeer route analyse methode Kadastermethode
B1	Zijn de toelatings-, permanente- en gebruikseisen dusdanig ingericht dat de politie bij staandehouding kan handhaven en voor een deel van de technische controle de assistentie van de RDW kan inroepen.	Expert opinion	<u>Expert opinion</u> : interview SWOV <u>Expert opinion</u> : Interviewen politie zoals landbouwbrigadier
B2	Heeft invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs geleid tot een betere handhaafbaarheid van landbouwverkeer.	Expert opinion Metingen	<u>Expert opinion</u> : Interviewen politie zoals landbouwbrigadier <u>Metingen</u> : Cijfers Ministerie i.r.t. T-rijbewijs
B3	Feitelijke resultaten van de handhaving, aantal en resultaten van de uitgevoerde controles, eventueel gebruik van camera's.	Expert opinion	<u>Expert opinion</u> : Interviewen politie zoals landbouwbrigadier
B4	Tegengaan van oneigenlijk gebruik zoals het ontduiken van milieuzones.	Expert opinion	<u>Expert opinion</u> : Interviewen politie zoals landbouwbrigadier
C1	Zijn de randvoorwaarden zoals digitaal loket en voorlichting aan de gebruiker volgens plan gerealiseerd en hoe worden deze door de gebruiker gewaardeerd?	Expert opinion Metingen	<u>Expert opinion</u> : Enquête onder gebruikers (LTO/Cumela) <u>Metingen</u> : Opvragen data RDW
C2	Aantal aangevraagde kentekens, vergelijking van deze aantallen met de grootte van het voertuigpark in de verschillende categorieën.	Metingen	<u>Metingen</u> : Opvragen data RDW
C3	Analyse APK-resultaten per type LBT eventuele regionale verschillen.	Metingen	<u>Metingen</u> : Opvragen data RDW, vergelijken met aannames vorige keer
C4	Overzicht individueel goedgekeurde voertuigen, terugroepacties.	Metingen	<u>Metingen</u> : Opvragen data RDW
D1	Effecten voor de markt sectoren: vermindering oneigenlijk gebruik, tegengaan concurrentie vervalsing en ontduiken regelgeving.	Expert opinion Metingen	<u>Metingen</u> : Gegevens obv registratieplicht RDW (vanaf 1-meting) <u>Expert opinion</u> : Interviewen politie zoals landbouwbrigadier
D2	Voordelen voor de sector: verhandelbaarheid, effect diefstal aanvragen ontheffingen.	Expert opinion Metingen	<u>Expert opinion</u> : Interviewen politie zoals landbouwbrigadier <u>Enquête</u> naar gebruikers (LTO/Cumela) <u>Expert opinion</u> : Interview wegbeheerder <u>Metingen</u> : RDW- opvragen
D3	Kosten, er dient gerapporteerd te worden over de daadwerkelijke kosten van naleving voor de bedrijven opgesplitst over de verschillende kosten componenten.	Expert opinion Metingen	<u>Metingen</u> : gegevens tarieven lijst RDW, <u>Expert opinion</u> : kosten voor bedrijven enquêtes onder gebruikers (LTO/Cumela) en verleners (wegbeheerders)
D4	Kentallen, de rapportage dient zoveel mogelijk te zijn onderbouwd met de benodigde kentallen.	Metingen	<u>Metingen</u> : Verandering van getallen interpreteren.

2.2 Proces

In deze evaluatie studie hebben we gebruik gemaakt van een klankbordgroep. De klankbordgroep speelde een essentiële rol bij het evalueren van de studie en het beoordelen van tussenrapportages. Hieronder volgt een overzicht van het proces:

1. Startbijeenkomst met de klankbordgroep:

- Er is een startbijeenkomst geweest waarin de gehele evaluatiestudie en het proces zijn toegelicht aan de klankbordgroep.
- De klankbordgroep bestond uit vertegenwoordigers van verschillende partijen, waaronder: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, SWOV, RDW, LTO, Cumela, Fedecom, BMWT, TLN, Evofenedex, Fietzersbond, RAI vereniging, Fehac, GMB en de politie.

2. Jaarlijkse reacties op tussenrapportages:

- Gedurende de evaluatie is de klankbordgroep jaarlijks uitgenodigd om te reageren op de tussenrapportages en bevindingen.
- Ze konden hun feedback geven bij zowel de nul-meting, 1-meting, 2-meting als 3-meting.

3. Reacties op het eindrapport:

- Bij het eindrapport hebben de klankbordgroepleden opnieuw de gelegenheid gekregen om te reageren. Hiervan hebben de volgende partijen gebruik gemaakt: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, LTO, Fedecom, BMWT, TLN, RAI vereniging, SWOV, Evofenedex en de RDW.
- Door meerdere partijen is in de reactie op het eindrapport meegegeven dat een aantal termen in de deelvragen niet worden (h)erkend. Zo wordt bezwaar gemaakt tegen de termen 'oneigenlijk gebruik', 'ontduiken van milieu- en Z.E.-zones' en 'toelatingseisen'.
 - oneigenlijk gebruik: dit heeft negatieve connotatie, de term niet-agrarisch gebruik zou passender zijn.
 - ontduiken milieuzones: van de conversievoertuigen is geen emissieklasse bekend en deze kunnen ook niet worden geregistreerd. Het is dus geen opzet van de eigenaren om met (land)bouwoertuigen in milieuzones te blijven rijden, maar er zijn geen handhavingsmogelijkheden.
 - toelatingseisen: geconstateerd wordt dat de politie niet hoeft te handhaven op de toelatingseisen.

3 Resultaten van de evaluatie

In dit hoofdstuk geven we antwoord op de gestelde vragen. Die zijn gegroepeerd in vier thema's: verkeersveiligheid, handhaving, kentekening en wetgeving en economische effecten. In het eindverslag is er voor gekozen de vragen bondig te beantwoorden. Indien gewenst kan verdiepende informatie worden teruggevonden in de resultaten van de 0-, 1-, 2- en 3-meting die aan dit verslag zijn toegevoegd.

3.1 Verkeersveiligheid

Een belangrijk nevendoeel van de kentekening en snelheidsverhoging was de verkeersveiligheid in ruime zin. Door het voeren van een kenteken komt het (land)bouwoertuig uit de anonimiteit waardoor handhaving, monitoring en voertuigspecifieke analyses mogelijk zijn.

De onderzoeksvragen welke we in dit hoofdstuk behandelen zijn de volgende:

1. Wat is het effect op de verkeersveiligheid door de snelheidsverhoging zowel in de bebouwde kom als daarbuiten op de verschillende wegtypes?
2. In welke mate hebben wegbeheerders maatregelen genomen om (land)bouwverkeer te beheersen zoals het openstellen van wegen, beperken van toegang, snelheidsmaatregelen?
3. Wat zijn de effecten op route keuze, afgelegde afstand over de openbare weg?

3.1.1 Wat is het effect op de verkeersveiligheid door de snelheidsverhoging zowel in de bebouwde kom als daarbuiten op de verschillende wegtypes?

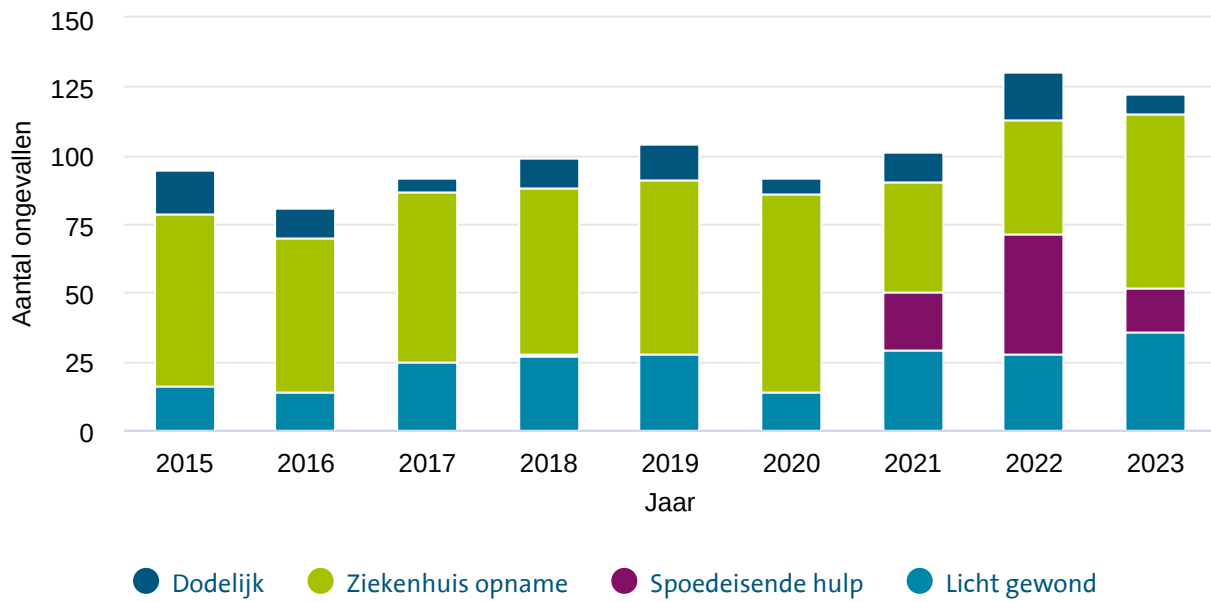
Om deze vraag te beantwoorden is gebruik gemaakt van de ongevalsgegevens van Rijkswaterstaat, ofwel de BRON (Rijkswaterstaat, 2023) en is aan wegbeheerders, bestuurders van (land)bouwoertuigen en aan de overige bestuurders gevraagd hoe zij aankijken tegen het effect op verkeersveiligheid.

Ongevalsegegevens

Uit de ongevalsgegevens blijkt dat de laatste paar jaar sprake is van een stijging van het totaal aantal verkeersongevallen. Bij ongevallen waarbij (land)bouwoertuigen betrokken zijn, is een stijging in het aantal slachtoffers zichtbaar ten opzichte van de voorgaande jaren. Het is niet de verwachting dat deze stijging het gevolg is van een beter zicht op de voertuigen als gevolg van de kentekening van voertuigen, aangezien letselongevallen en ongevallen met een dodelijke afloop over het algemeen goed geregistreerd worden. Het beeld komt overeen met het algemene beeld in de ongevallenregistratie waarbij het aantal slachtoffers de laatste jaren weer toeneemt.

De ongevallenregistratie via BRON kent echter een onderregistratie. In BRON zijn alle verkeersongevallen in Nederland opgenomen die door de politie en/of weginspecteurs van Rijkswaterstaat zijn vastgelegd. Dat gebeurt door middel van kenmerkmeldingen of incidentmeldingen. Uit diverse analyses en vergelijking met social media blijkt dat niet alle ongevallen (correct) staan geregistreerd. Hoewel bouwoertuigen zoals shovels onder de voertuigcategorie van landbouwoertuigen vallen worden deze daar niet altijd geregistreerd maar geregistreerd als overige voertuigcategorie. Ook is de wijze van registratie beperkt waardoor het aantal analysemogelijkheden beperkt is. De politie kan immers niet bij elk verkeersongeval aanwezig zijn en daarvan een registratie opmaken. Daarom geven de gepubliceerde cijfers slechts een beeld van de ontwikkeling. Doordat de onderregistratie structureel is, heeft dit geen invloed op de trend van de ongevallen.

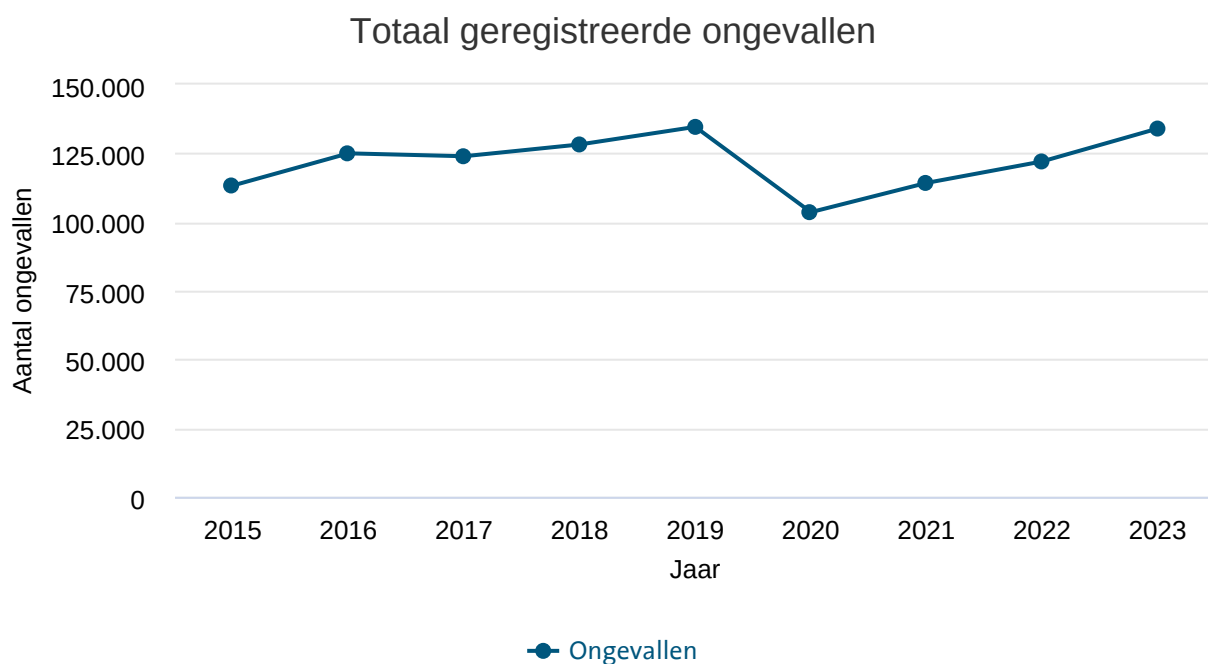
Ernst ongevallen met landbouwvoertuigen



Grafiek 3-1: Aantal geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen (Rijkswaterstaat, 2023)

Tabel 3-1: Aantal geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen (Rijkswaterstaat, 2023)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dodelijk	16	11	5	11	13	6	11	17	7
Ziekenhuis opname	63	56	62	60	63	72	40	42	63
Spoedeisende hulp	0	0	0	1	0	0	21	43	16
Licht gewond	16	14	25	27	28	14	29	28	36
Uitsluitend materiële schade	280	297	380	360	339	283	337	325	333
Totaal	375	378	472	459	443	375	438	455	455



Grafiek 3-2: Totaal aantal geregistreerde ongevallen (Rijkswaterstaat, 2023)

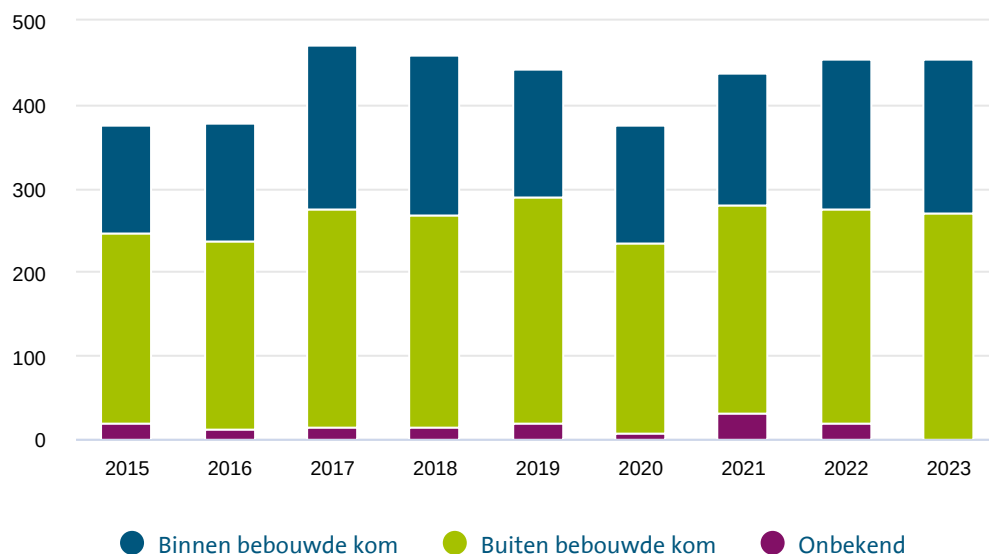
Tabel 3-2: Totaal aantal geregistreerde ongevallen (Rijkswaterstaat, 2023)

Jaar	Ongevallen
2015	113.289
2016	124.992
2017	123.930
2018	128.225
2019	134.617
2020	103.578
2021	114.219
2022	122.036
2023	134.005

Waar vinden de ongevallen plaats?

Door de jaren heen blijft de verhouding waar de ongevallen plaatsvinden constant. In de periode 2015 - 2023 vindt gemiddeld 58% van de ongevallen buiten de bebouwde kom plaats, en 38% binnen de bebouwde kom. Bij gemiddeld 3% van de ongevallen is niet ingevuld of het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom plaats vond. Aangezien het aantal voertuigkilometers van (land)bouwvoertuigen niet bekend is en er geen zicht is hoeveel van de voertuigkilometers binnen en buiten de bebouwde kom wordt afgelegd zijn over deze statistieken geen conclusies te trekken. Dit geldt ook voor afgeleide statistieken zoals afloop en aard.

Locatie ongevallen met (land)bouwvoertuigen binnen/buiten bebouwde kom



Grafiek 3-3: Aantal geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen binnen of buiten bebouwde kom (Rijkswaterstaat, 2023)

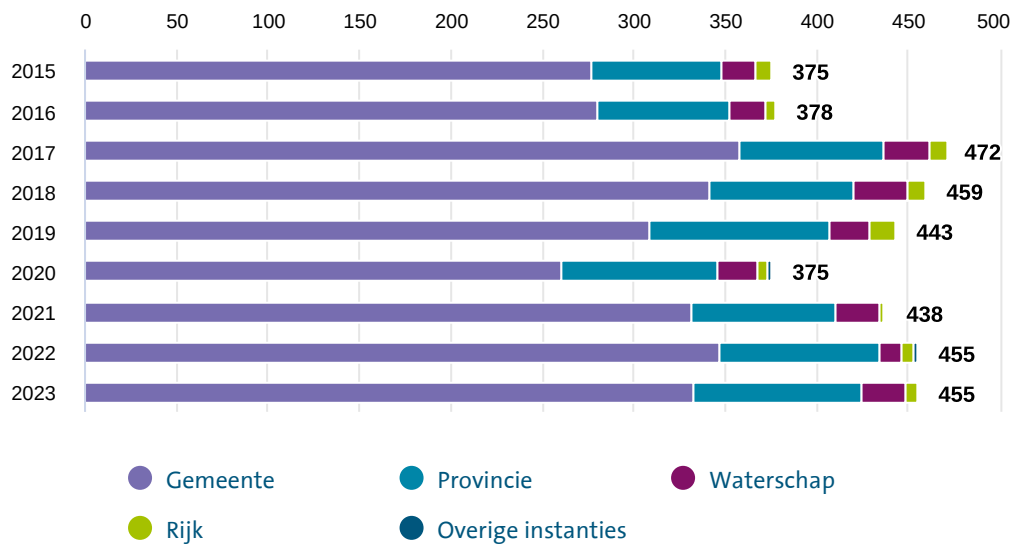
Tabel 3-3: Aantal geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen binnen of buiten bebouwde kom (Rijkswaterstaat, 2023)

Jaar	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Onbekend	Totaal
2015	128	229	18	375
2016	140	227	11	378
2017	196	261	15	472
2018	190	255	14	459
2019	154	271	18	443
2020	141	226	8	375
2021	157	250	31	438
2022	181	255	19	455
2023	184	271	0	455

Daarbij vindt gemiddeld 74% van de ongevallen plaats op gemeentelijke wegen, 19% op provinciale wegen, 5% op wegen die in beheer bij een waterschap zijn, en ongeveer 2% op Rijkswegen. Tot slot vindt gemiddeld minder dan 1% wegen van overige instanties plaats.

Deze percentages moeten echter in het licht gezien worden van het totaal aantal beschikbare kilometers weglengte dat toegankelijk is voor (land)bouwverkeer. Rijkswegen zijn veelal snelwegen en andere stroomwegen en zijn daarmee gesloten voor (land)bouwverkeer. Ook provinciale wegen kennen een relatief groot aandeel geslotenverklaringen. Volgens het [CBS](#) is meer dan 90% van de Nederlandse wegen in beheer van gemeenten of waterschappen, ca 5,5% van provincies en nog geen 4% van het Rijk.

Aantal ongevallen met (land)bouwvoertuigen per wegbeheerder



Grafiek 3-4: Aantal geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen per wegbeheerder (Rijkswaterstaat, 2023)

Tabel 3-4: Aantal geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen per wegbeheerder (Rijkswaterstaat, 2023)

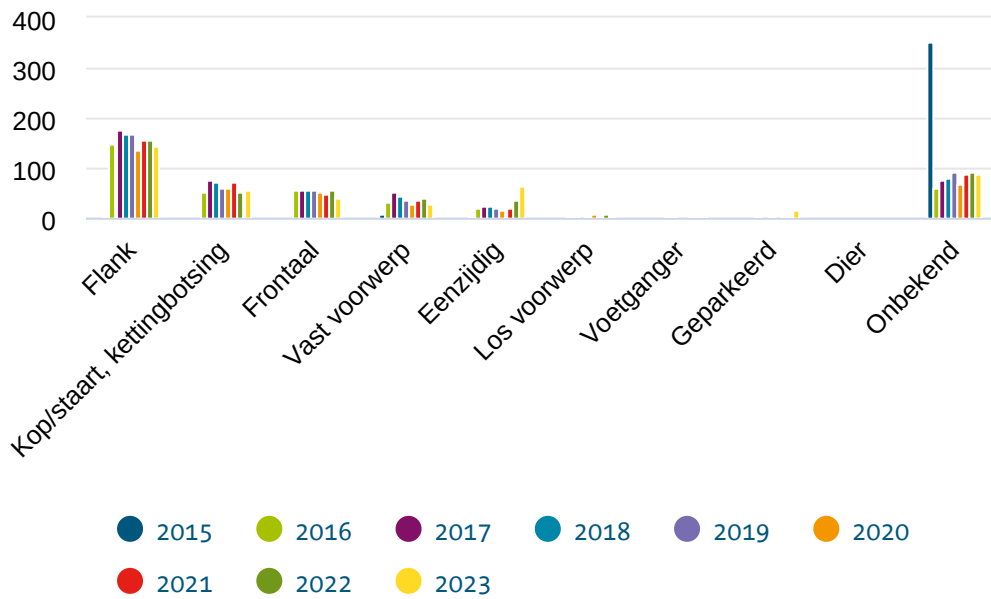
Jaar	Rijk	Provincie	Gemeente	Waterschap	Overige instanties
2015	8	71	277	19	0
2016	6	72	280	20	0
2017	10	79	358	25	0
2018	9	79	341	30	0
2019	14	99	308	22	0
2020	5	86	260	22	2
2021	3	79	331	24	1
2022	7	87	347	12	2
2023	6	91	333	25	0

Betrokken en vorm van de ongevallen

Door de jaren heen (2015 - 2023) zijn de belangrijkste vormen van de ongevallen: flankongevallen (zijkant van voertuig) (gemiddeld 32%), kop-staart botsingen (13%) en frontale botsingen (11%). Bij nog eens 27% van de ongevallen is onbekend wat voor soort ongeval het betrof.

In 2015 was bij 94% van de ongevallen onbekend wat de aard van het ongeval was, door betere registratie is hier na 2015 meer over bekend. Met name frontaal, flank, kop/staart en een eenzijdig werd vanaf daarna vaker geregistreerd. Aandachtspunt bij deze cijfers is dat enkel ongevallen geregistreerd worden door de politie. Bij enkelzijdige ongevallen, of een aanrijding met een geparkeerd voertuig of een ander los voorwerp, komt niet altijd de politie voor de afhandeling van schade.

Aard van ongevallen met (land)bouwoertuigen per jaar

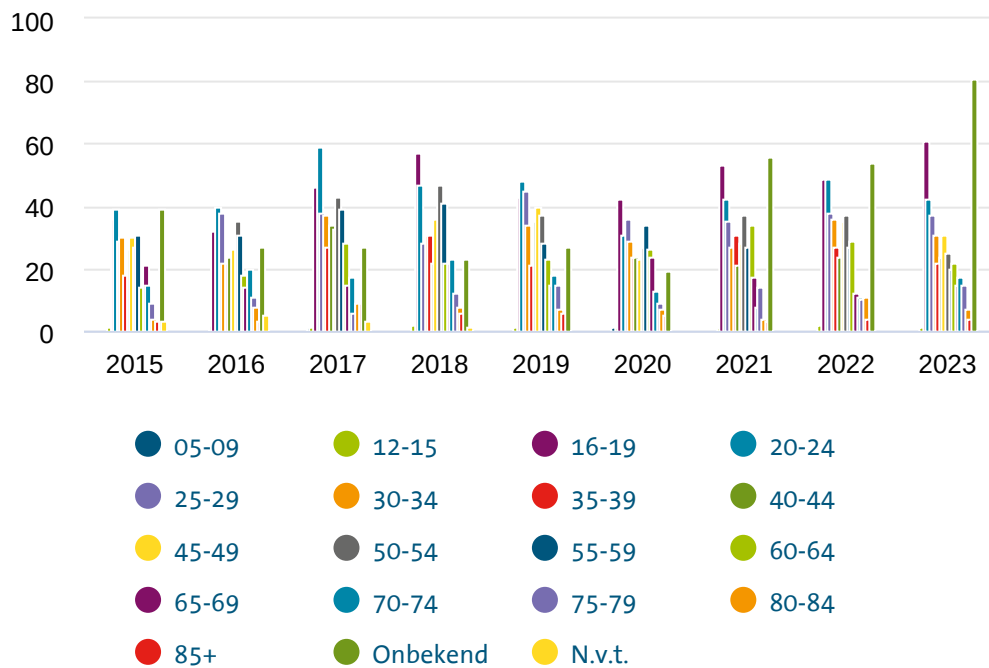


Grafiek 3-5: Aard van geregistreerde ongevallen met (land)bouwoertuigen per jaar (Rijkswaterstaat, 2023)

Tabel 3-5: Aard van geregistreerde ongevallen met (land)bouwoertuigen per jaar (Rijkswaterstaat, 2023)

Jaar	Voetganger	Geparkeerd	Dier	Vast voorwerp	Los voorwerp	Frontaal	Flank	Kop/staart, kettingbotsing	Eenzijdig	Onbekend	Totaal
2015	1	0	0	9	1	0	5	2	4	353	375
2016	1	1	0	33	4	56	150	51	22	60	378
2017	4	3	1	52	4	55	177	76	23	77	472
2018	5	2	0	45	2	55	168	74	26	82	459
2019	2	3	0	36	6	56	169	60	20	91	443
2020	2	0	0	29	9	54	135	62	16	68	375
2021	3	6	0	38	5	47	158	71	21	89	438
2022	4	4	0	40	9	56	157	54	37	94	455
2023	5	18	0	30	4	41	145	57	66	89	455

Er is ook onderscheid gemaakt naar leeftijd van de bestuurders van (land)bouwoertuigen. Vanaf 16 jaar is het mogelijk om rijexamen te doen voor een trekkrijbewijs. Het trekkrijbewijs is in 2015 ingevoerd, jaarlijks vinden er 1 a 2 ongevallen plaats waarbij de bestuurder van het landbouwoertuigen jonger is dan 16 jaar. Vanaf 2020 wordt de leeftijd van de bestuurder minder vaak geregistreerd. De meeste bestuurders vallen in de leeftijdscategorie 16-19 jaar (gemiddeld 11%) en 20-24 jaar (gemiddeld 10%).



Grafiek 3-6: Leeftijd bestuurders van (land)bouwoertuigen bij geregistreerde ongevallen (Rijkswaterstaat, 2023)

Tot slot wordt bij de registratie van de ongevallen ook geregistreerd welke partijen bij een ongeval betrokken zijn. Bij een ongeval kunnen meerdere partijen betrokken zijn, uit deze data kan je opmaken dat bij een ongeval waarbij een landbouwoertuig betrokken is, gemiddeld 26% van alle betrokken partijen een personenauto betreft en gemiddeld 6% een fietser (fiets, e-bike, brom/snorfiets). Dit zegt niet dat deze betrokken partijen ook allemaal met het landbouwoertuig in botsing zijn geweest.

Stel: een landbouwoertuig, auto en wegmeubilair zijn bij het zelfde ongeval genoteerd, kan ik je niet concluderen wie met elkaar een botsing heeft gehad:

- Of het landbouwoertuig gebotst is met beide (wegmeubilair en de auto).
- Of dat het landbouwoertuig gebotst is op het wegmeubilair en de auto bij uitwijken betrokken raakte.

Tabel 3-6: Aantal betrokken partijen bij geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen per jaar (Rijkswaterstaat, 2023)

Betrokkenen	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Anders	66	57	70	67	43	40	60	147	152
Bestelauto	33	30	51	48	33	40	53	37	55
Boom	2	6	19	16	13	10	15	16	13
Bromfiets	15	17	9	11	15	13	14	13	23
Brommobiel	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Bus	3	2	4	5	6	3	3	3	3
Dier	0	0	1	0	0	0	0	0	0
e-bike	5	4	2	4	10	11	4	14	2
Fiets	24	22	30	35	26	36	42	41	49
Landbouwvoertuig	387	397	492	474	460	380	446	463	499
Lichtmast	4	5	15	18	9	2	4	9	8
Los voorwerp	1	1	3	4	7	10	5	9	2
Motor	12	9	13	8	11	16	11	17	12
Onbekend voertuig i.g.v. bestuurder	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Overig vast object	3	17	16	18	16	16	19	14	14
Overig wegmeubilair	10	6	16	11	15	12	17	16	5
Personenauto	220	238	285	259	276	220	261	249	263
Scootmobiel	0	0	0	1	0	1	1	1	0
Snorfiets	2	2	2	5	9	2	5	5	1
Trein/tram	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Trekker	7	4	15	11	6	2	3	5	3
Voetganger	5	3	7	7	2	2	1	6	7
Vrachtauto	4	5	5	5	7	10	8	4	6
Totaal betrokken partijen	804	826	1056	1007	964	827	974	1069	1120
<i>Totaal ongevallen met landbouwvoertuigen</i>	<i>375</i>	<i>378</i>	<i>472</i>	<i>459</i>	<i>443</i>	<i>375</i>	<i>438</i>	<i>455</i>	<i>455</i>

Uit de BRON-ongevallen data blijkt dat gemiddeld 21% van alle betrokken partijen fietsers (fiets, e-bike, brom/snorfiets) zijn bij ongevallen met een dodelijke afloop. Dit aandeel is hoger dan het gemiddelde bij alle geregistreerde ongevallen (UMS, letsel- en dodelijke ongevallen). Deze oververtegenwoordiging kan worden verklaard door de inherente kwetsbaarheid van fietsers bij een ongeval, aangezien zij geen beschermende carrosserie hebben.

Tabel 3-7: Percentage betrokken partijen bij geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen (Rijkswaterstaat, 2023)

	2015-2017	2018-2020	2021-2023	Gemiddeld
<i>Percentage aandeel betrokken t.o.v alle betrokken voor alle geregistreerde ongevallen met landbouwvoertuigen</i>				
Landbouwvoertuig	48%	47%	45%	46%
Personenauto	28%	27%	25%	26%
(brom/snor)fietsers en e-bike	5%	6%	7%	6%
<i>Percentage aandeel betrokken t.o.v alle betrokken voor alle geregistreerde UMS ongevallen met landbouwvoertuigen</i>				
Landbouwvoertuig	48%	47%	45%	47%
Personenauto	31%	31%	28%	30%
(brom/snor)fietsers en e-bike	2%	2%	3%	2%
<i>Percentage aandeel betrokken t.o.v alle betrokken voor alle geregistreerde letsel ongevallen met landbouwvoertuigen</i>				
Landbouwvoertuig	46%	46%	44%	45%
Personenauto	17%	15%	16%	16%
(brom/snor)fietsers en e-bike	14%	19%	16%	16%
<i>Percentage aandeel betrokken t.o.v alle betrokken voor alle geregistreerde dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen</i>				
Landbouwvoertuig	47%	51%	41%	46%
Personenauto	12%	14%	9%	12%
(brom/snor)fietsers en e-bike	22%	16%	25%	21%

Doordat bij ongevallen die ontstaan bij het inhalen van (land)bouwvoertuigen het (land)bouwvoertuig als botspartner niet wordt geregistreerd (de inhalende partij reed immers tegen de tegenligger aan, niet tegen het (land)bouwvoertuig) is niet bekend wat het effect van de wetgeving is op dit type ongevallen.

Het effect op de ongevallen als gevolg van de snelheidsverhoging kan echter variëren:

- Het effect kan zijn dat het groter is geworden, want door de snelheidsverhoging is ook de inhaalafstand toegenomen.
- Het effect kan zijn dat het kleiner is geworden, want door de snelheidsverhoging is er minder noodzaak om in te halen.
- Het effect kan ook zijn dat er geen verschil is, want hoewel het nu wettelijk toegestaan is om harder te rijden, reden een aantal (land)bouwvoertuigen voor de snelheidsverhoging al harder en is er in het feitelijk gedrag niets gewijzigd.

Nader onderzoek hiernaar is gewenst teneinde het effect van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid te kunnen bepalen.

Invloed van toevaligheden

Om de invloed van toevallige schommelingen (de toevalsfactor) uit de geregistreerde ongevallen te filteren is gekeken naar de 3-jaar gemiddelden. Vanaf de invoering van de nieuwe wetgeving (2021 t/m 2023) is deze vergeleken met de 3-jaargemiddelden ervoor (2015 t/m 2017 en 2018 t/m 2020). Door gegevens over drie jaar te middelen, worden incidentele pieken of dalen, die door toevallige factoren kunnen worden veroorzaakt, afgevlakt. Kijkend naar de 3-jaargemiddelde vallen de volgende zaken op:

- Een toename in het aantal geregistreerde ongevallen, en daarmee ook een toename in de ongevallen waarbij een landbouwvoertuig is betrokken.
- Een toename van het aantal ongevallen met gewonden (ziekenhuis, spoedeisend en lichtgewond) en UMS-ongevallen en een gelijkblijvende trend van het aantal dodelijke ongevallen.

- Tussen de periode 2018-2020 en 2021-2023 een afname is in frontaal-, flank-, vast voorwerp ongevallen. en een toename van eenzijdige ongevallen en ongevallen met een geparkeerd voertuig en een voetganger. Daarnaast is er een toename in aantal ongevallen waarbij de aard van het ongeval onbekend is.

Tabel 3-8: Aard van geregistreerde ongevallen met (land)bouwvoertuigen per 3-jaargemiddelde (Rijkswaterstaat, 2023)

	2015-2017	2018-2020	2021-2023
Voetganger	2	3	4
Geparkeerd	1	2	9
Dier	0	0	0
Vast voorwerp	31	37	36
Los voorwerp	3	6	6
Frontaal	37	55	48
Flank	111	157	153
Kop/staart, kettingbotsing	43	65	61
Eenzijdig	16	21	41
Onbekend	163	80	91
Totaal	408	426	449

Tabel 3-9: Aantal ongevallen per 3-jaargemiddelde (Rijkswaterstaat, 2023)

	2015-2017	2018-2020	2021-2023
Totaal aantal ongevallen	120.737	122.140	123.420
Aantal ongevallen met landbouwvoertuigen	408	426	449
Dodelijk	11	10	12
Ziekenhuis opname	60	65	48
Spoedeisende hulp	0	0	27
Licht gewond	18	23	31
Uitsluitend materiële schade	319	327	332

Als gevolg van de beperkte registratie van UMS- en letselongevallen in het algemeen enerzijds en door het relatief kleine aantal ongevallen met ernstige gewonden en doden waarbij landbouwverkeer betrokken is anderzijds, kunnen we op basis van deze cijfers geen conclusies trekken over het effect van wetgeving op de verkeersveiligheid.

Toegestane maximale snelheid

Sinds 1 januari 2021 mogen (land)bouwvoertuigen die een kentekenplaat voeren, onder bepaalde voorwaarden, legaal maximaal 40 kilometer per uur rijden. Deze maximumsnelheid geldt onder andere voor wegen buiten de bebouwde kom. Ook geldt de snelheid voor wegen binnen de bebouwde kom waar geen (snor)fietsverkeer rijdt. Het gaat hierbij om 70 kilometer per uur wegen en/of 50 kilometer per uur wegen met een vrijliggend fietspad.

Een aandachtspunt is de onbekendheid met de maximale snelheid die (land)bouwvoertuigen binnen de bebouwde kom mogen rijden. Het gaat daarbij vooral om de maximale snelheid van 25 km/uur op de 50 km/uur wegen waarbij het fietsverkeer op de rijbaan wordt afgewikkeld. Tijdens de enquêtes is deze kennis getoetst waaruit blijkt dat drie kwart van de respondenten niet weet dat de maximaal toegestane snelheid in die situatie 25 km/uur bedraagt.

Verkeerskundig is de keuze van de wetgever om de maximumsnelheid voor een bepaalde voertuigcategorie op basis van inrichtingskenmerken te bepalen uniek. Wat het extra complex maakt is dat er diverse verschijningsvormen van de fietser op de rijbaan zijn die voor de reguliere weggebruiker weinig onderscheidend zijn. Aangezien er voor de gebiedsontsluitingswegen zonder vrijliggende fietsvoorzieningen inmiddels een verkeerskundig alternatief is in de vorm van de GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur-regiem) lijkt het voor de hand te liggen dat de wegbeheerder een generieke snelheidskeuze maakt en dit aangeeft door middel van bebording. In praktijk betekent dit dat de huidige 50 km/uur wegen zonder vrijliggende fietspaden gedeclasseerd worden naar GOW30 met een generiek snelheidsregime van 30 km/uur voor alle weggebruikers.

Wegbeheerders geven in de enquête aan dat er geen sprake is van een verandering in het aantal ontvangen klachten met betrekking tot de verkeersveiligheid als gevolg van de wetgeving. Wegbeheerders geven in meerderheid aan dat de verkeersveiligheid niet is veranderd sinds de wetwijziging. Hetzelfde beeld zien we terug bij de overige weggebruikers. De respondenten geven ook hier aan dat de verkeersveiligheid niet is veranderd sinds de wetwijziging.

3.1.2 In welke mate hebben wegbeheerders maatregelen genomen om (land)bouwverkeer te beheersen zoals het openstellen van wegen, beperken van toegang, snelheidsmaatregelen?

De wetgeving heeft slechts op enkele plekken geleid tot een openstelling van de hoofdrijbaan voor (land)bouwverkeer. Er is echter in meerdere gevallen sprake van sluiting van de hoofdrijbaan. We constateren dat de doelstelling om het (land)bouwverkeer in de bebouwde kommen te verminderen vooralsnog niet is gehaald.

Om te monitoren welke maatregelen wegbeheerders genomen hebben op het gebied van het toelatingsbeleid en welke effecten dat heeft hebben we de volgende zaken onderzocht:

- Inventarisatie verkeersbesluiten KOOP. Wegbeheerders dienen verkeersbesluiten digitaal via het Kennis- en exploitatiecentrum Officiële Overheidspublicaties (KOOP) te publiceren. Op basis van een selectie op de borden C08 en C09 is bekeken welke verkeersbesluiten voor deze borden genomen zijn.
- Inventarisatie van bebording C08 en C09 zoals geleverd door de NDW. Per 1 januari 2023 is de centrale levering van de dataset door de NDW gestopt en dienen wegbeheerders deze informatie zelf te beheren. In de dataset zien we echter per 1 januari 2023 nauwelijks mutaties.
- Enquête onder wegbeheerders om hen te vragen welke maatregelen ze genomen hebben en of ze voornemens zijn om beleid te wijzigen en maatregelen te nemen.

Analyse verkeersbesluiten KOOP

Uit de analyse van de verkeersbesluiten blijkt dat er jaarlijks circa 30 verkeersbesluiten worden genomen met betrekking tot de borden C08 en C09. In de jaren voor de wetwijziging lag het aantal in 2020 en 2019 wat hoger met respectievelijk 43 en 48 verkeersbesluiten, in 2018 was dit gelijk met 28 verkeersbesluiten (Verkeersbesluiten in de Staatscourant, 2023).

Uit de analyse blijkt dat de meeste verkeersbesluiten genomen worden om borden bij te plaatsen. In de meeste gevallen gaat het om het invoeren van een geslotenverklaring of het verduidelijken van een bestaande situatie. Ook is in een aantal gevallen de wegcategorie aangepast van autoweg naar gebiedsontsluitingsweg. Hiervoor werd tevens een geslotenverklaring ingevoerd die feitelijk geen wijziging betekent in de juridische status voor (land)bouwvoertuigen.

In een twaalftal gevallen lijkt het verkeersbesluit genomen te zijn als gevolg van de nieuwe wetgeving.

Tabel 3-10: Verkeersbesluiten omtrent geslotenverklaringen (Verkeersbesluiten in de Staatscourant, 2023)

Jaar	C08	C09	Totaal	Geplaatst	Verwijderd	Gevolg van wetgeving
2021	9	18	27	25	2	2
2022	4	26	30	18	11	5
2023	15	16	31	23	7	5

Inventarisatie bebording C08 en C09

Het Ministerie van IenW heeft gedurende drie jaar het verkeersbordenbestand ingekocht en aan de NDW gevraagd dit te distribueren als open data (NDW Open Data, z.d.).

Deze data werden ingewonnen met rondrijdende auto's en door een applicatie aan wegbeheerders beschikbaar gesteld om mutaties in te voeren. De inwinning op basis van rondrijdende auto's kende een jaarlijkse updatefrequentie. Mutaties die door de wegbeheerder zelf worden ingevoerd, konden recenter zijn. Inmiddels is deze centrale landelijke data inkoop per medio Q1 2023 beëindigd en heeft de NDW op verzoek van het Ministerie een applicatie ontwikkeld waarmee wegbeheerders het verkeersborden bestand kunnen actualiseren.

Voor deze analyse hebben we ons gericht op mutaties van de borden C08 en C09. Deze twee geslotenverklaringen voor (land)bouwvoertuigen geven immers inzicht in waar (land)bouwverkeer wel en niet wordt toegelaten. Het bord C09 wordt tevens toegepast met een onderbord waarop staat 'uitgezonderd landbouwvoertuigen'. Deze voor de weggebruiker wellicht verwarrende combinatie is bedoeld om brommobielen van de hoofdrijbaan te weren.

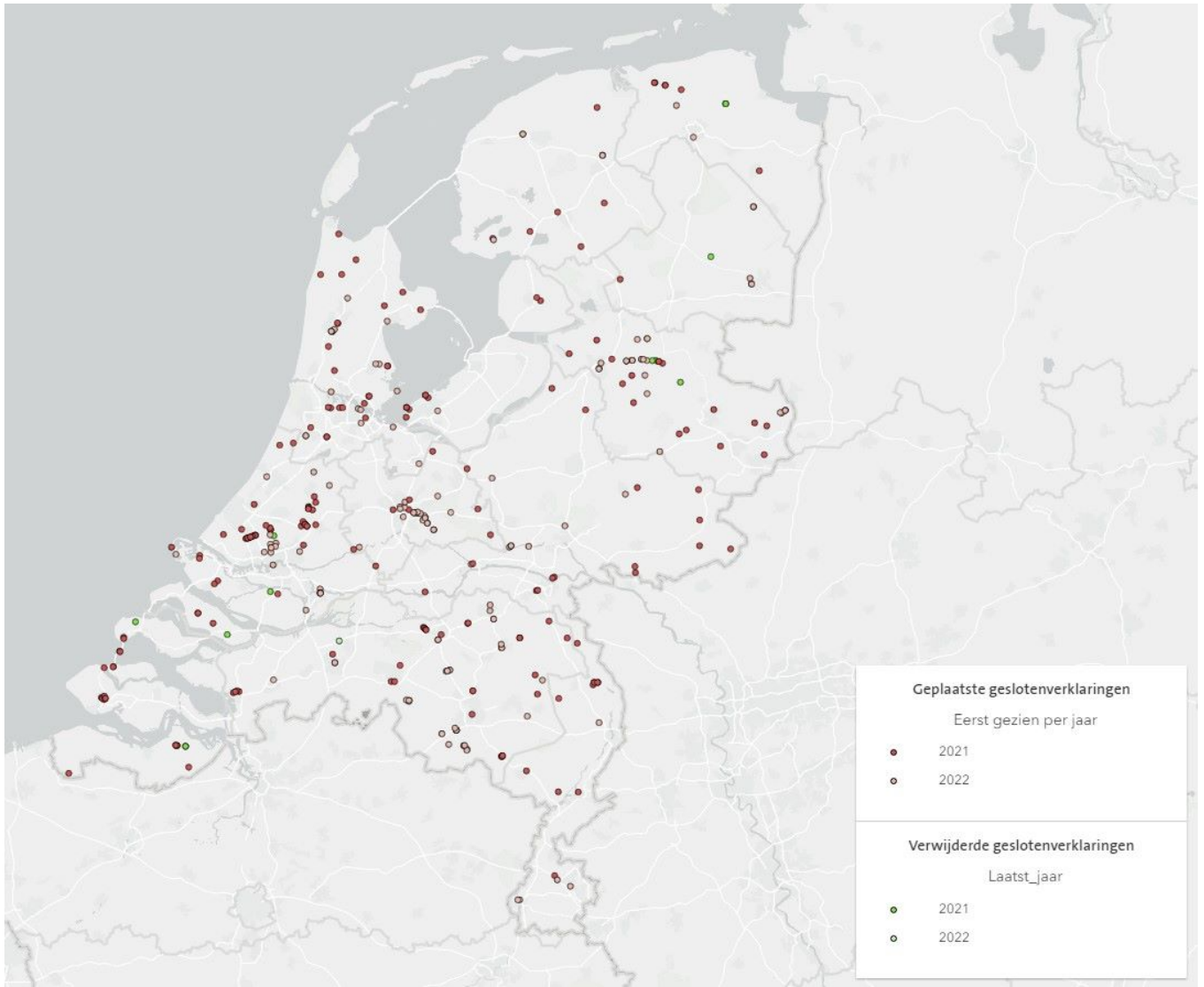


Figuur 3-1: C08 Gesloten voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines



Figuur 3-2: C09 Gesloten voor ruiters, vee, wagens, landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines, brommobielen, fietsen, snorfietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen

Bij de analyse van de verkeersborden valt op dat er sinds 2021 meer borden zijn bijgeplaatst dan verwijderd. Het verkeersbordenbestand laat een vergelijkbaar beeld zien met de verkeersbesluiten. Er zijn 339 nieuwe borden bijgeplaatst, het aantal verwijderde borden is beperkt tot 15 stuks. In 2023, na het beëindigen van het contract van de NDW hebben geen wijzigingen plaatsgevonden bij de C08- en C09-borden terwijl er wel verkeersbesluiten zijn genomen voor deze bebording.



Figuur 3-3: Geplaatste en verwijderde geslotenverklaringen (land)bouwverkeer

Tabel 3-11: Bijgeplaatste of verwijderde borden C08 en C09 (NDW Open Data, z.d.)

	C08		C09		Totaal	
	Bijgeplaatst	Verwijderd	Bijgeplaatst	Verwijderd	Bijgeplaatst	Verwijderd
2021	66	6	141	8	207	14
2022	22	0	110	1	132	1
2023	0	0	0	0	0	0
Totaal	88	6	251	9	339	15

Resultaten van de enquête onder de wegbeheerders

Tijdens de tussentijdse metingen in 2021, 2022 en 2023 is aan wegbeheerders gevraagd of de veranderde wetgeving geleid heeft tot een verandering in het toelatingsbeleid. Uit deze enquêtes blijkt dat de meerderheid (nog) geen maatregelen of veranderd beleid heeft opgesteld. Het meest genoemde argument is dat daarvoor geen noodzaak wordt gezien.

Van de respondenten die naar aanleiding van de kentekening en snelheidsverhoging wel hebben gekeken naar het toelatingsbeleid geeft de meerderheid aan dat dit nog niet heeft geleid tot aanpassingen. Redenen die hiervoor genoemd worden zijn het niet voorhanden zijn van een goed alternatief en dat het alternatief in eigendom en beheer is bij een andere wegbeheerder.

De meerderheid van de respondenten heeft aangegeven dat de afgelopen jaren de toegankelijkheid niet is heroverwogen. Een deel (17%) geeft aan wel de toegankelijkheid te hebben heroverwogen, maar dit heeft in de meeste gevallen niet geleid tot wijzigingen. Hiervoor zijn diverse redenen gegeven, zoals hier geen aanleiding of noodzaak voor te zien, geen tijd, capaciteit of financiën voor beschikbaar te hebben om het op te pakken. Een deel van de wegbeheerders geeft aan dat zij de toegankelijkheid van (land)bouwverkeer op wegen binnen het areaal dat zij beheren hebben heroverwogen naar aanleiding van de APK-, registratie- en kentekenplicht. In enkele gevallen heeft dit (nog) niet tot wijzigingen geleid, maar worden veranderingen nog wel overwogen of onderzocht.

Wel zien we op provinciaal niveau in meerdere provincies initiatieven ontstaan om opnieuw te kijken naar de toelating van (land)bouwverkeer op provinciale wegen als gevolg van de veranderde wetgeving. Dit heeft tot op heden echter alleen in de provincie Groningen geleid tot het openstellen van een provinciale weg. De provincie Zuid-Holland bereidt momenteel meerdere openstellingen voor. Tevens zien we in meerdere provincies een herijking van het beleid rondom (land)bouwverkeer dat op termijn kan leiden tot het openstellen van meer provinciale wegen.

3.1.3 Wat zijn de effecten op routekeuze, afgelegde afstand over de openbare weg?

Zoals geconstateerd in de [vorige paragraaf](#) heeft de wetgeving tot op heden slechts op enkele plekken geleid tot een openstelling van de hoofdrijbaan voor (land)bouwverkeer. Er is echter in meerdere gevallen sprake van sluiting van de hoofdrijbaan. We constateren dat de doelstelling om het (land)bouwverkeer in de bebouwde kommen te verminderen vooralsnog niet is gehaald. Doordat er meer geslotenverklaringen zijn ingevoerd dan zijn ingetrokken is het aannemelijk dat de afgelegde afstand voor (land)bouwvoertuigen eerder is toegenomen dan afgenomen.

Wel zien we bij diverse wegbeheerders activiteiten in het aanpassen van het toelatingsbeleid waardoor openstelling van gebiedsontsluitingswegen op termijn mogelijk gaat plaatsvinden. Deze beleidsaanpassing wordt zorgvuldig en in overleg met diverse belanghebbenden voorbereid, wat tijd vraagt. Voordat het beleid is vastgesteld en de daaruit volgende verkeersbesluiten kunnen worden geëffectueerd zijn al snel twee jaar verstreken. Mogelijk is de periode vanaf 2021 tot 2024 te kort om de effecten van de wet ten opzichte van de openstellingen en afgelegde afstanden te kunnen vaststellen.

In de nulmeting is een analyse gemaakt van het aantal routes en ritten door bebouwde kommen in een viertal regio's in Nederland op basis van gegevens van het Kadaster. De bedoeling was om het effect van veranderend beleid na drie jaar inzichtelijk te maken. In geen van de vier regio's hebben tot op heden echter aanpassingen plaatsgevonden in de openstelling van gebiedsontsluitingswegen en rondwegen waardoor deze doorrekening geen verschillen ten opzichte van de nulmeting laat zien. Er is daarom afgezien van het opnieuw doorrekenen van de routes en ritten.

Breed (land)bouwverkeer

De (land)bouwsector maakt voor diverse activiteiten gebruik van voertuigen die breder zijn dan wettelijk is toegestaan. Voor deze voertuigen die breder zijn dan de wettelijke maat van 3,00 meter maar niet breder zijn dan 3,50 meter kan de wegbeheerder een ontheffing geven zodat er alsnog gebruik gemaakt kan worden van de openbare weg. De wegbeheerder kan in de ontheffingen beperkingen aangeven voor de toelating met betrekking tot plaats en tijd.

In de huidige situatie vraagt een agrariër of loonbedrijf een bedrijfsontheffing aan per wegbeheerder. Deze ontheffing geldt dan voor alle voertuigen in diens bezit voor een periode van drie jaar. In de praktijk leidt dit tot een aantal bezwaren:

- Bedrijven weten niet van wie welke weg is waardoor ze vaak (onbedoeld) gebruik maken van wegen waar ze geen ontheffing voor hebben.
- Er is een administratieve last omdat bij meerdere wegbeheerders ontheffingen moeten worden aangevraagd.
- Er is geen zicht op de aantallen voertuigen waarvoor ontheffing is verleend.

Met de invoering van de kentekening is besloten dat bij de RDW een centraal loket wordt ingesteld voor het afgeven van ontheffingen voor (land)bouwverkeer met buitenwettelijke massa's, en afmetingen op het gebied van breedte, hoogte en lengte. Het voordeel van een centraal loket is dat het voor de voertuigbezitter eenvoudiger wordt om te voldoen aan de wetgeving en er ontstaat een beter inzicht in waar wel en niet gereden mag worden met het voertuig. Wegbeheerders bepalen dan de reikwijdte van het mandaat en geven aan welke wegen generiek geopend kunnen worden voor breed (land)bouwverkeer. Aanvragen voor wegen die niet zijn gemandateerd worden beoordeeld door de wegbeheerder. Aanvullend zijn de volgende afspraken gemaakt:

- De ontheffing vindt plaats op kenteken.
- De ontheffing geldt voor één jaar.
- De ontheffing geldt voor alle wegbeheerders.
- De RDW realiseert een digitale wegenkaart ontheffingen waarop de wegen staan waar het brede (land)bouwverkeer gebruik van mag maken.

Met de invoering van ELO-LRV wordt het voor de voertuigbezitter eenvoudiger om te voldoen aan de wetgeving. Daarnaast ontstaat een beter inzicht waar wel en niet gereden mag worden, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

Hoewel de implementatie van het centrale loket al meerdere malen is opgestart is het tot op heden nog niet geïmplementeerd. Dit betekent dat het centrale loket niet per 1 januari 2025 van start zal gaan. Mandatering vanuit wegbeheerders vindt vooralsnog plaats op basis van vrijwilligheid.

Doordat de mandatering vooralsnog op basis van vrijwilligheid plaatsvindt is de Digitale Wegenkaart Ontheffingen nog niet landsdekkend (Digitale Wegenkaart Ontheffingen | RDW, z.d.). De kaart toont alleen de wegen waar de RDW een ontheffing voor mag verlenen. Dit houdt in dat de wegen van de wegbeheerders die de RDW nog niet hebben gemandateerd niet worden getoond. Het gaat om 109 van de 342 gemeentelijke wegbeheerders, 20 van de 21 Waterschappen en 9 van de 12 provincies die nog niet zijn overgegaan tot mandatering aan de RDW.

3.2 Effect op handhaving

Doordat (land)bouwvoertuigen vóór de wetwijziging nog geen kenteken hadden, waren er beperkte middelen om op deze (land)bouwvoertuigen te handhaven.

De onderzoeksvragen met betrekking tot handhaving zijn de volgende:

1. Zijn de toelatingseisen, permanente eisen en gebruikseisen dusdanig ingericht dat de politie bij staandehouding kan handhaven en voor een deel van de technische controle de assistentie van de RDW kan inroepen?
2. Heeft invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs voor (land)bouwverkeer geleid tot een betere handhaafbaarheid?
3. Welke gegevens zijn er over de resultaten van de handhaving, d.w.z. aantallen en types bekeuringen als gevolg van de uitgevoerde controles?
4. Wat is er bekend over het tegengaan van oneigenlijk gebruik, zoals het "ontduiken" van milieu- en Z.E.-zones?

3.2.1 Zijn de toelatings-, permanente en gebruikseisen dusdanig ingericht dat de politie bij staandehouding kan handhaven en voor een deel van de technische controle de assistentie van de RDW kan inroepen?

De RDW hanteert bij het kentekenen van voertuigen het proces van testen/verifiëren (art. 24 WVV 1994) – goedkeuren (art. 21 WVV 1994) – registreren (art. 48 WVV 1994) – controleren technische staat (art. 72 WVV 1994). Het registreren betreft het inschrijven en tennaamstellen van het voertuig. In dit proces is dus geen sprake meer van een toelating. Daar waar we in deze rapportage het begrip toelatingseisen hanteren dient dus formeel goedkeuringseisen gelezen te worden. We hanteren echter de term toelatingseisen aangezien deze term gedurende het gehele evaluatieproces gevoerd is.

Voor het beantwoorden van deze vraag is er een interview gehouden met politiedeskundigen. Aan hen is gevraagd of de toelatings-, permanente- en gebruikseisen dusdanig zijn ingericht dat de politie bij staandehouding kan handhaven en of er voor een deel van de technische controle de assistentie van de RDW ingeroepen kan worden.

Toelatings-, permanente en gebruikseisen

De nieuwe wetgeving heeft niet veel veranderd aan de permanente-, en gebruikseisen ten aanzien van (land)bouwvoertuigen. Aan de inrichtingseisen is voor het merendeel niets veranderd. De politiedeskundigen menen dat de nieuwe wetgeving voor kentekening vooral voordelen heeft voor de vaststelling van het voertuigsoort en de herkenbaarheid.

De RDW geeft een typegoedkeuring of individuele goedkeuring af voor (land)bouwvoertuigen en de Inspectie Leefomgeving en Transport ziet erop toe dat er geen voertuigen – in dit geval (land)bouwmachines – te koop worden aangeboden die niet door de Europese Unie zijn goedgekeurd. Door de invoering van de registratie- en kentekenplicht is het, overeenkomstig de andere voertuigsoorten, ook niet meer mogelijk voertuigen te registreren zonder de noodzakelijke individuele goedkeuring of typegoedkeuring. De overtredingen van (land)bouwverkeer waarmee politieagenten te maken hebben, betreffen in de meeste gevallen overtredingen van permanente eisen of gebruikseisen (RDW, z.d.).

Met de invoering van de nieuwe wet- en regelgeving voor de APK-, registratie- en kentekenplicht voor (land)bouwvoertuigen op 1 januari 2021 is gelijktijdig de wet- en regelgeving voor (land)bouwvoertuigen aangepast en gelden er enkele nieuwe eisen voor voertuigen zoals breedtemarkering, zijafscherming bij bepaalde aanhangwagens, en het verdwijnen van de afgeknotte driehoek.

Een andere belangrijke wijziging is de introductie van de nieuwe voertuigcategorie mobiele machines – MM. Voor de handhaving is het voordeel dat de nieuwe voertuig-categorie veel duidelijker gedefinieerd is en beter de lading dekt dan het begrip 'motorvoertuig met beperkte snelheid' (MMBS). De laatste categorie omvatte veel verschillende types voertuigen en ook voertuigen die niet altijd eenduidig herkenbaar waren als MMBS waardoor deze voertuigcategorie voor de politiehandhaving een moeilijk, grijs gebied was. Zo reden er bijvoorbeeld vrachtauto's en bussen rond met een afgeknotte driehoek.

Assistentie van de RDW bij technische controles

Als er grondiger gekeken wordt naar de types overtredingen en ongevallen van (land)bouwverkeer dan zijn het volgens politiedeskundigen vaak niet de technische eigenschappen van (land)bouwvoertuigen maar juist het gebruik ervan die voor gevaar zorgen. Vooral het gebruik van samengestelde (land)bouwvoertuigen zorgt voor gevaar op de weg, zoals een landbouw- of bosbouwtrekker met aanhangwagens of verwisselbaar uitrustingsstuk erachter. Gezien de grote variëteit in types uitrustingsstukken die aan een (land)bouwvoertuig gekoppeld kunnen worden, is het niet mogelijk om in de wetgeving alle gevaarlijke gebruikswijzen te definiëren. Op dit terrein is er nog een grijs gebied waarin de individuele politieagent zelf moet beoordelen – en ook in het proces-verbaal moet beschrijven – of er sprake is van een gevaar of probleem omtrent de verkeersveiligheid. De deskundigen geven aan dat verdere richtlijnen voor het opleggen van een rijverbod niet nodig zijn.

Uit de expertmeting in 2024 blijkt dat per 20 januari 2027 er een aanscherping van de machinerichtlijn komt met de eisen uit de Wegenverkeerswet omtrent verwisselbare uitrustingsstukken, zodat deze beter aansluit en er extra eisen zijn voor samengestelde (land)bouwvoertuigen.

Wat betreft het invoeren van technische assistentie van de RDW zijn er verschillende mogelijkheden:

- De politie kan samenwerking zoeken met de RDW om bij grotere controles de aanwezigheid en inspectie door de RDW-controleurs ter plekke te organiseren.
- De politie kan op afstand technische assistentie van de RDW oproepen door foto's van een voertuig te versturen.
- Een agent kan met foto's naar het kantoor van de RDW komen voor overleg; het is namelijk mogelijk om een bekeuring uit te schrijven enkele dagen na staandehouding.

Volgens geïnterviewden verloopt de samenwerking met de RDW goed.

3.2.2 Heeft invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs geleid tot een betere handhaafbaarheid van (land)bouwverkeer?

Voor het beantwoorden van deze vraag is er een interview gehouden met politiedeskundigen. Aan hen is gevraagd of het invoeren van het T-rijbewijs heeft geleid tot een betere handhaafbaarheid. Verder hebben we ook de cijfers van het Ministerie in relatie tot het T-rijbewijs onderzocht.

Dit heeft ertoe geleid dat de invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs leidt tot een betere handhaafbaarheid van (land)bouwverkeer.

Zo is uit een eerdere evaluatie van het T-rijbewijs gebleken dat door de invoering van het T-rijbewijs de politie meer grip heeft gekregen op de handhaving van (land)bouwvoertuigen. In de nulmeting is als grootste voordeel van het kentekenen voor de handhaving benoemd dat de voertuigsoort gemakkelijker te identificeren is inclusief de technische eigenschappen. Hierdoor kan het voertuig 'uit de anonimiteit' worden gehaald, omdat met het kenteken ook de achterliggende houder bekend is.

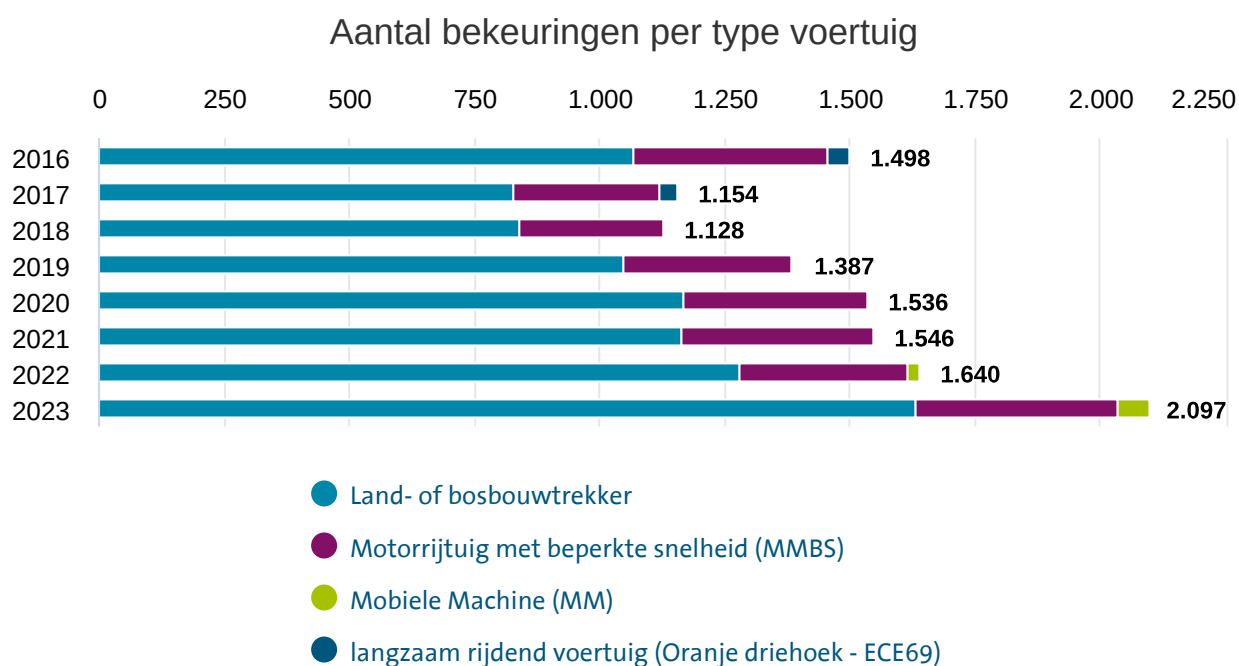
De handhaving van (land)bouwvoertuigen geschiedt hoofdzakelijk door staandehouding. De geautomatiseerde handhaving van snelheden van (land)bouwverkeer stuit namelijk op verschillende operationele problemen. Daarentegen stuit de automatische handhaving van roodlichtovertredingen op minder problemen. Zo is te zien dat het aantal bekeuringen voor door rood rijden fors is toegenomen in 2023 vergeleken met voorgaande jaren (zie [paragraaf 3.4.3](#)).

3.2.3 Welke gegevens zijn er over de resultaten van de handhaving, d.w.z. aantal en type bekeuringen als gevolg van de uitgevoerde controles?

Om deze vraag te beantwoorden is er onderzoek gedaan naar de gegevens van het CJIB. Ook zijn er interviews gehouden met politiedeskundigen. Aan hen is gevraagd wat de resultaten zijn van de handhaving als gevolg van de uitgevoerde controles.

Aantal bekeuringen

Het CJIB houdt overtredingen bij van (land)bouwverkeer. Grafiek 3-5 toont het aantal uitgeschreven bekeuringen per overtreding van (land)bouwtrekkers (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS) over de jaren 2016 t/m 2023. Deze gegevens gaan over het bruto aantal uitgeschreven bekeuringen. Dat betekent dat de bekeuringen die later geseponeerd zijn of waartegen succesvol bezwaar gemaakt is, zijn meegenomen.



Grafiek 3-7: Aantal bekeuringen per type voertuig (Centraal Justitieel Incassobureau [CJIB], 2023.)

Tabel 3-12: Aantal bekeuringen per type voertuig (Centraal Justitieel Incassobureau [CJIB], 2023.)

	Land- of bosbouwtrekker	Langzaam motorvoertuig (bord C8)	Motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS)	Mobiele Machine (MM)	Totaal
2016	1.067	44	387	0	1.498
2017	827	36	291	0	1.154
2018	841	1	286	0	1.128
2019	1.048	4	335	0	1.387
2020	1.166	1	369	0	1.536
2021	1.162	1	383	0	1.546
2022	1.277	1	339	23	1.640
2023	1.630	0	404	63	2.097

Het aantal geregistreerde verkeersovertredingen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) door LBT en MMBS stijgt sinds 2019. De stijging is redelijk geleidelijk geweest t/m 2022. De verwachting voor 2023 was dat dit aantal stabiel zou blijven omdat handhaving niet de hoogste prioriteit heeft bij de politie en omdat handhaving van (land)bouwvoertuigen ondanks het kenteken hoofdzakelijk op basis van staandehouding moet gebeuren. In 2023 bleek echter dat het aantal bekeuringen voor (land)bouwvoertuigen fors was toegenomen van 1.640 bekeuringen in 2022 naar 2.097 bekeuringen in 2023. Dat is een stijging van maar liefst 28%.

Verklaring van de stijging?

In 2023 was er maar een beperkt aantal boerenprotesten, en de experts denken dat de toename van het aantal bekeuringen het gevolg is van reguliere handhaving tijdens de gewone surveillance.

Verder eist de handhaving van (land)bouwvoertuigen specialistische kennis. De expert van de politie geeft aan dat er nu meer aandacht is voor (land)bouwvoertuigen bij de opleiding van de politieacademie. De boerenprotesten (2022) hebben ook bij politie en justitie gezorgd voor meer belangstelling voor de handhaving van deze categorie weggebruikers. Tevens zijn de verkeersteams robuuster geworden (politiemensen blijven langer bij hetzelfde team werken), waardoor de kennis beter geborgd is, en er efficiënter gehandhaafd kan worden. Er is ook meer aandacht besteed aan de techniek van staandehouding van (land)bouwvoertuigen zoals ‘hoe stop je zo’n groot voertuig en hoe haal je de bestuurder eruit?’

Type bekeuringen

Het aantal bekeuringen lijkt voor bijna alle categorieën toegenomen. De meeste bekeuringen (in 2023) worden gegeven voor het niet voldoen aan de eisen gesteld in de Regeling voertuigen en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Dit zijn:

- het niet houden aan de verkeersregels (28,8%);
- het rijden met de mobiele telefoon in de hand (22,9%);
- de lading, het uitrustingsstuk of het zicht is niet op orde (18,5%).

Daarnaast is er een toename te zien in het aantal bekeuringen voor de zichtbaarheid, incorrecte bevestiging of incorrect kenteken (van 66 bekeuringen in 2022 naar 89 bekeuringen in 2023) en een onjuist gebruik van verlichting (van 42 bekeuringen in 2022 naar 109 bekeuringen in 2023).

Tabel 3-13: Aantal overtredingen per overtredingscategorie (Centraal Justitiepaleis [CJIB], 2023)

Overtredingscategorie	2021		2022		2023	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Rijden met vasthouden mobiel elektronisch apparaat (RVV)	331	21,40%	368	22,40%	480	22,90%
Lading/uitrustingsstuk/zicht niet op orde (RV)	327	21,20%	337	20,50%	387	18,50%
Voertuig niet op orde/met gebreken (RV)	281	18,20%	155	9,40%	181	8,60%
Niet houden aan verkeersregels (RVV; o.a. voorrang, geslotenverklaring)	247	15,90%	337	20,50%	603	28,80%
Verlopen keuringsbewijs (WVV, RV)	79	5,10%	85	5,20%	91	4,30%
Geen keuringsbewijs (WVV)	54	3,50%	72	4,40%	75	3,60%
Kenteken niet goed zichtbaar/ niet goed bevestigd/ voldoet niet aan de eisen (WVV)	7	0,00%	66	4,00%	89	4,20%
Verlichting niet in orde/onjuist voeren verlichting (RV)	50	3,20%	42	2,50%	109	5,20%
Te hard rijden binnen de bebouwde kom (RVV)	30	1,90%	20	1,20%	39	1,90%
Te hard rijden buiten de bebouwde kom (RVV)	41	2,60%	15	0,90%	15	0,7%
Overige	99	6,40%	143	8,70%	58	2,80%
Totaal	1.546	100%	1.640	100%	2.127	100%

Niet houden aan de verkeersregels

De meest voorkomende (en meest toegenomen in 2023) overtreding van een verkeersregel is doorrijden/gaan bij een driekleurig verkeerslicht dat op rood staat. Deze overtreding is sinds de invoering van het kenteken ook automatisch te handhaven (met roodlichtcamera's). De mogelijkheid geautomatiseerd te handhaven is een aannemelijke verklaring voor de forse toename van het aantal bekeuringen voor roodlichtnegatie.

In 2022 werden bekeuringen uitgeschreven voor het rijden op de auto(snel)weg. In 2023 komt dit bijna niet meer voor. Aangezien er in 2023 geen grootschalige boerenacties meer zijn geweest is het aannemelijk dat dit aantal overtredingen daardoor is gedaald.

Mogelijk verkeerd uitgeschreven bekeuringen, verkeerd toegepaste feitcodes

Tegen uitgeschreven verkeersbekeuringen (Mulderbeschikking) kan in beroep worden gegaan. De verschillende procedures rondom verkeersovertredingen duren minimaal 3 maanden. Als de zaak in hoger beroep gaat, loopt dit op tot langer dan 1 jaar. Er is geen data beschikbaar hoe vaak in beroep wordt gegaan én dit geground wordt verklaard.

Uit de data blijkt ook dat er bekeuringen zijn uitgeschreven, die mogelijk niet terecht waren. Zo zijn er in 2023 bekeuringen voor een verlopen keuringsbewijs uitgeschreven. Volgens de politie-expert is dit niet mogelijk omdat deze bekeuringscode bedoeld is voor de APK. Echter kan de politie hier niet op handhaven want APK-gegevens zijn niet te achterhalen met het kenteken. Verder zijn er bekeuringen uitgeschreven voor het niet dragen van een gordel terwijl dit niet verplicht is voor (land)bouwvoertuigen, ook als ze wel aanwezig zijn.

Het is niet duidelijk waar deze bekeuringen dan wel voor zijn uitgeschreven. Mogelijk zijn dit foutieve uitschrijvingen. Soms moet een agent aangeven om welke categorie voertuigen het gaat of onder welke afdeling binnen de Regeling voertuigen een voertuig valt. Maar het digitale systeem maakt het mogelijk overtredingen uit te schrijven die niet passen bij het voertuigtype.

Regionale verschillen

Het aantal bekeuringen dat uitgeschreven wordt per regio verschilt. We zien dat het handhaven op (land)bouwvoertuigen specialistisch werk is. Volgens de experts is een mogelijke verklaring voor de toename in Zuid-Holland dat het verkeersteam na opleiding bij de politieacademie meer aandacht besteedt aan handhaving van (land)bouwvoertuigen. Bovendien valt op dat wanneer een gespecialiseerde handhaver van regio verplaatst, het aantal bekeuringen in deze regio toeneemt. De experts geven aan dat het wel belangrijk is dat dit terecht bekeuringen zijn, echter kan dat momenteel niet bepaald worden.

Daarnaast wordt opgemerkt dat het aantal bekeuringen in Flevoland laag is, omdat daar de infrastructuur historisch gezien beter is ingericht voor (land)bouwverkeer dan in provincies als Noord-Brabant (daar zijn bijvoorbeeld meer geslotenverklaringen i.v.m. smalle wegen).

3.2.4 Wat is er bekend over het tegengaan van oneigenlijk gebruik zoals het "ontduiken" van milieu-, en Z.E.-zones?

Met (land)bouwvoertuigen mogen ook niet-agrarische activiteiten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld voor beroepsgoederenvervoer zoals transport van zand en grond met landbouwtrekker en gronddumper. In Nederland is het losgelaten dat trekkers alleen voor landbouwdoeleinden ingezet mogen worden. Goederenvervoer voor derden mag, mits in het bezit van een Eurovergunning.

Om deze vraag te beantwoorden is er in interviews met politiedeskundigen in kaart gebracht wat er bekend is over het tegengaan van oneigenlijk gebruik. In deze deelvraag wordt met "oneigenlijk gebruik" bedoeld op het inzetten van trekkers met aanhangwagens voor andere doeleinden dan landbouw (bijv. beroepsgoederenvervoer).

Milieu- en Z.E.-zones

Met een landbouw- of bosbouwtrekker, mobiele machine of motorrijtuig met beperkte snelheid mag er onbelemmerd een milieu- of Z.E.-zone ingereiden worden, aangezien zij niet onder de regelgeving van milieu- en Z.E.-zones vallen. De eerste Z.E. zones worden per 1 januari 2025 van kracht. Formeel is er dus geen sprake van oneigenlijk gebruik maar van ongewenst gebruik door (land)bouwvoertuigen. De Z.E.-zones worden immers ingesteld uit oogpunt van luchtkwaliteit. Het gebruik van (land)bouwvoertuigen op fossiele brandstoffen als vervanging van bedrijfsauto's heeft een averechts effect op de doelstelling.

De handhaving op de milieu- en Z.E.-zones is niet mogelijk, omdat dit niet in het Reglement Verkeersregels en Verkeertekens en Kentekenreglement is geregeld. (Land)bouwvoertuigen hebben in tegenstelling tot bedrijfsauto's geen Euroclassificering hebben, maar een FASE-aanduiding.

De milieuzones gaan nu echter uitsluitend uit van de Emissieklasse die gebaseerd is op Euro-aanduiding of datum eerste toelating en alleen voor bedrijfsauto's geldt. Daarbij komt nog dat voor conversie- (land)bouwvoertuigen geen FASE-aanduiding is vastgelegd in het kentekenregister.

Niet alleen rijst de vraag of dit principieel juist is, aangezien fossiel aangedreven (land)bouwvoertuigen (zijnde nagenoeg 100% van het bestaande voertuigpark) ook schadelijke emissies uitstoten, waarbij de schoonste FASE-aanduiding nog steeds iets minder schoon is dan de schoonste Euro-aanduiding. Ook zien we in de dagelijkse praktijk dat met (land)bouwvoertuigen veelal hetzelfde goederenvervoer wordt/kan worden verricht, als met vrachtauto's, terwijl die laatste wel aan de regelgeving omtrent milieu- en Z.E.-zones moeten voldoen. Dit leidt/kan leiden tot legale, zij het vanuit meerdere invalshoeken ongewenste, 'ontduiking' van milieu- en Z.E.-zones. Immers, dit is niet alleen ongunstig voor de luchtkwaliteit in die zones, maar ook voor de verkeersveiligheid en het economisch level playing field. Dit geldt overigens ook voor de andere voertuigsoorten zoals bromfietsen, motorfietsen en driewielige motorrijtuigen (Europese voertuigcategorie L). Ook daar is nog geen emissieklasse bepaling voor geregeld.

Met een landbouw- of bosbouwtrekker mag er nog steeds een milieuzone ingereken worden (weten kan nog niet conform RVV).

Vanuit de expertgroep werd ook aangegeven dat bij nieuwe (land)bouwvoertuigen de FASE-aanduiding is vastgelegd, maar de koppeling met milieuzones er nog niet is, omdat er nog geen regelgeving is omtrent bepaling van de emissieklasse. Voor de zogeheten conversievoertuigen en voor de 2- en 3-wielers zijn er ook nog geen emissieklassen.

Omdat er geen controle en registratie plaatsvindt op het gebruik van (land)bouwvoertuigen, is onbekend hoeveel oneigenlijk gebruik van (land)bouwvoertuigen voorkomt. Om handhaving met betrekking tot milieuzones mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat er een vertaalslag wordt gemaakt van FASE-aanduiding naar emissieklassen. Deze vertaling dient opgenomen te worden in het kentekenreglement wanneer er sprake is van een milieu- of Z.E.-zoning of wanneer deze zou moeten worden ingesteld. Als de FASE-aanduiding ontbreekt kan op basis van in het kentekenregister opgenomen 'datum eerste toelating' overeenkomstig de vrachtauto's de emissieklasse worden bepaald. Met de vastgelegde emissieklasse kan dan de toegang tot milieu- en Z.E.-zones worden gereguleerd.

De voorkeur is daarbij dat de milieu- en Z.E.-zoning op een centraal niveau geregeld blijft/wordt in plaats van per stad, aangezien verschillende regelgeving per plaats/zone voor ondernemers niet werkbaar is.

Vanaf 2025 gelden er ook Z.E.-zones, waaruit (land)bouwvoertuigen/machines bij ongewijzigde regelgeving evenmin geweerd kunnen worden, omdat zij nu niet binnen de scope vallen.

Concurrentievervalsing

Het oneigenlijk gebruik is in het verleden gekoppeld aan concurrentievervalsing. Dit is wat TLN betreft nog steeds een serieus issue, niet alleen binnen de huidige milieuzones en aankomende Z.E.-zones, maar ook daarbuiten, ondanks eerdere afschaffing van de rode diesel, de invoering van het T-rijbewijs en registratieplicht en de benodigde Eurovergunning. Huidige kabinetsplannen spreken immers weer over herinvoering van rode diesel voor de agrarische sector en daarmee aannemelijkerwijs voor (land)bouwvoertuigen. De aanstaande vrachtwagenheffing die ook op delen van het onderliggende N-wegennet zal gelden is evenmin van toepassing op (land)bouwvoertuigen, ook als daarmee goederenvervoer wordt verricht.

3.3 Voertuigkentekening en uitvoering wetgeving

De invoering van de kentekening en de daarbij behorende wetgeving vraagt een inspanning van de voertuigeigenaren. Er is gekozen voor een systematiek van conversievoertuigen en nieuwe voertuigen waarbij de bestaande voertuigen zo eenvoudig mogelijk geregistreerd konden worden. Daarnaast maakt de registratie dat meer informatie over onder andere de aantallen (land)bouwvoertuigen beschikbaar is. Hieronder wordt verder ingegaan op de resultaten met betrekking tot het onderdeel kentekening en wetgeving.

De onderzoeksvragen welke we in dit hoofdstuk behandelen zijn de volgende:

1. Zijn de randvoorwaarden zoals digitaal loket en voorlichting aan de gebruiker volgens plan gerealiseerd en hoe worden deze door de gebruiker gewaardeerd?
2. Aantal aangevraagde kentekens, vergelijking van deze aantallen met de grootte van het voertuigpark in de verschillende categorieën.
3. Analyse APK-resultaten per type LBT eventuele regionale verschillen.
4. Overzicht goedgekeurde voertuigen, terugroepacties.

3.3.1 Zijn de randvoorwaarden zoals digitaal loket en voorlichting aan de gebruiker volgens plan gerealiseerd en hoe worden deze door de gebruiker gewaardeerd?

De RDW heeft een communicatiewerkgroep opgestart die onder andere een loket heeft ingericht voor de registratie van (land)bouwvoertuigen. Daarbij is besloten om bij conversievoertuigen (bestaande voertuigen) het proces zo eenvoudig mogelijk te maken, en daarom te werken met een beperkte set gegevens. Op deze manier moet de kentekening zo eenvoudig mogelijk verlopen. Naast sturing op eenvoudige registratie is er ook gestuurd op zo laag mogelijke kosten van registratie van conversievoertuigen.

Communicatie

De RDW communiceert over de kentekening en registratie via hun website: www.RDW.nl. Wanneer bezoekers op hun website komen kunnen zij kiezen tussen of zij een voertuig willen registreren, een kenteken willen aanvragen of APK willen laten uitvoeren. Om de aanvrager op weg te helpen of het voertuig wel of niet geregistreerd moet worden is er een keuzehulp beschikbaar. Door een vragenboom wordt de aanvrager geholpen of het voertuig wel of niet registratieplichtig is.

Ook is er een informatiefilmpje beschikbaar dat uitlegt hoe je het (land)bouwvoertuig kan registreren.

Wanneer iemand zijn voertuig niet online kan/wil registreren kan dit bij een RDW-keuringsstation. Dit kan aangevraagd worden via een webformulier, maar ook telefonisch.

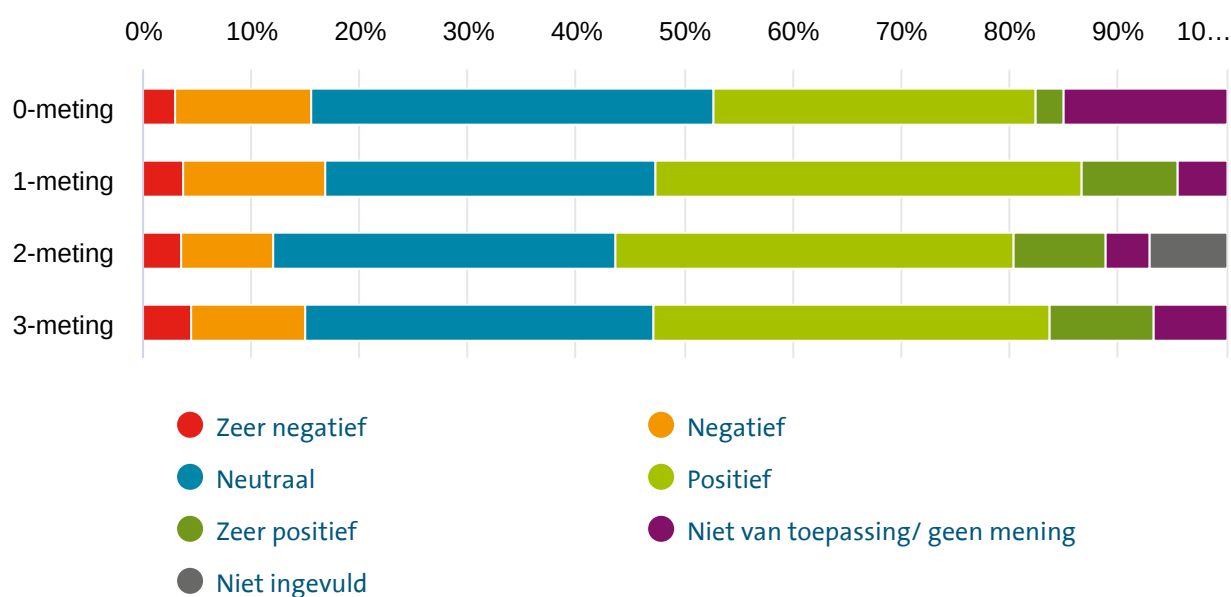
De RDW heeft op haar website gecommuniceerd over de kentekening en registratieprocedure. Daarnaast is een digitaal loket ingericht om de voertuigen te kunnen registreren. Hiermee is voldaan aan de randvoorwaarden van het plan.

Aanvullend hebben ook de brancheorganisaties aandacht besteed aan de veranderde wetgeving. Uit de enquête onder de bestuurders blijkt dat dit in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de bekendheid van de wet. De meerderheid geeft aan dat de informatie verkregen is via de website van de brancheorganisaties.

Waardering digitaal loket

Via een enquête is aan bestuurders van (land)bouwvoertuigen gevraagd hoe zij de communicatie en het digitaal loket hebben ervaren. Dit is gedaan in de nulmeting van 2020 en de tussentijdse metingen in 2021, 2022 en 2023. Bij de nulmeting was 33% van de respondenten (zeer) positief, 37% neutraal en 16% (zeer) negatief en gaf 15% aan dat het voor hen nog niet van toepassing was. Tijdens de tussentijdse metingen groeide het aantal respondenten dat (zeer) positief was naar 47%, het aandeel (zeer) negatief bleef met 16% gelijk, het aandeel neutraal nam af tot 32%. Logischerwijs nam het aandeel respondenten dat aangaf nog geen contact te hebben gehad verder af.

Waardering digitaal loket voor registratie bij de RDW



Grafiek 3-8: Resultaten enquête bestuurders van (land)bouwvoertuigen over de waardering van het digitaal loket voor registratie bij de RDW

Tabel 3-14: Resultaten enquête bestuurders van (land)bouwvoertuigen over de waardering van het digitaal loket voor registratie bij de RDW

Digitaal loket voor registratie bij de RDW	Zeer negatief	Negatief	Neutraal	Positief	Zeer positief	Niet van toepassing/ geen mening	Niet ingevuld
0-meting	3%	13%	37%	30%	3%	15%	
1-meting	4%	13%	30%	39%	9%	4%	
2-meting	4%	9%	32%	37%	9%	4%	7%
3-meting	5%	11%	32%	37%	10%	7%	

Aandachtspunt: Maatschappen

Tijdens de uitvoering van de Wet is een knelpunt geconstateerd bij de registratie van voertuigen van maatschappen. Het registreren van voertuigen op een onderneming zonder rechtspersoonlijkheid is alleen mogelijk op een vennootschap onder firma of een commanditaire vennootschap. Registratie op naam van een maatschap bleek wettelijk niet mogelijk. Dit is geregeld in de Wegenverkeerswet 1994 en kan niet snel worden gewijzigd. (Land)bouwvoertuigen kunnen voorlopig alleen op naam van één van de maten als privépersoon worden geregistreerd.

De Minister heeft aangegeven registreren op maatschap mogelijk te gaan maken. Op het moment van schrijven is de Wegenverkeerswet echter nog niet aangepast. Het niet kunnen registreren op maatschap is echter geen reden om de (land)bouwvoertuigen niet te registreren. Indien de wetgeving is aangepast kunnen de voertuigen worden overgeschreven naar de maatschap.

3.3.2 Aantal aangevraagde kentekens, vergelijking van deze aantallen met de grootte van het voertuigpark in de verschillende categorieën.

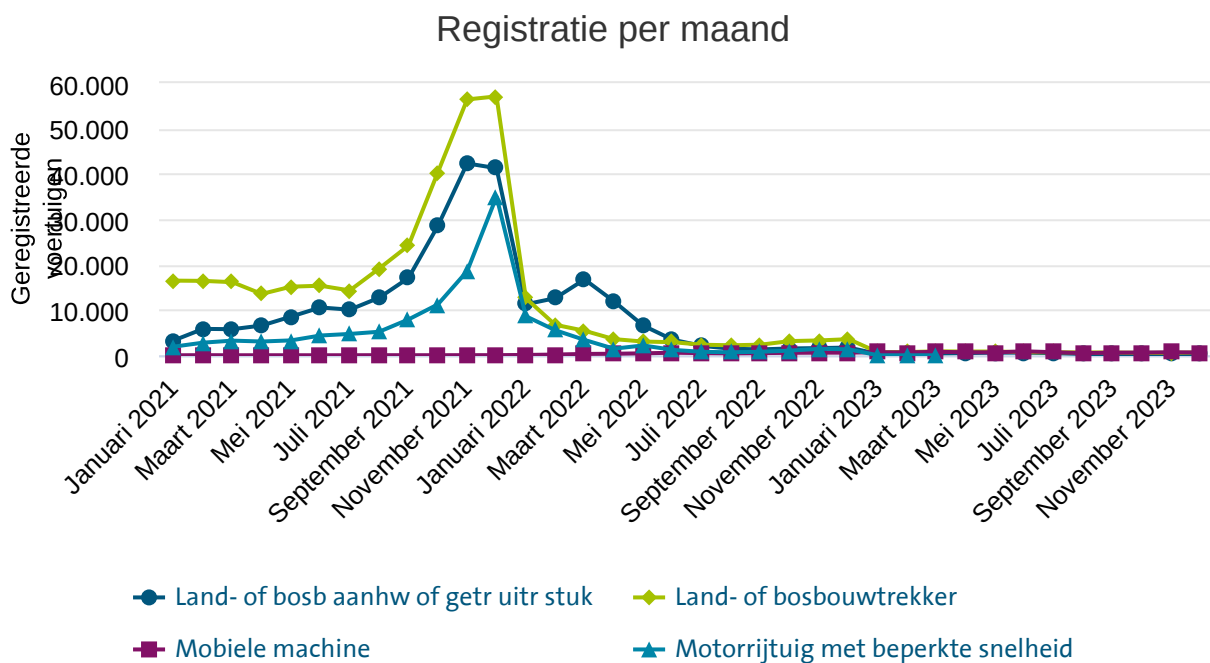
Voor de beantwoording van deze onderzoeksvraag hebben wij de data van de RDW geanalyseerd. Daarin hebben we gekeken naar de registratiegegevens. Daarnaast hebben we middels een enquête de waardering van de gebruikers opgevraagd en geanalyseerd.

Kentekening

Om de invoering van de registratie en kentekening zo soepel mogelijk te laten verlopen is besloten om het proces van de bestaande voertuigen via een conversieperiode zo eenvoudig mogelijk te laten verlopen. Zo is ervoor gekozen om als uitgangspunt te hanteren dat alle voertuigen legaal op de weg rijden, is een minimum aan gegevens gevraagd en kon de registratie tot 1 januari 2022 digitaal plaatsvinden. Aanvullend bestond de mogelijkheid om de voertuigen te laten registreren via een RDW-keuringsstation. Het digitaal loket is per 1 januari 2022 gesloten, aangezien op dat moment de conversieperiode was beëindigd: alle bestaande voertuigen moesten op dat moment geregistreerd zijn.

De registratie van de (land)bouwvoertuigen kwam in 2021 traag op gang, pas in het laatste kwartaal van 2021 nam het aantal registraties toe. Het gaat hierbij om het aantal registraties waarbij tevens een kenteken werd aangevraagd.

Bij deze onderzoeksvraag hebben wij de RDW-data geanalyseerd en daaruit conclusies kunnen trekken door de data met elkaar te vergelijken in de verschillende categorieën.



Grafiek 3-9: Resultaten kentekening van (land)bouwvoertuigen per maand (RDW, 2024)

Tabel 3-15: Resultaten kentekening van (land)bouwvoertuigen per maand (RDW, 2024)

Maand	Land- of bosb aanhw of getr uitr stuk	Land- of bosbouwtrekker	Mobiele machine	Motorrijtuig met beperkte snelheid
Januari 2021	3.282	16.468	3	1.907
Februari 2021	5.828	16.413	32	2.789
Maart 2021	5.764	16.126	10	3.239
April 2021	6.566	13.534	17	3.046
Mei 2021	8.537	15.140	17	3.290
Juni 2021	10.551	15.347	9	4.370
Juli 2021	10.060	14.302	18	4.716
Augustus 2021	12.697	19.126	25	5.199
September 2021	17.051	24.197	19	7.908
Oktober 2021	28.508	40.325	24	11.220
November 2021	42.311	56.420	30	18.565
December 2021	41.265	57.092	33	34.984
Januari 2022	11.253	12.579	78	8.615
Februari 2022	12.595	6.735	170	5.539
Maart 2022	16.735	5.417	304	3.394
April 2022	11.910	3.574	345	1.465
Mei 2022	6.554	3.034	441	2.173
Juni 2022	3.447	2.899	568	1.204
Juli 2022	2.082	2.333	484	768
Augustus 2022	1.453	2.215	431	671
September 2022	1.310	2.345	488	788
Oktober 2022	1.509	3.136	545	1.031
November 2022	1.600	3.277	581	1.438
December 2022	1.711	3.562	581	1.327
Januari 2023	303	683	681	3
Februari 2023	320	717	651	2
Maart 2023	427	876	765	1
April 2023	499	830	677	-
Mei 2023	588	836	653	-
Juni 2023	588	680	882	-
Juli 2023	483	664	678	-
Augustus 2023	308	647	487	-
September 2023	264	611	593	-
Oktober 2023	265	543	609	-
November 2023	236	545	673	-
December 2023	222	633	623	-

Aangezien in de laatste maanden van 2021 nog veel registraties hebben plaatsgevonden, konden deze in 2021 niet allemaal worden verwerkt, waardoor nog niet alle (land)bouwvoertuigen per 1 januari 2022 voorzien waren van een kenteken. De politie schreef daarom t/m 30 juni 2022 nog geen bekeuringen uit voor (land)bouwvoertuigen die nog geen kentekenbewijs hebben.

In totaal zijn er door de RDW op 1 januari 2024 746.796 (land)bouwvoertuigen gekentekend. Voordat voertuigen gekentekend werden, waren er diverse inschattingen van de aantallen (land)bouwvoertuigen. Deze inschattingen vormden het uitgangspunt bij de totstandkoming van de wet en de geschatte kosten voor de sector. Nu al deze voertuigen geregistreerd moeten zijn, is duidelijk in hoeverre de schattingen al dan niet klopten. In onderstaand overzicht zijn de schattingen afgezet tegen de daadwerkelijke aantallen. De waardes voor kentekens wijken af van registraties, voertuigen kunnen immers wel geregistreerd zijn maar nog niet op kenteken zijn gezet.

Tabel 3-16: Gekentekende (land)bouwvoertuigen (RDW, 2024)

Categorie	Schatting RDW (2014)	Aantal gekentekend tot 1/1/2022	Afwijking	Aantal gekentekend op 1/1/2024	Afwijking
Land- en bosbouwtractoren (LBT's)	270.000	304.490	34.490	347.473	+ 77.473
MMBS'en	130.000	101.233	-28.767	121.782	- 8.218
Mobiele machines	Nvt	237	-	15.299	-
Land- en bosbouwaanhangwagens (LBTA's)	150.000	192.420	42.420	262.420	+ 112.420

In de tabel zijn de aantallen op 1 januari 2022 als het totaal van de conversievoertuigen en als die op 1 januari 2024 al het uiteindelijke aantal opgenomen. Conclusie is dat de inschatting van de MMBS'-en achteraf te hoog is geweest en dat het aantal LBT's en LBTA's te laag is ingeschat. Dit heeft gevolgen gehad voor de benodigde capaciteit bij de RDW alsmede de gemoeide kosten voor de sector. Overigens dient vermeld te worden dat het aantal geregistreerde LBTA's lager is dan het totaal aantal. LBTA's die niet harder rijden dan 25 km/uur krijgen immers een volgplaat en hoeven niet geregistreerd te worden. Het is niet bekend hoeveel LBTA's dit betreft.

Registratie versus kentekening

Conversievoertuigen

Bestaande (land)bouwvoertuigen die via het digitaal loket zijn geregistreerd, zijn de zogenaamde conversievoertuigen. Door de RDW is een overzicht gerealiseerd van de gekentekende conversievoertuigen naar status. De RDW hanteert onderstaande codes bij de registratie van voertuigen:

- 33 = ongeldig wegens ombouw naar een andere voertuigsoort, dat een ander kenteken heeft gekregen
- 34 = ongeldig
- 51 = voertuig gesloopt door erkend bedrijf (KR 40b.5)
- 52 = uitvoer voertuig (KR 37.3b)
- 53 = buiten normale registratie geplaatst
- 54 = schorsing (WVV 94, art 67.1)
- 55 = voertuig gesloopt niet door erkend bedrijf
- 60 = voertuig voldoet niet aan technische eisen (total loss)
- 61 = voertuig voldoet niet aan technische eisen (WOK, wacht op keuren)
- 86 = voertuig vermist (zonder proces verbaal)
- 87 = voertuig gestolen (met proces verbaal, KR 37.7)
- 91 = vervangend kenteken (tegenhanger van 33)

Uit het overzicht blijkt dat er momenteel 642.852 conversievoertuigen actueel zijn.

Tabel 3-17: Overzicht conversievoertuigen en status

LRV Conversie Voertuigcategorie	Laatste actieve vrtg-status												Eindtotaal
	geldig	33	34	51	52	53	54	55	61	87	91		
C - Land- of bosbouwtrekker op rupsbanden	1.150		16		77	4	261	5					1.513
R - Aanhangwagen voor land-of bosbouw	159.552	12	517	55	2.062	9	0	112	14	9	0		162.342
S - Verwisselbare getrokken machine	87.559	4	166	30	2.230	7	0	104	8	2	0		90.110
T - Land- of bosbouwtrekker op wielen	286.569	78	370	131	12.979	93	32.163	335	40	150	0		332.908
Z - MMBS	108.022	50	613	208	6.951	262	7.892	362	51	120	1		124.532
Eindtotaal	642.852	144	1.682	424	24.299	375	40.316	918	113	281	1		711.405

Registratie van (land)bouwvoertuigen betekent niet automatisch dat deze voertuigen ook voorzien zijn van een kentekenplaat. Immers de voertuigen in gebruik genomen vóór 2021 en die niet harder rijden dan 25 km/uur zijn pas verplicht om per 1-1-2025 zichtbaar een kentekenplaat te voeren. Uit gegevens van de RDW blijkt dat ongeveer 15% van de geregistreerde conversievoertuigen van na 1977 nog geen kentekenplaat heeft aangevraagd. Aangezien voertuigen van vóór 1978 een blauwe kentekenplaat mogen dragen welke niet onder de GAIK-regeling vallen is alleen bekend wanneer voor deze voertuigen een gele kentekenplaat is afgegeven. De RDW schat in dat het percentage voertuigen van vóór 1978 zonder kentekenplaat lager is, waardoor voor ca 10% van alle (land)bouwvoertuigen momenteel nog geen kentekenplaat is aangevraagd. Voertuigen die na 2020 in gebruik zijn genomen zijn niet uitgezonderd en zijn altijd verplicht de kentekenplaat te voeren.

Nu (land)bouwvoertuigen geregistreerd worden, ontstaat ook meer inzicht in het aantal voertuigen dat gesloopt, geëxporteerd of geschorst wordt. Onderstaand overzicht geeft de aantallen weer van de conversievoertuigen.

Tabel 3-18: Overzicht uitgeschreven voertuigen

Status voertuig	Jaar	Land- of bosbouwtrekker op rupsbanden	Aanhangwagen voor land-of bosbouw	Verwisselbare getrokken machine	Land- of bosbouwtrekker op wielen	Mobiele machine	MMBS	Eindtotaal
Ongeldig	2021	2	45	7	29		13	96
Ongeldig	2022	4	71	25	124	23	110	357
Ongeldig	2023	6	392	131	209	6	436	1.180
Voertuig gesloopt door erkend bedrijf								
	2021		1	1	11		15	28
	2022		13	11	45		75	144
	2023		26	16	64		83	189
Uitvoer voertuig								
	2021	10	153	160	1.864	5	601	2.793
	2022	33	757	885	5.743	157	2.500	10.075
	2023	26	839	939	4.907	312	2.608	9.631
Buiten normale registratie geplaatst								
	2021		1	0	3		18	22
	2022	1	2	1	21		67	92
	2023	3	5	3	69	3	144	227
Voertuig gesloopt niet door erkend bedrijf								
	2021		5	8	20		6	39
	2022	1	31	31	104	2	86	255
	2023	3	95	47	149		148	442
Eindtotaal		89	2.436	2.265	13.362	508	6.910	25.570

Uit de tabel blijkt dat in de drie jaar van de registratie meer dan 25.000 conversievoertuigen zijn verdwenen van de openbare weg. De categorie T, land- of bosbouwtrekker op wielen, vormt met bijna 13.500 stuks meer dan de helft van het aandeel hierin. Van de 25.570 voertuigen werden in de jaren 2021 t/m 2023 22.500 voertuigen geëxporteerd en deze categorie vormt daarmee het belangrijkste aandeel.

Nieuwe voertuigen

Nieuwe voertuigen kunnen op drie manieren worden geregistreerd:

- Via een keuringsstation aangeboden;
- Via de versnelde inschrijving voor nieuwe voertuigen met een typegoedkeuring T.C.S. of R;
- Via de tijdelijke voorziening voor nieuwe voertuigen zonder typegoedkeuring. Dit is alleen mogelijk voor de nieuwe U-categorie, de mobiele machines.

Via de RDW zijn gegevens opgevraagd over de aantallen voertuigen over de jaren 2021 tot en met 2023. Hieruit blijkt dat er in die jaren 2.108 voertuigen met typegoedkeuring via een keuringsstation zijn ingevoerd en 15.247 voertuigen via de versnelde inschrijving. Van de voertuigen waarvan geen typegoedkeuring aanwezig was, verliepen er 13.732 via een keuringsstation en 7.556 via een tijdelijke voorziening.

3.3.3 Analyse APK-resultaten per type LBT, eventuele regionale verschillen

Om een analyse te maken in de APK-resultaten per type LBT is er onderzoek gedaan naar de gegevens die de RDW aan ons beschikbaar heeft gesteld.

De registratie en kentekening is noodzakelijk vanwege de Europese plicht om (land)bouwvoertuigen die constructief harder kunnen dan 40 km/uur verplicht periodiek te keuren. Het gaat om de voertuigen uit de voertuigcategorie T. Mobiele Machines en aanhangwagens voor land-of bosbouw zijn niet APK-3 plichtig. Binnen deze Europese plicht is het mogelijk om bepaalde categorieën uit te zonderen van de plicht, waarvan de Nederlandse wetgeving maximaal gebruik is gemaakt. Voor de APK-plicht is een uitzondering voor landbouw- en bosbouwtrekkers:

- op wielen met een maximumconstructiesnelheid van 40 km/uur;
- op rupsbanden;
- die worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers.

De APK-plicht voor (land)bouwvoertuigen is bekend onder de naam APK-3. Een nieuwe land- of bosbouwtrekker moet na 4 jaar voor het eerst voor de APK. Daarna moet het voertuig elk jaar opnieuw gekeurd worden. Vanaf 50 jaar hoeft de APK niet meer.

De door Nederland gekozen uitzondering leidt ertoe dat het grootste deel van voertuigen met een maximumconstructiesnelheid hoger dan 40 km/h niet APK gekeurd wordt. Ook is er geen digitale handhaving mogelijk, noch d.m.v. camera's. Alleen bij staande houden kan een politie vragen of men op dat moment bezig is met activiteiten die niet onder de uitzondering valt.

De RDW geeft het volgende overzicht af van APK-3 gekeurde voertuigen.

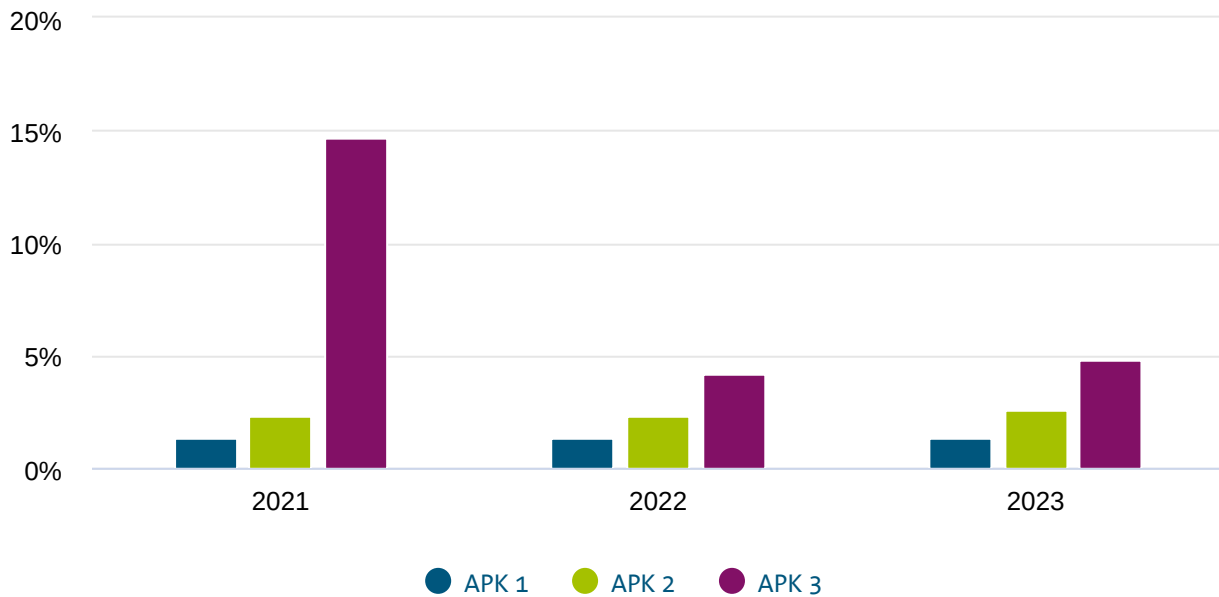
Tabel 3-19: Aantal gekeurde en afgemelde voertuigen (RDW, 2024)

	Aantal gekeurde voertuigen	Aantal afkeurmeldingen	Percentage afkeurmeldingen
2021	34	5	15%
2022	192	7	4%
2023	150	6	4%
Totaal	376	18	5%

Er is geen inzicht verkregen in de regionale spreiding van de APK-3 keuringen. Gelet op de relatief lage aantallen geeft een dergelijke verdeling ook weinig meerwaarde in de analyse. Deze informatie is namelijk vooral van belang om te bepalen of er voldoende capaciteit is om de voertuigen te kunnen keuren.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat ongeveer 5% van de (land)bouwvoertuigen de eerste keer niet door de APK keuring komt. Van de 18 afgekeurde voertuigen zijn uiteindelijk 16 stuks bij een tweede keuring alsnog goedgekeurd, één voertuig is geschorst en van het andere voertuig is geen status bekend. Het percentage afgekeurde voertuigen is relatief hoog.

Percentage afgekeurde voertuigen per APK type



Grafiek 3-10: Percentage afgekeurde voertuigen van diverse voertuigcategorieën (Bron: RDW 2024)

Uit de voertuigregistratie van de RDW blijkt dat er 31.767 (land)bouwvoertuigen geregistreerd zijn met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/uur. Gelet op het feit dat alleen de voertuigcategorie T APK-3 plichtig is gaat het in totaal om 16.429 voertuigen. Aangezien er in de periode 2021 - 2023 slechts 376 voertuigen gekeurd zijn gaat het om nog geen 2,5% van de voertuigen met een constructiesnelheid van 40 km/uur of meer dat daadwerkelijk is gekeurd.

Trekken we de lijn door van het percentage afgekeurde voertuigen (5%) naar het totaal aantal voertuigen dan rijden er ca 800 voertuigen rond die bij een APK-3 keuring zouden worden afgekeurd.

Tabel 3-20: Overzicht geregistreerde constructiesnelheid per voertuigcategorie (zonder rekening te houden met de status van het voertuig) (Bron: RDW, 2024)

Voertuigcategorie	< 40	> 40
C - Land- of bosbouwtrekker op rupsbanden	1.457	56
R - Aanhangwagen voor land-of bosbouw	154.456	7.885
S - Verwisselbare getrokken machine	86.056	4.053
T - Land- of bosbouwtrekker op wielen	316.474	16.429
Z - MMBS	121.185	3.344
Totaal	679.628	31.767

Aantal APK-keurstations en -meesters

Om een APK-3 keuring te mogen uitvoeren dient men door de RDW gecertificeerd te zijn. Een certificatie is 2 jaar geldig waarna een bevoegdheidsverlenging moet worden gehaald. Het aantal keurmeesters is van 194 op 31 december 2021, naar 267 keurmeesters op 31 december 2022 naar 291 keurmeesters op 31 december 2023 toegenomen. In 2023 hebben 57 keurmeesters deelgenomen aan een bevoegdheidsverlenging. Daarvan zijn er uiteindelijk 46 geslaagd.

Op dit moment zijn er 64 keuringslocaties met een actieve APK-3 erkenning.

Tabel 3-21: Overzicht keurmeesters en examens tot 1-1-2024

Aantal keurmeesters	Aantal examens	Aantal geslaagd
194	361	147
267	160	73
291	40	24

Uit gesprekken met diverse vertegenwoordigers uit de sector zijn aanvullend de volgende kanttekeningen gemaakt bij de manier waarop de APK-3 plicht nu is vormgegeven:

- **Handhaafbaarheid:** Het doel van gebruik van de voertuigen kan alleen bepaald worden aan de hand van de SBI-code van de eigenaar van het voertuig. Diverse gebruikers beschikken echter over meerdere SBI-codes waardoor de handhaafbaarheid van de APK-3 plicht niet mogelijk is.
- **Opleiding en certificering:** Diverse keuringsstations zijn enthousiast begonnen met het opleiden van keurmeesters en het aanschaffen van apparatuur om de APK-3 te kunnen uitvoeren. De lage aantallen voertuigen wegen echter niet op tegen de gemaakte kosten en de te maken kosten voor hercertificering en kalibratie van de meetapparatuur. Diverse APK keuringslocaties heroverwegen een bevoegdheidsverlenging.
- **Langere reisafstanden:** Indien de aantallen op dit niveau blijven zullen diverse keuringslocaties geen APK-3 bevoegdheid hebben waardoor de gemiddelde reisafstand naar een keuringsstation kan gaan toenemen.

3.3.4 Overzicht goedgekeurde voertuigen, terugroepacties Aantal gekeurde (land)bouwvoertuigen

In totaal zijn er na 2020 18.310 nieuwe (land)bouwvoertuigen individueel goedgekeurd om daarna geregistreerd te kunnen worden en te mogen rijden op de weg. Er zijn daarnaast 24.324 voertuigen ingeschreven die reeds door de fabrikant zijn voorzien van een Europese typegoedkeuring via de zogenaamde versnelde regeling en 10.981 mobiele machines via de zogenaamde tijdelijke voorziening.

Zie onderstaande tabel voor het aantal toegelaten (land)bouwvoertuigen. Het aantal APK-gekeurde (land)bouwvoertuigen is een stuk lager.

Tabel 3-22: Route van toegelaten (land)bouwvoertuigen (RDW, 2024)

Route	C			S			T			R			U			Totaal
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	
Via keuringsstation met typegoedkeuring, ongeacht de status	0	1	0	7	38	46	47	699	1171	27	35	35	0	0	0	2106
Via keuringsstation zonder typegoedkeuring, ongeacht de status	0	0	5	410	933	1217	81	1152	1695	423	848	893	244	2262	3372	13535
Met typegoedkeuring via versnelde inschrijving, ongeacht de status	0	1	3	185	1256	1519	1022	4558	5343	212	523	725	0	0	0	15347
Via de tijdelijke voorziening, ongeacht de status	0	0	0	0	6	3	17	40	43	2	0	0	0	2848	4608	7567
Totaal	0	2	8	602	2233	2785	1167	6449	8252	664	1406	1653	244	5110	7980	38555

Overzicht voertuigcategorieën:

C = Land- of bosbouwtrekker op rupsbanden

S = Verwisselbare getrokken machine

T = Land- of bosbouwtrekker op wielen (LBT)

R = Aanhangwagens voor land-of bosbouw (LBTA)

U = Mobiele machine

Z = Mobiele Machine met Beperkte Snelheid (Voertuigcategorie sinds 2021 vervallen, staat niet tabel)

Terugroepacties

Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan. Voor motorrijtuigen en andere producten met een typegoedkeuring is de RDW de instantie waar dat gemeld moet worden.

Uit een onderzoek uit 2012 van de Federatie Agrotechniek, het huidige Fedecom, naar de mogelijkheid voor fabrikanten en importeurs om een gemeenschappelijk registratiesysteem op te zetten blijkt dat een dergelijk registratiesysteem zonder kentekening vrijwel onmogelijk of uiterst kostbaar is. Dit omdat er geen verplichting is voor de eigenaar om de verkoop van het voertuig te melden aan zijn leverancier. Hierdoor is na verloop van tijd de eigenaar niet meer te achterhalen. Via registratie in het kentekenregister is dit wel mogelijk.

Nu het kentekenregister beschikbaar is, is jaarlijks gekeken welke terugroepacties openstaan. Wat betreft de terugroepacties zijn in de jaren 2020-2023 diverse MMBS'-en geregistreerd. Bij nadere analyse van de voertuigtypes blijkt het in alle gevallen te gaan om de zogenaamde vluchtvoertuigen: personenauto's en buggy's die als MMBS staan geregistreerd. Er hebben in de periode 2020-2023 geen terugroepacties plaatsgevonden voor LBT's, MM, LBTA's en MMBS'-en voor zover dit geen vluchtvoertuigen waren.

Hoewel er dus vanwege het ontbreken van terugroepacties geen sprake lijkt van gebreken bij (land)bouwvoertuigen met een (hoog) veiligheidsrisico heeft de nieuwe wetgeving wel een veiligheidsvoordeel opgeleverd. Vluchtvoertuigen konden immers zonder kentekenregister bij terugroepacties niet teruggeroepen worden terwijl het geconstateerde gebrek ook voor dat voertuig geldt. Het kentekenregister levert daarmee een bijdrage aan de verkeersveiligheid op het Nederlandse wegennet.

3.4 Economische effecten (markttoezicht)

De invoering van de APK-, registratie- en kentekenplicht levert mogelijk economische effecten voor de (markt)sector.

De onderzoeksvragen welke we in dit hoofdstuk behandelen zijn de volgende:

1. Wat zijn de effecten voor de markt sectoren: vermindering oneigenlijk gebruik¹, tegengaan concurrentie vervalsing en ontduiken regelgeving?
2. Wat zijn de voordelen voor de sector: verhandelbaarheid, effect diefstal, aanvragen ontheffingen?
3. Wat zijn de kosten? Er dient gerapporteerd te worden over de daadwerkelijke kosten van naleving voor de bedrijven, opgesplitst over de verschillende kosten componenten.

3.4.1 Wat zijn de effecten voor de marktsector: vermindering oneigenlijk gebruik, tegengaan concurrentievervalsing en ontduiken regelgeving?

Met (land)bouwoertuigen mogen ook niet-agrarische activiteiten worden uitgevoerd. In Nederland is het losgelaten dat trekkers alleen voor landbouwdoeleinden ingezet mogen worden. Goederenvervoer voor derden mag, mits in het bezit van een Eurovergunning. Met de term "oneigenlijk gebruik" wordt onder andere het inzetten van trekkers met aanhangwagens voor andere doeleinden dan landbouw verstaan.

Om deze vraag te beantwoorden is gebruik gemaakt van de gegevens over de registratieplicht van de RDW. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met de politie en is er middels een enquête opgehaald bij de bestuurders van (land)bouwoertuigen hoe zij kijken naar de effecten voor de marktsectoren.

Oneigenlijk gebruik

In het verleden hoefden (land)bouwoertuigen niet geregistreerd te worden. Hierdoor was het lastig om zaken als niet-agrarisch gebruik (oneigenlijk gebruik), en ontduiken van de regelgeving in kaart te brengen. Zo werd het niet-agrarisch gebruik bij veel instanties niet gemeld en geregistreerd, laat staan dat er toezicht en handhaving plaatsvond. Ook na de invoering van de nieuwe wet- en regelgeving is de ware omvang van het niet-agrarisch gebruik nog steeds niet bekend.

De reden is dat toezicht en handhaving niet mogelijk is vanwege ontbrekende of inconsequente regelgeving. Voor conversie-(land)bouwoertuigen is op wens van de Tweede Kamer slechts een beperkt aantal voertuiggegevens vastgelegd in het kentekenregister van de RDW. Mede hierom kan niet worden gehandhaafd op milieuaspecten. Door ontbrekende registratie van de motorcategorie van conversie-(land)bouwoertuigen en ontbrekende regels voor toelating van deze voertuigen hebben zij vrij toegang tot de milieu- en Z.E.-zones (zie ook [paragraaf 3.4.4](#)).

De sector (de bestuurders van (land)bouwoertuigen) heeft aangegeven niet te weten (51%) of het oneigenlijk gebruik (niet-agrarisch gebruik) is veranderd door de wetgeving. Wel heeft 37% aangegeven dat dit gelijk is gebleven.

Tegengaan concurrentievervalsing en ontduiken regelgeving

Het terugkeuren van een voertuig naar een MMBS in combinatie met een afwijkende rijbewijsplicht, geen scholingsverplichting volgens code 95 en geen motorrijtuigenbelasting voor de MMBS'en zorgden voor een oneerlijke concurrentie aangezien er misbruik werd gemaakt van de voertuigcategorie MMBS. Om het misbruik tegen te gaan, is er besloten om de categorie MMBS uit te faseren. Na de conversieperiode, die liep tot 1 januari 2022, kunnen geen nieuwe MMBS'en meer worden geregistreerd. Het gevolg hiervan is dat het bestaande wagenpark aan MMBS'en door natuurlijk verloop (export, sloop, et cetera) langzaam zal verdwijnen.

Het ontduiken van de goedkeuringsplicht is door de kentekening niet meer mogelijk. Het bleek dat er in het begin bij de individuele goedkeuring veel afkeuringen waren bij LBTA's, ondanks dat er al een goedkeuringsplicht was voor LBTA's sinds 2018 t.g.v. verordening (EU) nr. 167/2013. Veel LBTA's waren nog voorzien van een één leidingremsysteem zonder veiligheidsvoorzieningen wat verboden was sinds 1/1/2016, maar door ontbreken van handhaving nog steeds geproduceerd en verkocht werden.

¹ Onder de term oneigenlijk gebruik wordt niet-agrarisch gebruik verstaan en waaronder het ontduiken van milieuzones

Mobiele machines werden voor de invoering van de kentekenplicht gezien als MMBS. MMBS'en moesten dus ook aan de zogenaamde permanente eisen voldoen. Met de invoering van goedkeurings- en kentekenplicht zijn de eisen hoofdzakelijk aangescherpt op identiteit en markering van de breedte. Desondanks was er in het begin veel aanbod van voertuigen die niet voldeden aan de definitie en waren er veel afkeuringen bij deze voertuigen op diverse punten. Hieruit kan worden geconcludeerd dat veel voertuigen anders op de weg zouden rijden die niet zouden voldoen aan de eisen. De concurrentievervalsing door verkopers van voertuigen die niet aan de voorschriften voldeden is door de invoering van de kentekenplicht afgenomen.

De meningen of het inzetten van (land)bouwvoertuigen voor niet-agrarisch gebruik nog steeds een serieus issue is lopen uiteen. Niet alleen met betrekking tot de huidige milieuzones en aankomende Z.E.-zones, maar ook daarbuiten. Hoewel de eerdere afschaffing van de rode diesel, de invoering van het T-rijbewijs en registratieplicht en de benodigde Eurovergunning heeft geleid tot een gelijk speelveld spreken de huidige kabinetsplannen weer over herinvoering van rode diesel voor de agrarische sector en daarmee aannemelijkerwijs voor (land)bouwvoertuigen. De aanstaande vrachtwagenheffing die ook op delen van het onderliggende N-wegennet zal gelden is evenmin van toepassing op (land)bouwvoertuigen, ook als daarmee goederenvervoer wordt verricht. Aangegeven wordt dat bijvoorbeeld gronddumpers vooral voor korte afstanden wordt gebruikt en beter dan vrachtauto's op onverhard terrein kunnen rijden. Grootchalig grondtransport over langere afstanden worden uit oogpunt van efficiëntie en kosten over het algemeen met reguliere vrachtauto's uitgevoerd.

3.4.2 Wat zijn de voordelen voor de sector: verhandelbaarheid, effect diefstal, aanvragen ontheffingen?

Voor de beantwoording van deze vraag zijn er gesprekken gevoerd met de experts van de politie en is er aan de bestuurders van de (land)bouwvoertuigen gevraagd hoe zij kijken naar de voordelen voor de sector. Verder is voor het aanvragen van de ontheffingen gekeken naar de beschikbare informatie op de RDW-website.

Verhandelbaarheid

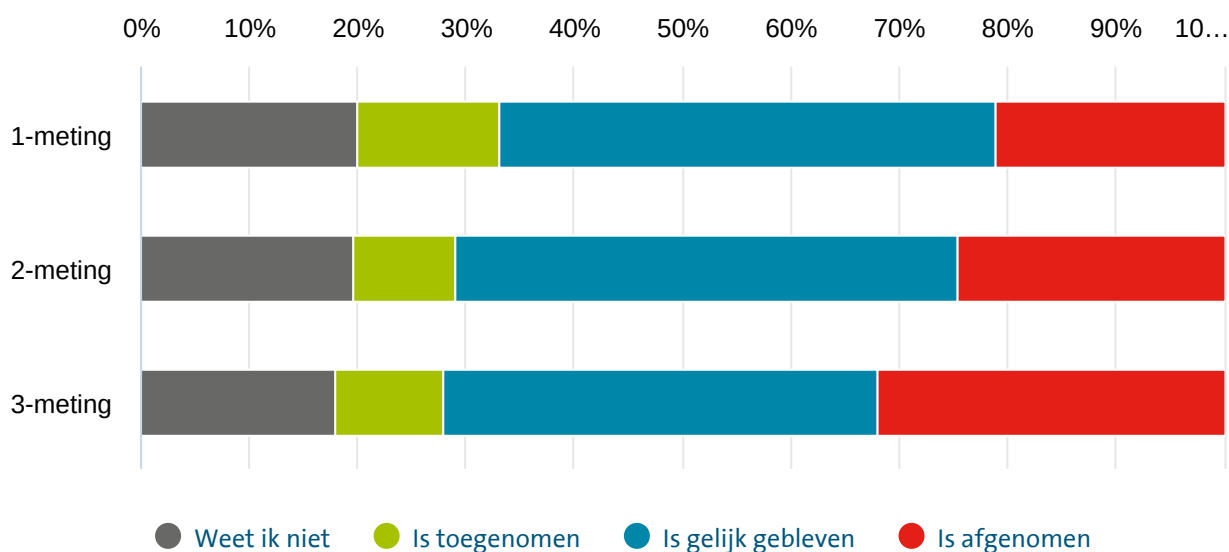
Er zijn geen cijfers beschikbaar over de verhandelbaarheid van (land)bouwvoertuigen van de periode voor 2021. Daardoor is het ook niet bekend wat, of als gevolg van, de nieuwe wet- en regelgeving de voordelen zijn op de verhandelbaarheid.

Tijdens de nulmeting gaf Fedecom aan dat zij verwachtte dat de verhandelbaarheid van (land)bouwvoertuigen zou toenemen, met name voor de export naar het buitenland. Nederlandse (land)bouwvoertuigen staan bekend als relatief jonge en goed onderhouden (land)bouwmachines, die nog beter verhandelbaar zijn met een kentekenkaart in verband met de mogelijkheid van herregistratie in het exportland.

Tijdens de expertbijeenkomst (2-meting) kwam naar voren dat voertuigen zonder een kenteken lastiger te verkopen zijn. Daarnaast lopen kopers van (land)bouwvoertuigen er soms tegenaan dat voertuigen niet goed zijn geregistreerd. Dit moet dan gerepareerd worden via de RDW (zie ook [hoofdstuk 3.4 effect op handhaving](#)).

Aan bestuurders van (land)bouwvoertuigen is in een enquête gevraagd wat zij denken dat er veranderd is door de APK-, registratie- en kentekenplicht met betrekking tot verhandelbaarheid van (land)bouwvoertuigen. Het lijkt erop dat de afgelopen jaren meer respondenten de verhandelbaarheid zagen afnemen. Bij de nulmeting gaf de meerderheid (60%) van bestuurders van (land)bouwvoertuigen aan te verwachten dat er geen verandering zou plaatsvinden, 10% van de respondenten gaf aan niet te weten of er effect zou zijn. Bij de 1-meting gaf 21% aan dat de verhandelbaarheid was afgenomen, bij de 2-meting was dit 25%. In de 3-meting gaf 40% aan dat de verhandelbaarheid gelijk was gebleven, 32% gaf aan dat de verhandelbaarheid was afgenomen, 10% gaf aan dat het was toegenomen en 18% wist het niet.

Bestuurders (land)bouwvoertuigen: effect van wetgeving op verhandelbaarheid



Grafiek 3-11: Resultaten enquête bestuurders van (land)bouwvoertuigen over de verhandelbaarheid

Tabel 3-23: Resultaten enquête bestuurders van (land)bouwvoertuigen over de verhandelbaarheid

Verhandelbaarheid van landbouwvoertuigen	Is afgenomen	Is gelijk gebleven	Is toegenomen	Weet ik niet
1-meting	21%	46%	13%	20%
2-meting	25%	46%	9%	20%
3-meting	32%	40%	10%	18%

Diefstal

Diefstal van (land)bouwvoertuigen werd bijgehouden in het Mobiele Objectenregister op basis van aangifte bij de politie en registratie bij de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). De RDW beheert het bronbestand gestolen voertuigen¹. Doordat (land)bouwvoertuigen in het verleden niet geregistreerd werden was het toentertijd lastig om zaken als diefstal te registreren. Nu de voertuigen in het kentekenregister worden opgeslagen worden de gestolen voertuigen daarin voorzien van een status, overeenkomstig alle andere voertuigsoorten.

Het voordeel is dat er nu meer inzicht is in het aantal voertuigen dat gestolen wordt. Dit komt doordat voertuigen met een geldig Nederlands kenteken als gestolen geregistreerd kunnen worden, wat het gevolg is van de nieuwe wetgeving. In de onderstaande tabellen zijn de diefstalcijfers van 2020 tot en met 2023 getoond. In deze diefstalcijfers is de laatste jaren sprake van een stijging. Dit resultaat is waarschijnlijk een gevolg van de betere registratiegraad en niet van een daadwerkelijke stijging in het aantal diefstallen.

Via een enquête is aan de bestuurders van (land)bouwvoertuigen gevraagd wat het effect van de nieuwe wetgeving zou zijn op de diefstalcijfers. Bij de nulmeting verwachtte 44% van de respondenten dat dit weinig tot geen effect zou hebben (neutraal), 17% gaf aan dit niet te weten, 33% verwachtte dat het zou afnemen en 6% verwachtte dat het zou toenemen.

Tijdens de tussentijdse metingen groeide het aantal reacties dat men niet wist of het was toegenomen, afgenomen of gelijk was gebleven. 40% van de respondenten gaf aan niet te weten of er verandering in het aantal diefstallen had plaatsgevonden. 43% van de respondenten gaf aan dat er geen verandering is geweest, 13% gaf aan dat het is afgenomen en 4% dat het was toegenomen.

Verder valt op dat het aantal (land)bouwvoertuigen dat wordt teruggevonden laag is. Voor een landbouw- of bosbouwtrekker was het terugvindpercentage in 2023 slechts 14%, waar dit voor personenauto's 47% was in dit jaar.

Data diefstal gegevens

Tabel 3-24: Aantal gestolen (land)bouwvoertuigen per jaar volgens LIV-rapportages

Diefstal gegevens	2020 ¹	2021 ¹	2022 ²	2023 ³
Diefstal voertuigen zonder kenteken				
(Land)bouwvoertuig	57	43	n.v.t.	n.v.t.
Wegen- water- en bouwvoertuig	80	54	n.v.t.	n.v.t.
Diefstal voertuigen met kenteken				
Land- of bosbouwtrekker	n.v.t.	12	81	79
MMBS	n.v.t.	5	45	77
MM	n.v.t.	n.v.t.	1	4
Totaal	137	114	127	160

1 (LIV, 2022)

2 (LIV, 2023)

3 (LIV, 2024)

Tabel 3-25: Aantal teruggevonden (land)bouwvoertuigen per jaar volgens LIV-rapportages

	2020		2021		2022		2023	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Teruggevonden								
Land- of bosbouwtrekker	n.v.t.	n.v.t.	0	0%	10	12%	10	13%
MMBS	n.v.t.	n.v.t.	2	40%	6	13%	9	12%
MM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	100%	0	0%
Totaal			2		17		19	

Tabel 3-26: Overige teruggevonden voertuigen in 2023

2023 ¹	Gestolen	Teruggevonden
Categorie	abs	abs %
Personenauto's	5.844	2.745 47%
Bedrijfsvoertuigen licht	1.469	678 46%
Bedrijfsvoertuigen zwaar	56	30 54%
Aanhangwagens/Opleggers ²	581	145 25%
Motorrijwielen	1.877	419 22%

1 (LIV, 2024)

2 Onder 'Aanhangwagens/Opleggers' vallen ook caravans en getrokken (land)bouwaanhangwagens.

De RDW beheert het bronbestand gestolen voertuigen¹. In de aangeleverde gegevens van de RDW worden meer categorieën onderscheiden. Zie de tabel hieronder.

Tabel 3-27: Aantal gestolen (land)bouwvoertuigen per jaar volgens (RDW, 2024)

Categorie	2021	2022	2023
Landbouw- of bosbouw aanhangwagen		4	6
Landbouw- of bosbouwtrekker op wielen	12	72	69
Landbouw- of bosbouw aanhangwagen >3500 kg <= 21000 kg			
Landbouw- of bosbouwtrekker op wielen <=1150mm >600kg <=1000mm <=40km/u			
Landbouw- of bosbouwtrekker op wielen <=1150mm >600kg <600mm <=40km/u		8	4
Landbouw- of bosbouwtrekker op wielen <=600 kg <=40km/u		1	3
Landbouw- of bosbouw verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk		2	
Totaal	12	87	82

Eenvoudiger en goedkoper worden van het proces van aanvragen van ontheffingen

Met de invoering van de kentekening is besloten dat bij de RDW een centraal loket wordt ingesteld voor het afgeven van ontheffingen voor (land)bouwverkeer met buitenwettelijke massa's, en afmetingen op het gebied van breedte, hoogte en lengte. Het voordeel van een centraal loket is dat het voor de voertuigbezitter eenvoudiger wordt om te voldoen aan de wetgeving en er ontstaat een beter inzicht in waar wel en niet gereden mag worden met het voertuig. Het nadeel is dat ontheffingen na invoering van het loket voor één jaar gelden terwijl ontheffingen nu drie jaar geldig zijn. Het centrale loket ontheffingen is tot op heden niet gerealiseerd.

Dit betekent dat landbouwbedrijven in veel gevallen nog steeds bij meerdere wegbeheerders de ontheffingen moeten aanvragen. De RDW heeft slechts mandaat gekregen van een aantal wegbeheerders voor een breedte tot en met 3 meter. Ontheffingen voor lengte, hoogte of massa's worden nog steeds door de wegbeheerders zelf afgegeven. Dit betekent dus een aanzienlijke last voor de landbouwbedrijven. In praktijk worden ontheffingen daarom niet aangevraagd waardoor er geen zicht is op dergelijke voertuigen en kan de verkeersveiligheid in het geding zijn.

In [paragraaf 3.4.3](#) "Wat zijn de effecten op route keuze, afgelegde afstand over de openbare weg?" is verder ingegaan op het centrale loket ontheffingen.

3.4.3 Wat zijn de kosten?

Op het gebied van de kosten dient gerapporteerd te worden over de daadwerkelijke kosten van naleving voor de bedrijven opgesplitst in de verschillende kosten componenten. In dit hoofdstuk geven we antwoord op deze vragen.

Om de kosten in beeld te krijgen is er gekeken naar de nalevingskosten. Uitgangspunt hierbij is de verdeling van de kosten zoals vermeld in de [memorie van toelichting](#). Aanvullend is er bij de eigenaren van (land)bouwvoertuigen, middels een enquête, gevraagd met welke kosten zij te maken hebben als gevolg van de nieuwe wetgeving.

Nalevingskosten

Om te voldoen aan de onderhavige wet- en regelgeving (nalevingskosten) moeten bedrijven kosten maken. Hierbij is onderscheid gemaakt in de financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en de administratieve lasten (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019).

De inschatting in 2019 was dat er in totaal €29.007.400 aan incidentele kosten gemaakt zou worden (dit is de som van financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten). Uiteindelijk is het aantal geregistreerde voertuigen hoger dan verwacht, waardoor ook de totale kosten navenant hoger zijn dan aanvankelijk gedacht. In totaal is €31.504.886 aan incidentele kosten gemaakt in 2021.

Daarnaast was de schatting dat de structurele kosten jaarlijks €746.940 zouden bedragen. Ook dit blijkt hoger dan verwacht, omdat er in 2022 en 2023 meer nieuwe voertuigen zijn geregistreerd dan jaarlijks werd voorzien.

Tabel 3-28: Geschatte incidentele en structurele kosten (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019) vergeleken met de daadwerkelijke kosten in 2021 (RDW, 2024)

incidenteel	ingeschat 2019		2021			
	uren	geld	uren	geld		
Aanvragen kenteken + tenaamstelling		€ 10.102.000		€ 12.719.807		
Aanvraag erkenning bedrijfsvoorraad + opname bedrijfsvoorraad		€ 110.200		€ 167.248		
Financiële kosten		€ 10.212.200		€ 12.887.055		
Kentekenplaat		€ 8.400.000		€ 8.406.267		
Bestellen, ophalen, monteren	85.833	€ 3.090.000	58.376*	€ 2.101.000		
Inhoudelijke nalevingskosten		€ 11.490.000		€ 10.507.267		
Administratieve lasten	204.866	€ 7.375.200	225.293*	€ 8.110.564		
Totaal incidenteel		€ 29.077.400		€ 31.504.886		

Structureel per jaar	ingeschat 2019		2022		2023	
	uren	geld	uren	geld	uren	geld
Te betalen aan de RDW (nieuwe voertuigen, overschrijvingen en exportmeldingen)		€ 481.740		€ 1.351.933		€ 1.569.575
Kentekenplaat		€ 96.000		€ 215.580		€ 21.856
Bestellen, ophalen, monteren	4.700	€ 169.200	10.480	€ 377.280	12.749	€ 458.964
inhoudelijke nalevingskosten		€ 265.200		€ 592.842		€ 480.820
Totaal structureel		€ 746.940		€ 1.944.793		€ 2.050.395

* De totale incidentele kosten zijn nog niet volledig. Er ontbreken gegevens over de hoeveelheid aangevraagde volgplaten en het totale aantal bedrijven dat op de hoogte is van de wetgeving en aanvragen heeft ingediend voor onder andere tenaamstelling (digitaal of persoonlijk). Deze kosten moeten nog worden toegevoegd. Bovendien zijn de kosten, zoals vermeld in de toelichting, na de conversieperiode geïndexeerd. Deze indexatie is echter lager dan de inflatie.

Financiële kosten

Financiële kosten betreffen de kosten die houders van voertuigen maken bij de RDW voor een kentekenaanvraag en de tenaamstelling van het voertuig. In de memorie van toelichting is de volgende inschatting gemaakt.

- Geschat werd dat de totale financiële kosten eenmalig neer zouden komen op € 10.102.000 + € 110.200 = € 10.212.200 en jaarlijks op € 481.740.
- Op basis van het aantal geregistreerde voertuigen in 2021 komen de totale financiële kosten uit op € 12.719.807 + € 167.248 = € 12.887.055 en jaarlijks op € 480.568.

Tabel 3-29: Geschatte kosten voor invoering van de wet (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019) vergeleken met de daadwerkelijke kosten in 2021 (RDW, 2024)

	Inschatting 2019			2021		
	Tarief RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten	Tarief RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
LBT bestaand voertuigpark	€ 18,00	270.000	€ 4.860.000,00	€ 18,00	325.405	€ 5.857.290,00
MMBS bestaand voertuigpark	€ 18,00	130.000	€ 2.340.000,00	€ 18,00	122.669	€ 2.208.042,00
LBTA bestaand voertuigpark	€ 18,00	150.000	€ 2.700.000,00	€ 18,00	252.449	€ 4.544.082,00
LBT en MMBS GV-kenteken	€ 10,10	20.000	€ 202.000,00	€ 10,10	10.930	€ 110.393,00
<i>Eenmalig bestaand voertuigpark</i>		570.000	€ 10.102.000,00		711.453	€ 12.719.807,00
Nieuwe voertuigen	€ 49,10	8.000	€ 392.800,00	€ 42,65	4.417	€ 188.385,05
Overschrijvingen (tenaamstellingen)	€ 10,10	5.000	€ 50.500,00	€ 10,75	26.905	€ 289.228,75
Exportmeldingen	€ 9,61	4.000	€ 38.440,00	€ 9,95	297	€ 2.955,15
<i>Jaarlijks</i>		17.000	€ 481.740,00		31.619	€ 480.568,95

	Inschatting 2019			2021		
	Tarief RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten	Tarief RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
Erkenning bedrijfsvoorraad	€ 188,50	400	€ 75.400,00	€ 199,00	697	€ 138.703,00
Opname bedrijfsvoorraad	€ 3,48	10.000	€ 34.800,00	€ 3,30	8.650	€ 28.545,00
<i>Eenmalig bestaand voertuigpark</i>			€ 110.200,00			€ 167.248,00

De conversieperiode en daarmee het digitaal loket eindigde op 31 december 2021. Dat betekent echter niet dat er vanaf die tijd geen registraties meer zijn van (land)bouwvoertuigen. Er worden immers nieuwe voertuigen aangeschaft en voertuigen wisselen van eigenaar. Onderstaande tabel toont de kosten voor het aantal voertuigen in 2022 en 2023.

Tabel 3-30: Kosten voor invoering van de wet (RDW, 2024)

	2022			2023		
	Tarief	Aantal voertuigen	Totale kosten	Tarief	Aantal voertuigen	Totale kosten
Nieuwe voertuigen	€ 40,80	17.965	€ 732.972,00	€ 43,40	21.856	€ 948.550,40
Overschrijvingen (tenaamstellingen)	€ 10,75	56.368	€ 605.956,00	€ 11,40	52.575	€ 599.355,00
Exportmeldingen	€ 9,95	1.307	€ 13.004,65	€ 10,55	2.054	€ 21.669,70
<i>Jaarlijks</i>			€ 1.351.932,65			€ 1.569.575,10
Erkenning bedrijfsvoorraad	€ 199,00	172	€ 34.228,00	€ 209,00	93	€ 19.437,00
Opname bedrijfsvoorraad	€ 3,30	34.287	€ 113.147,10	€ 3,50	34.908	€ 122.178,00
<i>Eenmalig bestaand voertuigpark</i>			€ 147.375,10			€ 141.615,00

Tot slot valt ook het afmeldtarief van de RDW voor de APK onder financiële kosten wanneer de bedrijven de APK voor (land)bouwoertuigen gaan uitvoeren. Het afmeldtarief zit verwerkt in het bedrag dat de voertuigeigenaar verschuldigd is aan het voor het uitvoeren van de APK erkende bedrijf. In de memorie van toelichting is aangegeven dat het respectievelijk € 3,55 en € 4,05 bij reguliere afmelding en internetafmelding bedraagt. Met een schatting van circa 7.000 APK-plichtige (land)bouwoertuigen (die eens per twee jaar naar de APK moeten) bedragen de financiële kosten circa € 13.300 per jaar, wanneer wij ervan uitgaan dat er evenveel reguliere afmeldingen als internetafmeldingen worden gedaan.

Het blijkt dat een beperkt deel van de voertuigen daadwerkelijk gekeurd is: in 2021 34 voertuigen, in 2022 192 voertuigen en in 2023 150 voertuigen. Zie ook '[Analyse APK-resultaten per type LBT, eventuele regionale verschillen](#)'. Daarmee zijn de verwachte financiële kosten per jaar voor afmelden lager dan verwacht.

Inhoudelijke nalevingskosten

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die de nieuwe wet- en regelgeving stelt. Hierbij gaat het om de aanschaf van de kentekenplaten, kentekenplaat houder en de montage hiervan. Deze kosten worden niet gemaakt bij de RDW, maar bij derden. Voor nieuwe voertuigen zijn dit structurele kosten.

- Geschat werd dat de eenmalige kosten uit zouden komen op € 8.400.000 voor de kentekenplaten en € 3.090.000 voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat. Dat komt neer op in totaal € 11.490.000.
- Op basis van het aantal geregistreerde voertuigen in 2021 komen de totale financiële kosten uit op €8.406.267* en €2.101.000* voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat. Dat komt neer op in totaal €10.507.267*

In 2019 is de schatting gemaakt dat de marktprijs van een kentekenplaat €12,- is. Deze marktprijs is mede door de inflatie toegenomen. De prijs van een kentekenplaat ligt op dit moment tussen de €19,- en €25,-.

**de bedragen zijn niet volledig in verband met het ontbreken van een aantal gegevens over de hoeveelheid volgplaten die aangevraagd zijn (dit wordt niet geregistreerd) en het aantal bedrijven (digitaal of in persoon) die kennis hebben genomen van de wetgeving en aanvraag voor o.a. tenaamstelling hebben gedaan.*

Tabel 3-31: Geschatte kosten voor invoering van de wet (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019) vergeleken met de daadwerkelijke kosten in 2021 (RDW, 2024)

	Schatting	Inschatting 2019		2021	
	per kentekenplaat	aantal voertuigen	totale kosten	aantal voertuigen	totale kosten
LBT bestaand voertuigpark	€ 12,00	270.000	€ 3.240.000,00	325.405	€ 3.904.860,00
MMBS bestaand voertuigpark	€ 12,00	130.000	€ 1.560.000,00	122.669	€ 1.472.028,00
LBTA bestaand voertuigpark	€ 12,00	150.000	€ 1.800.000,00	252.449	€ 3.029.388,00
LBTA bestaand voertuigpark volgplaten	€ 12,00	150.000	€ 1.800.000,00		€ 0,00
LBT en MMBS GV-kenteken	n.v.t.	20.000	€ 0,00	10.930	€ 0,00

	Schatting kosten per kentekenplaat	aantal voertuigen	totale kosten
Schatting nieuwe voertuigen per jaar (2019)	€ 12,00	8.000	€ 96.000,00
Nieuwe voertuigen 2022	€ 12,00	17.965	€ 215.580,00
Nieuwe voertuigen 2023	€ 12,00	21.856	€ 262.272,00

Tabel 3-32: Geschatte inhoudelijke nalevingskosten voor invoering van de wet (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019)

Bestellen, ophalen , monteren kentekenplaat	Tijd	inschatting 2019		2021	
		Aantal voertuigen / bedrijven	Uren	Aantal voertuigen / bedrijven	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaat	30 minuten	80.000	40.000	onbekend	
Monteren kentekenplaat LBT bestaand voertuigpark	5 minuten	270.000	22.500	325.405	27.117
Monteren kentekenplaat MMBS bestaand voertuigpark	5 minuten	130.000	10.833	122.669	10.222
Monteren kentekenplaat LBTA bestaand voertuigpark	5 minuten	150.000	12.500	252.449	21.037
Eenmalig bestaand voertuigpark			85.833		58.376
In geld (uurloon €36)			€ 3.090.000		€ 2.101.500

	inschatting 2019			2022		2023	
		Aantal	Uren	Aantal	Uren	Aantal	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 minuten	8.000	4.000	17.965	8.983	21.856	10.928
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 minuten	8.000	700	17.965	1.497	21.856	1.821
<i>Jaarlijk</i>			4.700		10.480		12.749
<i>In geld (uurloon €36)</i>			€ 169.200		€ 377.280		€ 458.964

Administratieve lasten

Administratieve lasten zijn de kosten voor informatieverplichtingen die aan wet- en regelgeving gekoppeld zijn. Deze bestaan voor het kentekenen van LBT's en MMBS'en uit kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, inschrijving en de tenaamstelling van het voertuig. In de memorie van toelichting is de volgende inschatting gemaakt:

Tabel 3-33: Geschatte administratieve lasten voor invoering van de wet (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2019)

Administratieve lasten	Tijd	Inschatting 2019		2021	
		Aantal voertuigen / bedrijven	Uren	Aantal voertuigen / bedrijven	Uren
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	80.000	6.667	onbekend	
Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	570.000	142.500	711.453	177.863
Inschrijving uitvoeren	4 minuten	570.000	38.000	711.453	47.430
Aanvragen tenaamstelling (digitaal)	5 minuten	68.000	5.667	onbekend	
Aanvragen tenaamstelling (in persoon)	60 minuten	12.000	12.000	onbekend	
<i>Eenmalig in uren</i>			204.834	225.293	
<i>In geld (uurloon €36)</i>			€ 7.374.024	€ 8.110.548	

Naast dat de administratieve lasten in tijd uitgedrukt worden, geeft de sector aan dat er kosten bij de RDW gemaakt worden: aanvraag, inschrijving, en tenaamstelling. Een deel van de geregistreerde voertuigen moet gekeurd worden. Hiervoor worden jaarlijks kosten gemaakt.

Zo kost het bijvoorbeeld in 2024 €198 om een beoordeling goedkeuring op 25 of meer aspecten te krijgen. Verder zijn er ook nog overige kosten zoals voorrijkosten die de RDW rekent bij bedrijfsbezoek. Verder is er bij verkoop een overdracht met kosten voor een overschrijving ter hoogte van €10,75. (bron: Tarievenlijst RDW 2024)

In 2021, gedurende de conversieperiode, was er onderscheid in kosten tussen bestaande (land)bouwvoertuigen en nieuwe (land)bouwvoertuigen. Sinds 1 januari 2022 is hier geen onderscheid meer in, aangezien een voertuig eerst gekeurd wordt, voordat deze geregistreerd kan worden.

Aanvullende kosten volgens bestuurders

De (land)bouwsector heeft in de enquête aangegeven welke kosten deze tot nu toe heeft gemaakt met betrekking tot de APK-, registratie- en kentekenplicht. De gemaakte kosten zijn voornamelijk voor de registratie van het voertuig bij de RDW en de kosten voor de kentekenplaten. Zo gaf ruim 28% van de bestuurders bij de tussentijdse 1-meting aan overige kosten te maken zoals de kosten voor de aanvraag in arbeidsuren en de montage kosten. Bij de 2- en 3-meting bleek dat ongeveer twee derde van de bestuurders deze kosten maakte. Verder gaf bijna de helft van de respondenten aan ook extra kosten te maken voor verzekeringen.

De overige kosten, zoals de arbeidsuren en montage, zijn niet alleen gemaakt door de bestuurders van (land)bouwvoertuigen van de conversievoertuigen. De kosten zijn namelijk structureel voor fabrikanten van nieuwe voertuigen.

Tabel 3-34: Resultaten enquête bestuurders van (land)bouwoertuigen over de gemaakte kosten met betrekking tot de APK-, registratie en kentekenplicht

%	1-meting	2-meting	3-meting
Kosten voor registratie bij de RDW	98	94	91
Kosten voor kentekenplaten	95	92	88
Kosten voor omzetten kenteken voor grensverkeer (GV-kenteken)	22	17	21
APK-keuring van (land)bouwtrekker	2	6	14
Kosten voor (land)bouwtrekkers die niet door APK-plicht komen	4	5	5
Overige kosten, namelijk ...	38	12	14
Kosten voor arbeidsuren voor aanvraag	nvt	72	67
Kosten voor arbeidsuren voor montage kentekenplaten	nvt	74	64
Kosten voor verzekeringen	nvt	43	47
Geen kosten gemaakt	nvt	3	4

Een deel van de geregistreerde voertuigen moet jaarlijks gekeurd worden. Hiervoor worden jaarlijks kosten gemaakt. Zo kost het bijvoorbeeld in 2024 198 euro om een beoordeling goedkeuring op 25 of meer aspecten te krijgen (Tarievenlijst RDW 2024). Verder zijn er ook nog overige kosten zoals voorrijkosten die de RDW rekent bij bedrijfsbezoek.

Reiskosten naar de RDW

Een nieuw (land)bouwoertuig met Europese typegoedkeuring kan geregistreerd worden zonder uitgebreide beoordeling mits er erkenning voor een versnelde inschrijving is. Bij de keuring van deze (land)bouwoertuigen moet het Certificaat van Overeenstemming (CvO) en/of het buitenlandse kentekenbewijs getoond worden. (Land)bouw- of bosbouwtrekkers zonder Europese typegoedkeuring, met een datum van eerste toelating op of na 1 januari 2018, moeten gekeurd worden op de testcentrum locatie van de RDW in Lelystad.

Voor MM's is er momenteel nog geen Europese typegoedkeuring. De invoering van de nationale typegoedkeuring is voor onbepaalde tijd uitgesteld. Hierdoor moet een MM volledig gekeurd worden voordat deze geregistreerd kan worden.

De RDW werkt aan een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines. De invoering van deze nationale typegoedkeuring is uitgesteld, het is nog onbekend tot wanneer. De RDW biedt tijdelijk online de mogelijkheid waarmee mobiele machines ingeschreven kunnen worden. Deze dienst is bedoeld voor:

- Bedrijven die van plan zijn om een nationale typegoedkeuring aan te vragen met de versnelde regeling die daarbij hoort.
- Nieuwe en gebruikte mobiele machines die in serie worden gemaakt.

Deze online dienst is een tijdelijke oplossing voor de nationale typegoedkeuring.

Inflatie

In 2022 en 2023 (2- en 3-meting) was er in Nederland een flinke stijging in de inflatie. Prijzen van consumentengoederen- en diensten waren in 2022 10% hoger dan 2021 én in 2023 was dit gemiddeld 3,8% hoger dan in 2022 (Mares, 2024).

Als gevolg van de sterk toegenomen kosten en inflatie zijn de tarieven voor 2023 verhoogd met gemiddeld 4,9%. Deze stijging is lager dan het gemiddelde inflatieniveau (RDW, 2022).

4 Conclusies en aanbevelingen

De Eerste Kamer heeft ingestemd met de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU en deze wijziging is op 1 januari 2021 inwerking getreden ([Staatsblad 2020 - 167](#)). Het wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving heeft betrekking op onder andere de stapsgewijze invoering van de algemene periodieke keuring (APK), registratie- en kentekenplaatplicht en de snelheidsverhoging voor (land)bouwoertuigen.

Ruim drie jaar na invoering van de wet ronden wij de evaluatie af. In dit hoofdstuk beantwoorden we de centrale vraag van de evaluatie: de doeltreffendheid en effecten van deze wet in de praktijk, plus nalevingskosten. Daarnaast is deze evaluatierapportage bedoeld om eventuele aanpassingen te overwegen, de aanbevelingen.

4.1 Doeltreffendheid en effecten van deze wet

De evaluatie van de wetgeving toont aan dat de wijziging heeft geleid tot verbeteringen op het gebied van handhaafbaarheid. Dankzij de wetswijziging kan de politie (land)bouwoertuigen nu beter identificeren en daarop handhaven. Bovendien is er meer bekend over het aantal gestolen (land)bouwoertuigen, waarbij opvalt dat het aantal teruggevonden (land)bouwoertuigen laag is. De doeltreffendheid voor het tegengaan van "oneigenlijk gebruik", zoals het ontduiken van milieuzones, is niet duidelijk. Daarbij wordt deze term niet als juist beschouwd:

- Met (land)bouwoertuigen mogen ook niet-agrarische activiteiten worden uitgevoerd. In Nederland is het losgelaten dat trekkers alleen voor landbouwdoeleinden ingezet mogen worden.
- Met (land)bouwoertuigen mag onbelemmerd een milieu- of Z.E.-zone ingereeden worden, aangezien zij niet onder de regelgeving van milieu- en Z.E.-zones vallen. (Land)bouwoertuigen hebben normaliter geen Euro-aanduiding.

Wat het effect van de wetswijziging op de verkeersveiligheid is, is nog onduidelijk. De afgelopen jaren is het totale aantal ongevallen met slachtoffers in Nederland gestegen, inclusief ongevallen met (land)bouwoertuigen. Aandachtspunt is dat de regelgeving omtrent de snelheid binnen de bebouwde kom voor bestuurders van (land)bouwoertuigen onduidelijk blijkt. Daarnaast heeft de wetswijziging nog niet geleid tot het voor (land)bouwoertuigen openstellen van substantieel meer wegen buiten de bebouwde kom. Het beoogde verkeersveiligheidseffect van de APK-3 is beperkt gerealiseerd. Door gebruik te maken van de maximale uitzonderingen is momenteel 2,5% van de voertuigcategorie T, die constructief harder dan 40 km/uur kunnen daadwerkelijk APK-3 gekeurd.

Gezien de levensduur van (land)bouwoertuigen zullen bepaalde effecten op de verkeersveiligheid door verhoging van de voertuigveiligheid pas over enkele jaren zichtbaar worden. Immers de invoering van de hogere eisen door de komst van de 167/2013 en handhaving hierop is pas in 2022 doorgevoerd. De oudere voertuigen die niet aan deze eisen voldoen zullen nog lange tijd gebruikt worden. Bijvoorbeeld de invoering van betere remmen met tweeleidingdrukvlucht (incl. losbreekrem), overeenkomstig aanhangwagens voor snelverkeer, zullen naar verwachting leiden tot minder ongevallen. Ook de reflecterende markering van brede voertuigen zal naar verwachting leiden tot vermindering van ongevallen.

Het vereenvoudigen van administratieve processen voor de sector is nog niet afgerond, de invoering van het centrale loket voor ontheffingen heeft nog niet plaatsgevonden. Het digitale loket en de regeling met betrekking tot de conversievoertuigen heeft geleid tot een relatief soepel proces. De wetswijziging heeft nog niet geleid tot meer inzicht in de verhandelbaarheid van (land)bouwoertuigen.

De effecten van de veranderde wetgeving worden hieronder nader beschreven aan de hand van vier thema's: verkeersveiligheid, effect op handhaving, voertuigkentekening en uitvoering wetgeving, en economische effecten (markttoezicht).

4.1.1 Verkeersveiligheid

De afgelopen jaren is het totaal aantal ongevallen en slachtoffers in Nederland gestegen. Ook het aantal ongevallen waarbij een (land)bouwoertuig betrokken is, is toegenomen. Doordat bij ongevallen die ontstaan bij het inhalen van (land)bouwoertuigen het (land)bouwoertuig als botspartner niet wordt geregistreerd (de inhalende partij reed immers tegen de tegenligger aan, niet tegen het (land)bouwoertuig) is niet bekend wat het effect van de wetgeving is op dit type ongevallen.

Sinds 1 januari 2021 mogen (land)bouwvoertuigen met een kentekenplaat maximaal 40 km/uur rijden, vóór de wetswijziging was dit 25 km/uur. Op 50 km/uur-wegen moet de bestuurder van een (land)bouwvoertuig zelf bepalen welke snelheid hij daar moet rijden. Veel bestuurders van (land)bouwvoertuigen weten niet dat binnen de bebouwde kom op 50 km/uur-wegen waarbij het fietsverkeer op de rijbaan fietst, een maximale snelheid van 25 km/uur geldt. Op 50 km/uur-wegen waarbij het fietsverkeer een vrijliggend fietspad heeft, geldt een maximale snelheid van 40 km/uur.

De snelheidsverhoging heeft slechts op enkele provinciale en gemeentelijke wegen geleid tot openstelling van de hoofdrijbaan voor (land)bouwverkeer. Het doel om (land)bouwverkeer in bebouwde gebieden te verminderen is daarmee beperkt bereikt.

Op provinciaal niveau zijn er initiatieven om opnieuw te kijken naar de toelating van (land)bouwverkeer op provinciale wegen vanwege de veranderde wetgeving. Tot nu toe heeft alleen de provincie Groningen een provinciale weg opengesteld voor (land)bouwverkeer. In de provincie Zuid-Holland worden momenteel meerdere openstellingen voorbereid.

Positieve effecten zijn een beter zicht is op toelating van de (land)bouwvoertuigen waarbij de technische staat van het voertuig wordt gecontroleerd en het beter kunnen handhaven op voertuigniveau. Tot slot maakt het kentekenregister het mogelijk om terugroepacties effectiever te laten verlopen omdat bekend is wie de kentekenhouders zijn van de voertuigen.

4.1.2 Effect op handhaving

De invoering van de kentekenplicht in combinatie met het eerder ingevoerde T-rijbewijs heeft de handhaving verbeterd. Met een kenteken kan de politie (land)bouwvoertuigen beter identificeren en daardoor effectiever optreden.

Volgens de politiedeskundigen is het mogelijk om effectief te handhaven op de wettelijke eisen van (land)bouwvoertuigen voor de permanente- en gebruikseisen. Handhaving van de toelatingseisen is niet mogelijk. Dit komt doordat de toelatingseisen buiten het domein van de verkeershandhaving door de politie vallen.

Sinds 2019 zien we een stijging in geregistreerde verkeersovertredingen door LBT's en MMBS'en op basis van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). In 2023 waren er aanzienlijk meer bekeuringen voor (land)bouwvoertuigen. Experts verwachten dat dit komt door meer reguliere handhavingsacties en door meer aandacht voor deze voertuigcategorie bij de opleiding van de politieacademie.

De meeste bekeuringen (in 2023) worden gegeven voor het niet voldoen aan de gestelde eisen vanuit de Regeling voertuigen en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Dit zijn overtredingen zoals het niet houden aan de verkeersregels, het rijden met de mobiele telefoon in de hand, te zware lading en onvoldoende zicht.

Handhaving van milieuzones voor (land)bouwvoertuigen is lastig omdat er geen specifieke emissieklasse is vastgelegd voor conversie-(land)bouwvoertuigen én omdat er geen emissieklasse wordt vermeld op het kentekenbewijs.

De concurrentievervalsing (het oneigenlijk gebruik: inzetten van trekkers met aanhangwagens voor andere doeleinden dan landbouw) wordt niet langer als oneigenlijke concurrentie beschouwd door de sector. Dit komt mede door verschillende maatregelen die genomen zijn zoals het afschaffen van rode diesel, invoering van het T-rijbewijs, registratieplicht en Eurovergunningen.

4.1.3 Voertuigkentekening en uitvoering wetgeving

Voor de wetswijziging hadden (land)bouwvoertuigen nog geen registratie- of kentekenplicht (uitgezonderd grensverkeer). Om de invoering zo soepel mogelijk te laten verlopen is besloten een conversieperiode voor bestaande voertuigen te hanteren. Tot 1 januari 2022 kon de registratie digitaal plaatsvinden. In de laatste maanden van 2021 hebben veel registraties plaatsgevonden, waardoor deze niet allemaal direct verwerkt konden worden, met als gevolg dat nog niet alle (land)bouwvoertuigen per 1 januari 2022 voorzien waren van een kenteken. Tot 30 juni 2022 zijn door de politie geen bekeuringen uitgeschreven voor voertuigen zonder kenteken.

In totaal zijn er op 1 januari 2024 746.796 (land)bouwvoertuigen geregistreerd. De inschatting van de MMBS'-en in 2019 bleek redelijk nauwkeurig te zijn (een verschil van -8.218 voertuigen). Het aantal LBT's en LBTA's is veel hoger is dan verwacht (respectievelijk met een verschil van +77.473 en +112.420).

Het beoogde verkeersveiligheidseffect van de APK-3 is niet gerealiseerd. In de wetswijziging is gebruik gemaakt van de maximale uitzonderingsmogelijkheden voor de APK-plicht. De APK-plicht voor (land)bouwvoertuigen is bekend onder de naam APK-3. Door deze uitzonderingen is een relatief klein deel van de (land)bouwvoertuigen gekeurd: 34 in 2021, 192 in 2022 en 150 in 2023. Verwachting is dat het aantal jaarlijks ter keuring aangeboden voertuigen effect zal hebben op het aantal beschikbare keuringslocaties. Dit kan leiden tot een grotere afstand naar een keuringslocatie.

Tussen 2020 en 2023 waren er geen terugroepacties voor LBT's, MM's, LBTA's en MMBS'-en voor zover dit geen personenauto's en/of buggy's die als MMBS geregistreerd waren (ook wel vluchtvoertuigen genoemd).

4.1.4 Economische effecten (markt toezicht)

De nieuwe wet- en regelgeving heeft geen invloed gehad op een beter inzicht in het niet-agrarische gebruik van (land)bouwvoertuigen. Het is niet bekend hoe vaak niet-agrarische activiteiten voorkomen.

Sinds 1 januari 2022 (na de conversieperiode), kunnen geen nieuwe MMBS'en meer worden geregistreerd. Het bestaande wagenpark van MMBS'en zal geleidelijk verdwijnen door natuurlijk verloop (export, sloop, et cetera).

Het is onbekend of de nieuwe wet- en regelgeving voordelen heeft op dit gebied aangezien er geen cijfers bekend zijn van voor de registratieplicht in 2021. Voertuigen zonder kenteken zijn wellicht lastiger te verkopen omdat ze niet geregistreerd zijn.

Door de nieuwe wet- en regelgeving is meer bekend over het aantal gestolen (land)bouwvoertuigen. Dit wordt geregistreerd bij de RDW. Opvallend is dat het aantal teruggevonden (land)bouwvoertuigen laag is.

Er is nog geen centraal loket voor ontheffingsverlening voor (land)bouwverkeer ingevoerd. Het voordeel van een centraal loket is dat het voor de voertuigbezitter eenvoudiger wordt om te voldoen aan de wetgeving en er ontstaat een beter inzicht in waar wel en niet gereden mag worden met het voertuig. Het nadeel is dat ontheffingen na invoering van het loket voor één jaar gelden terwijl ontheffingen nu drie jaar geldig zijn. Ook moet bij invoering van een centraal loket per voertuig een ontheffing worden aangevraagd terwijl een ontheffing in de huidige situatie geldt voor alle voertuigen van een bedrijf.

4.2 Nalevingskosten

De inschatting was dat er in totaal €29.007.400 aan incidentele kosten gemaakt zou worden (dit is de som van financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten). Uiteindelijk is het aantal geregistreerde voertuigen hoger dan verwacht, waardoor ook de totale kosten navenant hoger is dan aanvankelijk gedacht. In totaal zijn er €31.504.886 aan incidentele kosten gemaakt.

Daarnaast was de schatting dat de structurele kosten jaarlijks €746.940 zouden bedragen. Ook dit blijkt hoger dan verwacht, omdat er in 2022 en 2023 meer nieuwe voertuigen zijn geregistreerd dan jaarlijks werd voorzien.

De totale incidentele kosten zijn nog niet volledig in beeld. Er ontbreken gegevens over:

- De hoeveelheid aangevraagde volgplaten.
- Het totaal aantal bedrijven dat op de hoogte is van de wetgeving.
- Het totaal aantal bedrijven die aanvragen hebben ingediend voor onder andere tenaamstelling (digitaal of persoonlijk).

Bovendien zijn de kosten, zoals vermeld in de toelichting, na de conversieperiode geïndexeerd. Deze indexatie is echter lager dan de inflatie.

4.3 Aanbevelingen

Uit de evaluatie zijn diverse knelpunten gekomen waarbij aanpassingen wenselijk zijn. Sommige voorbereidingen zijn al gestart, zoals het mogelijk maken van de registratie van (land)bouwvoertuigen op maatschappen. In onderstaande paragraaf doen we enkele aanbevelingen.

- De maximale snelheid van (land)bouwvoertuigen koppelen aan de door de wegbeheerder ingestelde snelheid en de nieuwe wegcategorie GOW 30 te gebruiken om fietsverkeer te beschermen.
- De uitzonderingscriteria voor APK-3 opnieuw te evalueren.
- De emissieklasse te registreren in het kentekenregister.

- Verdiepend onderzoek naar de ongevalsgegevens waarbij (land)bouwverkeer is betrokken.

4.3.1 Maximale snelheid

De regelgeving omtrent de snelheid binnen de bebouwde kom blijkt voor bestuurders van (land)bouwvoertuigen onduidelijk. Momenteel bepaalt de bestuurder zelf wat de maximale snelheid is, afhankelijk van de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad. De definitie van een vrijliggend fietspad blijkt voor discussie vatbaar.

Na de invoering van de wet is de nieuwe wegcategorie GOW-30 ingevoerd. Deze wegen hebben een maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur en dienen als gebiedsontsluitingswegen (GOW). Ze vergroten de verkeersveiligheid op plekken waar huidige GOW 50-wegen niet aan de inrichtingseisen voldoen, maar wel een hogere functie vereist is dan woonstraten. Voorbeelden van wegen die in de toekomst als GOW-30 kunnen worden uitgerust zijn naar verwachting gebiedsontsluitingswegen zonder vrijliggende fietsvoorzieningen. Bij GOW-30 wegen wordt de maximaal toegestane snelheid bepaald door de wegbeheerder en niet door de bestuurder.

Uit oogpunt van transparantie, duidelijkheid en handhaafbaarheid adviseren we om de regeling aan te passen en de maximaal toegestane snelheid van (land)bouwvoertuigen te koppelen aan de door de wegbeheerder ingestelde snelheid. Hierbij kan nog steeds de keuze worden gemaakt om de maximale snelheid van (land)bouwvoertuigen lager te laten zijn dan van het overige verkeer gelet op de langere remweg van deze voertuigen. In de huidige regeling mogen (land)bouwvoertuigen binnen 30 km/u gebieden maximaal 25 km/u rijden als er geen vrijliggend fietspad is. Is er wel een vrijliggend fietspad, dan mogen zij net als het overige verkeer maximaal 30 km/uur rijden.

4.3.2 APK-3

In het kader van de Europese verplichting is het mogelijk om bepaalde categorieën voertuigen uit te zonderen van de APK-plicht. Bij de invoering van de Nederlandse wetgeving met betrekking tot de kenteken- en registratieplicht is hier maximaal gebruik van gemaakt, waardoor slechts 2,5% van de land- en bosbouwtrekkers met een constructiesnelheid van 40 km/uur of meer daadwerkelijk zijn gekeurd. Uit gegevens van de RDW blijkt dat ongeveer 5% van de gekeurde voertuigen niet direct werd goedgekeurd, wat het belang van de APK-3-plicht aantoont.

Vanuit veiligheidsoogpunt is het wenselijk om de uitzonderingscriteria opnieuw te evalueren. Dit geldt ook voor de handhaafbaarheid, aangezien handhavers niet kunnen aantonen dat een voertuig niet binnen de uitzonderingscategorieën valt.

4.3.3 Registratie emissieklasse

Uit de evaluatie van de wetswijziging blijkt dat de registratieplicht het overzicht van voertuigen heeft verduidelijkt. Dit vergemakkelijkt de handhaving op technische goedkeuring en opsporing van gestolen voertuigen. Desondanks blijft handhaving in milieuzones een uitdaging. De politie en gemeenten handhaven hier weinig op vanwege het ontbreken van een emissieklasse op het kentekenbewijs.

We adviseren om bij de registratie van nieuwe (land)bouwvoertuigen ook de emissieklasse te registreren, zodat handhaving in de milieuzones mogelijk wordt.

5 Referenties

- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2023, 29 september). *Lengte van wegen; wegkenmerken, regio*. Centraal Bureau Voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/70806ned>
- Centraal Justitieel Incassobureau [CJIB]. (z.d.). *Overtredingen (land)bouwvoertuigen* [Dataset].
- *Digitale Wegenkaart Ontheffingen | RDW*. (z.d.). <https://dwo.rdw.nl/ConsultRestrictions/ViewRestrictions>
- Europees parlement. (2013). Verordening (EU) nr. 167/2013. In *Publicatieblad van de Europese Unie*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32013R0167>
- Landelijk Informatie- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit [LIV]. (2022). *Statistiek voertuigdiefstal januari - december 2021*.
- Landelijk Informatie- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit [LIV]. (2023). *Statistiek voertuigdiefstal januari - december 2022*.
- Landelijk Informatie- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit [LIV]. (2024). *Statistiek voertuigdiefstal januari - december 2023*.
- Mares, A. (2024, 4 maart). 6. *Inflatie*. Centraal Bureau Voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/de-nederlandse-economie/2024/de-nederlandse-economie-in-2023/6-inflatie>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2024, 21 februari). *Home - KOOP Kennis- en exploitatiecentrum officiële overheidspublicaties*. <https://www.koopoverheid.nl/>
- *NDW open data*. (z.d.). <https://opendata.ndw.nu/>
- RDW. (z.d.). *(Land)bouwvoertuigen*. <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/landbouwvoertuig>
- RDW. (2024). *Dataset RDW* [Dataset].
- *Regeling tarieven Dienst Wegverkeer 2024*. (2024, 1 januari). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0049059/2024-01-01>
- Rijkswaterstaat. (2023, november). *BRON*. Rijkswaterstaat Data. <https://downloads.rijkswaterstaatdata.nl/bron/>
- *Staatsblad 2020, 167*. (2020, 17 juni). <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2020-167.html>
- Tweede Kamer der Staten-Generaal. (2019). Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid. In *Tweede Kamer Der Staten-Generaal*.
- Cumela (2020). Infographic *Registratie- kentekenplaat- en APK-plicht*.
- Van der Klint, S. T., & Louwerse, W. J. R. (2024). *Bijdrage SWOV aan RHDHV-onderzoek Evaluatie van nieuwe wetgeving voor (land)bouwvoertuigen op handhavingspraktijk*. SWOV.
- *Verkeersbesluiten in de Staatscourant*. (2023). Overheid. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/resultaten>
- *Wegenwet artikel 4*. (2024, 1 januari). https://wetten.overheid.nl/BWBR0001948/2024-01-01/#HoofdstukII_Artikel4