

450

Besluit van 16 juni 1994, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994 (Voertuigreglement)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 juli 1992, nr. RW 126565, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 11 maart 1993, nr. W09.92.0298);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juni 1994, nr. RW 176564, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1

In dit besluit en de daarop berustende regelingen wordt, voor zover niet anders is bepaald, verstaan onder:

- a. aanhangwagen: voertuig dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een ander voertuig, met inbegrip van een oplegger;
- b. achterlicht: licht dat, van de achterzijde gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt en een aanwijzing is voor de breedte van het voertuig;
- c. achteruitrijlicht: licht, bestemd voor het verlichten van de weg achter het voertuig en voor het waarschuwen van de overige weggebruikers dat het voertuig achteruit rijdt of achteruit gaat rijden;
- d. afsleepdolly: aanhangwagen, bestemd voor het dragen van één van de assen van een voertuig;
- e. ambulance: motorrijtuig, bestemd om te worden gebruikt voor ambulancevervoer als bedoeld in de Wet ambulancevervoer (Stb. 1971, 369);
- f. as: geheel van aslichaam met inbegrip van wielgeleidingselementen;
- g. asstel: combinatie van twee of meer assen, evenwijdig gelegen op een onderlinge afstand van minder dan 1,80 m;
- h. bedrijfsauto: motorrijtuig op vier of meer wielen, niet zijnde een

motorrijtuig met beperkte snelheid, een landbouwtrekker of een vierwielige bromfiets, en

1. ingericht voor het vervoer van personen, met meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend, of

2. ingericht voor het vervoer van goederen, of

3. ingericht voor het uitvoeren van andere werkzaamheden, of

4. ingericht als kampeerauto;

in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig dat blijkt uit het afgegeven kentekenbewijs als bedrijfsauto is aangeduid;

i. bermlicht: licht, bestemd voor het verlichten van de berm rechts voor het voertuig;

j. bestreken baan: voor een voertuig of een samenstel van voertuigen benodigde wegbreedte bij het doorrijden van een cirkelbaan, gemeten op een horizontaal wegdek; onder wegbreedte wordt hierbij verstaan de loodrecht op het wegdek geprojecteerde omtrek van het voertuig of het samenstel;

k. bestuurde as: as die rechtstreeks door middel van de stuurinrichting door de bestuurder kan worden bediend;

l. bestuurd asstel: asstel dat rechtstreeks door middel van de stuurinrichting door de bestuurder kan worden bediend;

m. bromfiets: motorrijtuig op twee of drie wielen, met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor en niet zijnde een invaliden-voertuig; motorrijtuigen die op de in artikel 5.6.1, tweede lid, bedoelde wijze zijn voorzien van één of twee gele of oranje platen, worden mede als bromfiets aangemerkt; als bromfietsen worden voorts aangemerkt vierwielige motorrijtuigen:

a. met een ledige massa van minder dan 350 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen,

b. met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 45 km/h, en

c. uitgerust met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of uitgerust met een ander type motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 4 kW;

n. bus: bedrijfsauto, ingericht en blijkt uit het kentekenbewijs bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend;

o. dimlicht: licht waarmee de weg vóór het voertuig wordt verlicht zonder dat hierdoor andere weggebruikers worden verblind of gehinderd;

p. dolly: aanhangwagen, bestemd voor het dragen van de voorzijde van een oplegger dan wel een deel van in de lengte ondeelbare lading;

q. driewielig motorrijtuig: motorrijtuig op drie symmetrisch geplaatste wielen, met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van meer dan 45 km/h of uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid, een landbouwtrekker of een invaliden-voertuig; voor de bepaling van het aantal wielen worden twee naast elkaar aangebrachte wielen van gelijke afmeting als één wiel beschouwd indien de afstand tussen de binnenzijden van de op die wielen gemonteerde banden niet meer bedraagt dan de breedte van één van die banden in normale spanningstoestand en in onbelaste staat; in ieder geval wordt als driewielig motorrijtuig aangemerkt een voertuig dat blijkt uit het afgegeven kentekenbewijs als driewielig motorrijtuig is aangeduid;

r. geleed motorrijtuig: motorrijtuig, bestaande uit twee of meer deelvoertuigen die blijvend zijn verbonden door een scharnierend deel, waarbij de vloer van de deelvoertuigen door middel van een draaiplateau doorloopt;

s. gestuurde as: as die wordt gestuurd door stuurkrachten, veroorzaakt

door richtingverandering vanuit het voertuig zelf of vanuit het trekkend voertuig;

t. gestuurd asstel: asstel dat wordt gestuurd door stuurkrachten, veroorzaakt door richtingverandering vanuit het voertuig zelf of vanuit het trekkend voertuig;

u. groot licht: licht dat de weg vóór het voertuig over een grote afstand verlicht;

v. handwagen met motorvermogen: motorrijtuig, hoofdzakelijk bestemd om te worden bestuurd door een voetganger;

w. hoofdgroeven: brede groeven in het middelste gedeelte van het loopvlak van een band, welk gedeelte ongeveer drievierde deel van de breedte van het loopvlak inneemt;

x. invalidervoertuig: voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een invalide, niet breder is dan 1,10 m en niet is uitgerust met een motor, dan wel waarvan de door de constructie bepaalde maximum snelheid niet meer dan 45 km/h bedraagt indien het voertuig is uitgerust met een motor, en niet zijnde een bromfiets;

y. kampeerauto: personenauto of bedrijfsauto, waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid;

z. kermis- en circusvoertuig: voertuig, niet zijnde een voertuig op rupsbanden, dat wordt gebruikt voor het kermis- of circusbedrijf;

aa. lading: alle personen, dieren, goederen, lastdragers, afzetbakken, wissellaadbakken, containers, alsmede zonder gebruik van gereedschap van het voertuig los te nemen laad- en losinrichtingen en voertuiguitrustingen, het reservewiel daaronder niet begrepen;

ab. landbouwtrekker: motorrijtuig met twee of meer assen, voornamelijk bestemd voor tractiedoeleinden en in het bijzonder ontworpen voor het trekken, duwen, dragen, in beweging brengen of aandrijven van werktuigen, machines of aanhangwagens, die zijn bestemd voor gebruik in de landbouw;

ac. lastdrager: constructie, met inbegrip van hulpmiddelen, die aan de bumper, op de trekhaak of op het dak van een personenauto, bedrijfsauto met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, of driewielig motorrijtuig is aangebracht en bestemd is voor het vervoer van goederen;

ad. ledige massa: massa van het voertuig, in bedrijfsvaardige staat, met inbegrip van een half gevulde brandstoftank, reservedelen en gereedschappen, die tot de normale uitrusting behoren, maar zonder lading en zonder de bestuurder en andere personen, die met het voertuig worden vervoerd;

ae. loopvlak: deel van de band in bedrijfsvaardige toestand dat in de stand van rechttuitrijden in contact komt met het wegdek;

af. luchtband: band waarin zich in normale, bedrijfsvaardige toestand gas bevindt onder een hogere spanning dan de atmosferische;

ag. markeringslicht: licht dat op het breedste punt van het voertuig zo hoog mogelijk is aangebracht, waardoor duidelijk de totale breedte van het voertuig wordt aangegeven;

ah. massa in bedrijfsklare toestand: massa van het voertuig met carrosserie, in bedrijfsklare toestand, met inbegrip van koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, reservewiel, gereedschap en bestuurder; voor het vaststellen van de massa moet de tank voor 90% zijn gevuld en wordt het gewicht van de bestuurder op 75 kg gesteld;

ai. massieve band: band zonder luchtkamers, geheel vervaardigd van een elastisch materiaal;

aj. mechanische koppelinrichting: alle onderdelen en inrichtingen op onderstellen, dragende gedeelten van de carrosserie en het chassis van voertuigen, waarmee het trekkend voertuig en het getrokken voertuig met elkaar kunnen worden verbonden; tevens behoren hiertoe vaste of

demontabele onderdelen voor de bevestiging, afstelling of het gebruik van de bovengenoemde koppelinrichtingen;

ak. metalen band: band waarvan het loopvlak geheel van vormvast materiaal is vervaardigd;

al. middenasaanhangwagen: aanhangwagen waarvan de trekkinrichting een onbeweeglijk deel vormt dan wel slechts in- en uitschuifbaar is en waarbij, bij gelijkmatig verdeelde lading, het trekkend voertuig door de trekkinrichting van de aanhangwagen slechts gering wordt belast;

am. mistlicht aan de achterzijde: licht dat het voertuig bij dichte mist of sneeuwval aan de achterzijde beter waarneembaar maakt;

an. mistlicht aan de voorzijde: licht, bestemd voor een betere verlichting van de weg bij mist, sneeuwval, of regen, die het zicht ernstig belemmert;

ao. motorfiets: motorrijtuig op twee wielen, met of zonder zijspanwagen, alsmede een motorrijtuig op drie asymmetrisch geplaatste wielen, met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van meer dan 45 km/h of uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid; in ieder geval wordt als motorfiets aangemerkt een voertuig dat blijkens het afgegeven kentekenbewijs als motorfiets is aangeduid;

ap. motorrijtuig met beperkte snelheid: motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h, niet zijnde een landbouwtrekker of een bromfiets, niet ingericht voor het vervoer van personen, en

1. ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden buiten de wegen;
2. ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden aan wegen of aan werken op, in, langs en boven wegen;

3. ingericht voor het bij op korte afstand van elkaar gelegen plaatsen afleveren of ophalen van goederen;

aq. ondeelbare lading: lading die redelijkerwijs niet in de lengte of breedte deelbaar is;

ar. oplegger: aanhangwagen waarvan een aanzienlijk deel van de massa, bij gelijkmatig verdeelde lading, door het trekkend voertuig wordt gedragen;

as. parkeerlicht: licht, bestemd om de aanwezigheid van een geparkeerd voertuig aan te geven;

at. personenauto: motorrijtuig op vier of meer wielen, niet zijnde een landbouwtrekker, een invalidervoertuig of een vierwielige bromfiets, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend, of een kampeerauto; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig dat blijkens het afgegeven kentekenbewijs als personenauto is aangeduid;

au. remlicht: licht, bestemd om weggebruikers die zich achter het voertuig bevinden kenbaar te maken dat de bestuurder de bedrijfsrem bedient;

av. retroreflector: inrichting, bestemd om de aanwezigheid van een voertuig kenbaar te maken door weerkaatsing van het licht afkomstig van een niet tot dat voertuig behorende lichtbron, waarbij de waarnemer zich nabij deze lichten bevindt;

aw. richtingaanwijzer: knipperend licht, bestemd om andere weggebruikers kenbaar te maken dat de bestuurder het voornemen heeft naar links of naar rechts van richting te veranderen;

ax. richtlicht: licht waarvan de lichtbundel naar wens kan worden gericht;

ay. rijdend werktuig: bedrijfsauto of motorrijtuig met beperkte snelheid, ingericht voor het uitvoeren van in hoofdzaak andere werkzaamheden dan het vervoer van goederen of personen;

az. samenstel van voertuigen: trekkend voertuig met een of meer aanhangwagens;

ba. stadslicht: licht dat, van de voorzijde gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt en een aanwijzing is voor de breedte van het voertuig;

bb. trekker: bedrijfsauto, voorzien van een schotelkoppeling, bestemd voor het voortbewegen van een oplegger;

bc. uitscheermaat: overschrijding door enig voertuigdeel van de raaklijn aan een cirkelbaan bij het in- en uitrijden van die cirkelbaan, gemeten op een horizontaal wegdek;

bd. voertuig: motorrijtuig, aanhangwagen, fiets, zijspanwagen, wagen of andere constructie, niet bestemd om langs spoorstaven te worden voortbewogen; onder een andere constructie wordt niet verstaan een kinderwagen, niet-gemotoriseerde rolstoel, kruiwagen of soortgelijke kleine constructie;

be. waarschuwingssnipperlicht: gelijktijdige werking van alle richting-aanwijzers, bestemd om aan te geven dat het voertuig tijdelijk een bijzonder gevaar oplevert voor andere weggebruikers;

bf. wagens: voertuigen, met uitzondering van motorrijtuigen, aanhangwagens, niet-gemotoriseerde invalidenvoertuigen, fietsen en zijspanwagens, doch met inbegrip van handwagens met motorvermogen;

bg. werklicht: licht, bestemd voor het verlichten van een plaats waar werkzaamheden worden verricht;

bh. wet: Wegenverkeerswet 1994;

bi. wielbasis:

1. ten aanzien van vóór 1 april 1983 in gebruik genomen voertuigen: de horizontaal, evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig gemeten afstand tussen het hart van de eerste as, van het eerste asstel of van de koppelingspen en het hart van de laatste as of het hart van het laatste asstel,

2. ten aanzien van na 31 maart 1983 in gebruik genomen voertuigen, niet zijnde opleggers: de horizontaal, evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig gemeten afstand tussen het hart van de eerste en het hart van de laatste as van het voertuig,

3. ten aanzien van na 31 maart 1983 in gebruik genomen opleggers: de horizontaal, evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig gemeten afstand tussen de verticale hartlijn van de koppelingspen en het hart van de laatste as;

bj. zelfsturende as: as die wordt gestuurd doordat, door de wrijving van de banden op het wegdek, de wielen zelfstandig een zodanige stand innemen dat zij de cirkelbaan van het voertuig volgen;

bk. zelfsturend asstel: asstel dat wordt gestuurd doordat, door de wrijving van de banden op het wegdek, de wielen zelfstandig een zodanige stand innemen dat zij de cirkelbaan van het voertuig volgen;

bl. zijmarkeringslicht: licht dat, van de zijkant gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt;

bm. zijspanwagen: voertuig, afneembaar verbonden aan de zijkant van een fiets, bromfiets of motorfiets;

bn. zitplaats: samenstel van een zitting en een rugleuning, alsmede de minimale ruimte, benodigd voor de op de zitting gezeten persoon; bij kampeerauto's worden als zitplaatsen beschouwd alleen de zitplaatsen, bestemd om te worden gebruikt tijdens het transport.

Artikel 1.2

Voor de vaststelling van afmetingen van voertuigen die bij of krachtens dit besluit zijn voorgeschreven of toegestaan, wordt verstaan onder:

a. as: de horizontale lijn die loodrecht staat op het middenlangsvlak van het voertuig en gaat door het midden van één of meer wielen wanneer deze zich in de stand van rechthoekig bevinden;

b. breedte van een voertuig: de horizontale afstand tussen twee verticale vlakken die evenwijdig lopen aan het middenlangsvlak van het

voertuig en gaan door de uiterste linker- en rechterzijde van het voertuig, gemeten in de stand van rechthoek op een horizontaal wegdek; de spiegels en de bevestigingsdelen daarvan worden buiten beschouwing gelaten;

c. hoogte van een voertuig: de verticale afstand tussen het wegdek en een horizontaal vlak dat gaat door het hoogst gelegen deel van het voertuig, gemeten op een horizontaal wegdek in de rijstand;

d. lengte van een voertuig of samenstel van voertuigen: de horizontale afstand tussen twee verticale vlakken die loodrecht staan op het middenlangsvlak van het voertuig of het samenstel van voertuigen en gaan door de uiterste voor- en achterzijde van het voertuig of het samenstel, gemeten in de stand van rechthoek op een horizontaal wegdek; de spiegels en de bevestigingsdelen daarvan worden buiten beschouwing gelaten; een zonneklep die niet meer dan 0,20 m voor het voorste verticale vlak, zoals is bepaald bij een niet gemonteerde zonneklep, uitsteekt en die met eenvoudige middelen afneembaar is, wordt buiten beschouwing gelaten.

Artikel 1.3

1. De wielbasis van een voertuig wordt gemeten bij onbeladen toestand van het voertuig met alle wielen op het wegdek en in de stand van rechthoek. Indien van fabriekswege de wielbasis links en rechts verschilt, wordt als wielbasis de gemiddelde waarde aangemerkt.

2. De afmetingen van voertuigen alsmede de last onder de as of assen worden, onverminderd het bepaalde in afdeling 18 van hoofdstuk 5, bepaald bij onbeladen toestand van het voertuig.

Artikel 1.4

Voor de bepaling van het aantal wielen wordt een samenstel van wielen die op één wielnaaf zijn gemonteerd, aangemerkt als één wiel.

Artikel 1.5

1. Voor de bepaling van het aantal lichten wordt als één licht aangemerkt elke combinatie van twee of meer al dan niet identieke lichten die:

- a. dezelfde functie vervullen,
- b. licht van dezelfde kleur uitstralen, en
- c. een verlichtingsinrichting vormen waarvan de lichtdoorlatende gedeelten van de lichten op een zelfde verticaal vlak ten minste 60,0% beslaan van het oppervlak van de kleinste rechthoek die om de lichtdoorlatende gedeelten van de lichten kan worden beschreven.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid geldt voor lichten waarvoor een goedkeuring als bedoeld in richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262) is vereist, tevens dat een dergelijke combinatie als één enkel licht is goedgekeurd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op groot licht, dimlicht en mistlichten aan de voorzijde.

Artikel 1.6

Met betrekking tot de verlichting moet voor de bepaling van de hoogte boven het wegdek en de afstand vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig, worden gemeten de kortste afstand vanaf de rand van het lichtdoorlatende gedeelte.

Artikel 1.7

1. De vermelding in dit besluit van een EEG-richtlijn omvat mede de in het kader van de Europese Gemeenschappen tot stand gekomen richtlijn of richtlijnen tot wijziging van die richtlijn. Het totstandkomen van een dergelijke richtlijn wordt door Onze Minister bekendgemaakt in de Staatscourant.

2. Een wijziging van een richtlijn als bedoeld in het eerste lid, treedt voor de toepassing van dit besluit in werking met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uiterlijk uitvoering moet zijn gegeven, tenzij Onze Minister een eerder tijdstip van inwerkingtreding bepaalt.

3. De in het eerste lid bedoelde bekendmaking vermeldt de vindplaats van de wijzigingsrichtlijn, het artikel of artikelonderdeel waarop de wijziging betrekking heeft, alsmede het in het tweede lid bedoelde tijdstip van inwerkingtreding.

4. Het eerste tot en met derde lid zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de reglementen van de Economische Commissie voor Europa (ECE-Reglementen).

Artikel 1.8

Waar in hoofdstuk 3 wordt bepaald dat voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van bestuurders en passagiers moeten voldoen aan het bepaalde in een EEG-richtlijn, mag in plaats daarvan worden voldaan aan voorschriften die door de Raad van de Europese Gemeenschappen overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 van richtlijn 70/156/EEG (PbEG 23 februari 1970, L 42) als gelijkwaardig zijn erkend en in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen zijn bekendgemaakt.

Artikel 1.9

Indien van een voertuig het identificatienummer, bedoeld in de hoofdstukken 3 en 5, geheel of ten dele onleesbaar is geworden of teniet is gegaan, kan vanwege Onze Minister van Financiën een nieuw identificatienummer als bedoeld in richtlijn 76/114/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24) worden ingeslagen.

Artikel 1.10

1. Onder de datum waarop een voertuig in gebruik is genomen, wordt in dit besluit verstaan de datum van eerste toelating van het voertuig.

2. Voor voertuigen waarvoor vóór 1 januari 1995 een kentekenbewijs is afgegeven waarop geen datum van eerste toelating is vermeld, wordt als datum van eerste toelating beschouwd de op het kentekenbewijs vermelde datum van afgifte van deel I van het kentekenbewijs. Indien op het kentekenbewijs onder «bijzonderheden» een bouwjaar is vermeld, wordt als datum van eerste toelating beschouwd 30 juni van dit bouwjaar.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent de wijze waarop de in het eerste lid genoemde datum van eerste toelating wordt bepaald.

HOOFDSTUK 2. TOELATING TOT DE WEG

§ 1. *Categorieën toelatingskeuring*

Artikel 2.1

De in hoofdstuk 3 genoemde categorieën voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers dienen te zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg.

Artikel 2.2

1. Onze Minister kan bepalen dat voor:

- a. voertuigen die in een kleine serie als bedoeld in artikel 8 van richtlijn 70/156/EEG (PbEG 23 februari 1970, L 42), dan wel artikel 15 van richtlijn 92/61/EEG (PbEG 10 augustus 1992, L 225) worden vervaardigd,
- b. voertuigen die zijn vervaardigd voor een speciaal gebruiksdoel,
- c. voertuigen waarin technologieën of concepten zijn verwerkt die wegens hun specifieke aard niet aan een of meer van de voorschriften van EEG-richtlijnen kunnen voldoen en waarvan bij de keuring niet kan worden vastgesteld dan wel slechts op termijn kan worden vastgesteld of aan de in hoofdstuk 3 gestelde eisen wordt voldaan,
- d. voertuigen waarvoor een goedkeuring als bedoeld in artikel 26, eerste lid, van de wet wordt gevraagd, goedkeuring, dan wel in het geval bedoeld onder c tijdelijk goedkeuring, kan worden verleend waarbij niet hoeft te worden voldaan aan de in hoofdstuk 3 voor de betrokken categorie waartoe het voertuig behoort, gestelde eisen voorzover deze door Onze Minister zijn aangewezen. Daarbij wordt met betrekking tot de in onderdeel b bedoelde voertuigen het bepaalde in artikel 4 van richtlijn 70/156/EEG in acht genomen.

2. Onze Minister kan in de gevallen, bedoeld in het eerste lid, nadere eisen stellen waaraan het voertuig moet voldoen.

§ 2. *Restantvoorraden van voertuigen*

Artikel 2.3

In afwijking van het bepaalde in artikel 24 van de wet kunnen voertuigen op grond van een reeds verleende goedkeuring nog gedurende een periode van een jaar na het van kracht worden van zwaardere eisen, tot het verkeer op de weg worden toegelaten, mits deze goedkeuring:

- a. een ingevolge richtlijn 70/156/EEG verleende goedkeuring betreft en voldaan wordt aan de voorwaarden, genoemd in artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van richtlijn 70/156/EEG;
- b. een op basis van nationale eisen verleende goedkeuring betreft en voldaan wordt aan de door Onze Minister gestelde voorwaarden.

HOOFDSTUK 3. EISEN TOELATING

AFDELING 1. ALGEMEEN KAMPEERAUTO'S

Artikel 3.1.1

1. Kampeerauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg moeten, onverminderd het bepaalde in artikel 6.3, tweede lid, voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in afdeling 2 met betrekking tot personenauto's gestelde eisen.

2. Kampeerauto's met een toegestane maximum massa van meer dan

3500 kg moeten, onverminderd het bepaalde in artikel 6.3, tweede lid, voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in afdeling 3 met betrekking tot bedrijfsauto's gestelde eisen.

AFDELING 2. PERSONENAUTO'S

§0. Algemeen

Artikel 3.2.1

1. Personenauto's moeten voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in deze afdeling vermelde eisen.

2. In afwijking van het eerste lid zijn ten aanzien van vierwielige motorrijtuigen:

- a. met een ledige massa van ten hoogste 400 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen, en
 - b. uitgerust met een motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 15 kW,
- de in afdeling 5 van dit hoofdstuk ten aanzien van driewielige motorrijtuigen gestelde eisen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.2.2

Personenauto's moeten:

- a. van deugdelijke bouw en inrichting zijn;
- b. voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 2, bedoelde permanente eisen.

Artikel 3.2.3

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een constructieplaat en een identificatienummer, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/114/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:

- a. voor elke personenauto van hetzelfde merk verschillend is;
- b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 7 mm hoog zijn;
- c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.2.6

Personenauto's mogen:

- a. niet langer zijn dan 12,00 m;
- b. niet breder zijn dan 2,55 m;
- c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 3.2.9

1. De last onder de assen van personenauto's mag niet meer bedragen dan:

- a. de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum last, en
- b. 10 000 kg voor een niet-aangedreven as en 11 500 kg voor een aangedreven as.

2. Op personenauto's met meer dan twee assen is het bepaalde in artikel 3.3.9 van overeenkomstige toepassing.

3. De toegestane maximum massa van personenauto's mag niet meer bedragen dan de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum massa.

Artikel 3.2.10

1. De toegestane maximum massa van samenstellen van personenauto en aanhangwagen mag niet meer bedragen dan de door de fabrikant van de personenauto voor het samenstel van voertuigen opgegeven toegestane maximum massa.

2. De toegestane maximum massa van een door een personenauto voort te bewegen aanhangwagen mag niet meer bedragen dan:

a. de daarvoor door de fabrikant van de personenauto opgegeven toegestane maximum massa, en

b. indien het een ongeremde aanhangwagen betreft, niet meer dan 750 kg en niet meer dan:

1°. de helft van de massa in bedrijfsklare toestand van de personenauto indien de personenauto in gebruik wordt genomen na 31 december 1994, of

2°. de helft van de ledige massa van de personenauto, vermeerderd met 50 kg, indien de personenauto in gebruik is genomen voor 1 januari 1995.

§ 3. Motor

Artikel 3.2.12

1. Personenauto's die zijn voorzien van een brandstofreservoir, niet zijnde een reservoir voor al dan niet tot vloeistof verdicht gas, en die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76).

2. Van fabrieksmatig in serie vervaardigde complete personenauto's die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, moeten het brandstofreservoir alsmede de plaats van het originele brandstofreservoir van voertuigen voldoen aan de door de fabrikant van het voertuig gestelde eisen.

3. Van personenauto's die in gebruik worden genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, mogen delen van het brandstofreservoir, met inbegrip van bevestigingssteunen en leidingen, in onbelaste toestand van het voertuig niet lager zijn gelegen dan 0,25 m boven het wegdek, tenzij de dragende delen van het chassis of de carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming bieden.

Artikel 3.2.13

1. De onderdelen van het brandstofsysteem, alsmede de bevestiging daarvan, van personenauto's die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas, niet zijnde LPG, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

2. Het brandstofsysteem van personenauto's die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door LPG, moet voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Personenauto's die elektrisch kunnen worden aangedreven, al dan niet in combinatie met een verbrandingsmotor, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.2.14

Personenauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking, die in gebruik worden genomen na 30 september 1974, moeten ter zake

van radio-ontstoring voldoen aan het bepaalde in richtlijn 72/245/EEG (PbEG 6 juli 1972, L 152).

Artikel 3.2.15

Personenauto's moeten voor wat betreft geluidproductie voldoen aan het bepaalde in het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741).

Artikel 3.2.16

Personenauto's met een verbrandingsmotor moeten voor wat betreft luchtverontreiniging voldoen aan het bepaalde in het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1990, 393).

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.2.17

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een achteruitrij-inrichting en van een snelheidsmeter die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 75/443/EEG (PbEG 26 juli 1975, L 196). Met een snelheidsmeter wordt gelijkgesteld een tachograaf die voldoet aan het bepaalde in verordening 3821/85/EEG (PbEG 31 december 1985, L 370).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen na 30 juni 1967 doch voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

3. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een inrichting om achteruit te rijden.

Artikel 3.2.18

Personenauto's moeten sneller kunnen rijden dan 25 km/h.

§ 6. Ophanging

Artikel 3.2.23

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van banden die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/23/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129). In afwijking hiervan mogen personenauto's die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, zijn voorzien van banden waarvan de technische gegevens zijn opgenomen in een door Onze Minister vastgestelde tabel.

2. Het draagvermogen van de banden van personenauto's moet voldoende zijn voor het door de fabrikant van het voertuig opgegeven draagvermogen van de as waarop zij zijn gemonteerd.

3. De banden van personenauto's moeten geschikt zijn voor de door de fabrikant opgegeven maximum snelheid die met het voertuig kan worden bereikt bij het door de fabrikant opgegeven draagvermogen.

4. Indien het voertuig is voorzien van een reservewiel dat afwijkt van de overige wielen, en het voertuig in gebruik wordt genomen na 31 december 1994, moeten dat reservewiel en het weggedrag van het voertuig bij gebruikmaking van dat wiel voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/23/EEG.

5. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de montage van banden.

Artikel 3.2.24

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. Personenauto's moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.2.25

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een stuurinrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 70/311/EEG (PbEG 18 juni 1970, L 133).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.2.26

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 71/320/EEG (PbEG 6 september 1971, L 202).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.2.27

1. De deuren, sloten en scharnieren van personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/387/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176).

2. Van personenauto's die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten de scharnieren van opendraaiende zijdeuren aan de langszijden van het voertuig, met uitzondering van vouwdeuren, aan de voorzijde van de deuren zijn aangebracht. Bij dubbele deuren geldt dit voor de deurvleugel die het eerst wordt geopend. De andere deurvleugel moet kunnen worden vergrendeld.

Artikel 3.2.28

Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft het gezichtsveld van de bestuurder voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/649/EEG (PbEG 19 oktober 1977, L 267).

Artikel 3.2.29

1. De ruiten van personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/22/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129).

2. De voorruit van personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.2.30

1. Personenauto's met een voorruit, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een ruitewisserinstallatie en van een ruitesproeierinstallatie, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 78/318/EEG (PbEG 28 maart 1978, L 81).

2. Personenauto's met een voorruit, die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.

3. Personenauto's met een voorruit, die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 3.2.31

Personenauto's met een voorruit, die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van een installatie ter ontconding en ontwaseming van de voorruit. De bedoelde installatie van personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moet voldoen aan het bepaalde in richtlijn 78/317/EEG (PbEG 28 maart 1978, L 81).

Artikel 3.2.32

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een binnenspiegel.

2. Personenauto's moeten zijn voorzien van een rechterbuitenspiegel indien met de binnenspiegel het vereiste gezichtsveld op de weg niet wordt verkregen. Indien de binnenspiegel geen zicht naar achteren mogelijk maakt, behoeft deze niet aanwezig te zijn.

3. De spiegels van personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft constructie, plaatsing, verstelbaarheid, afmetingen en gezichtsveld op de weg voldoen aan het bepaalde in richtlijn 71/127/EEG (PbEG 22 maart 1971, L 68).

4. De spiegels van personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten voor wat betreft oppervlakte, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.2.33

Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklipperlichten en meters voldoen aan het bepaalde in richtlijn 78/316/EEG (PbEG 28 maart 1978, L 81).

Artikel 3.2.34

Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een verwarmingsinstallatie die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 78/548/EEG (PbEG 26 juni 1978, L 168).

Artikel 3.2.35

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de bescherming van de inzittenden bij een ongeval voldoen aan het bepaalde in de richtlijnen 74/60/EEG (PbEG 11 februari 1974, L 38) en 74/297/EEG (PbEG 20 juni 1974, L 165).

2. Bij personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, mogen delen van het voertuig waaraan inzittenden zich wanneer zij door

een plotselinge vertraging of stilstand van het voertuig naar voren worden geworpen, zouden kunnen stoten, niet zijn uitgevoerd met gevaarlijke scherpe delen of kanten, die het gevaar voor dan wel de ernst van verwondingen zouden kunnen vergroten.

3. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de inrichting, de sterkte en de bevestiging van de naar voren gerichte zitplaatsen en hoofdsteunen voldoen aan het bepaalde in de richtlijnen 74/408/EEG (PbEG 12 augustus 1974, L 221) en 78/932/EEG (PbEG 20 november 1978, L 325).

4. De zitplaatsen van personenauto's moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. Bij personenauto's die na 30 september 1971 in gebruik worden genomen, moeten:

a. verschuifbare zitplaatsen in elke mogelijke stand automatisch zijn vergrendeld;

b. verstelbare rugleuningen van zitplaatsen in elke mogelijke stand kunnen worden vergrendeld;

c. de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, dan wel de rugleuningen van de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, in de normale stand automatisch zijn vergrendeld.

Artikel 3.2.36

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 76/115/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels. Deze bevestigingspunten moeten zijn aangebracht ten behoeve van het gebruik van autogordels op de zitplaats van de bestuurder en op naast deze plaats aanwezige zitplaatsen, voor zover die zitplaatsen aan een portier grenzen. De bevestigingspunten moeten voldoen aan en zijn aangebracht volgens de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Personenauto's die in gebruik zijn genomen na 31 december 1989 doch voor 1 januari 1995, moeten tevens zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels voor alle andere naar voren gerichte zitplaatsen dan in het tweede lid bedoeld. De bevestigingspunten moeten voldoen aan en zijn aangebracht volgens de door Onze Minister vastgestelde eisen.

4. De aanwezigheid van de in het tweede en derde lid bedoelde bevestigingspunten is niet verplicht voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, indien degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast van oordeel is dat er in verband met de bouw of inrichting van het voertuig aanleiding bestaat de verplichting niet op het voertuig van toepassing te doen zijn.

5. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van autogordels overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 77/541/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220) voor die zitplaatsen die van bevestigingspunten voor autogordels zijn voorzien.

6. Personenauto's die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1995, waarin bevestigingspunten moeten zijn aangebracht ten behoeve van het gebruik van autogordels op de in het tweede en derde lid bedoelde zitplaatsen, moeten zijn voorzien van autogordels voor die zitplaatsen. De autogordels moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.2.37

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de naar buiten uitstekende delen voldoen aan het bepaalde in richtlijn 74/483/EEG (PbEG 2 oktober 1974, L 266).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid moeten uitstekende delen van bedoelde personenauto's, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

4. Het bepaalde in het tweede en derde lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

5. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76).

6. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van voorzieningen ter afscherming van de wielen, welke voldoen aan het bepaalde in richtlijn 78/549/EEG (PbEG 26 juni 1978, L 168).

7. De wielen van personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten doelmatig zijn afgeschermd.

Artikel 3.2.38

De wielen onderscheidenlijk banden van personenauto's mogen niet kunnen aanlopen.

Artikel 3.2.39

Personenauto's moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat. De bedoelde mogelijkheid moet voor personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/222/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76).

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 3.2.40

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een installatie van verlichting en lichtsignalen alsmede van retroreflecterende voorzieningen overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262).

2. De in de lichtarmaturen toegepaste gloeilampen moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 37.

3. Het tweede lid is niet van toepassing ten aanzien van lampen waarbij lichtarmatuur en lichtbron een gesloten eenheid vormen.

4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen van personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995.

Artikel 3.2.41

Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van:

a. grote lichten en dimlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/761/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262) dan wel ECE-Reglement nr. 5, 8, 20 of 31;

- b. stadslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- c. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- d. zijrichtingaanwijzers die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- e. achterlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- f. remlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- g. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/760/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- h. niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- i. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/538/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220);
- j. een of twee achteruitrijlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/539/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220);
- k. markeringslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262) indien het voertuig breder is dan 2,10 m;
- l. zijmarkeringslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 91, indien het voertuig langer is dan 6,00 m;
- m. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig langer is dan 6,00 m;
- n. een markering aan de achterzijde van het voertuig, die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen, indien de toegestane maximum massa van het voertuig meer bedraagt dan 3500 kg.

Artikel 3.2.46

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, mogen zijn voorzien van:
 - a. mistlichten aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/762/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
 - b. parkeerlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/540/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220), indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m en niet breder dan 2,00 m;
 - c. twee extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), aangebracht op het breedste punt zo hoog mogelijk aan de achterzijde van het voertuig;
 - d. zijmarkeringslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 91, indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m;
 - e. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m;
 - f. witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
 - g. markeringslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig breder is dan 1,80 m, doch niet breder dan 2,10 m;
 - h. een richtlicht;
 - i. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
 - j. werklichten.
2. Personenauto's mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecte-

rende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.2.48

1. De extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.
2. Het richtlicht en het bermlicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.

Artikel 3.2.50

Personenauto's mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 3.2.51

Personenauto's mogen, onverminderd het in de artikelen 29 en 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 3.2.41 en 3.2.46 dan wel krachtens artikel 3.2.40, vierde lid, is voorgescreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen personenauto en aanhangwagen

Artikel 3.2.52

Indien de personenauto is voorzien van een mechanische koppelinrichting voor het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting:

- a. voldoen aan het bepaalde in richtlijn 94/20/EG, of
- b. behoren tot een door Onze Minister voor 1 januari 1995 goedgekeurd type, zijn voorzien van de door hem in de goedkeuring voorgescreven identificatiekenmerken, en zijn bevestigd overeenkomstig de voorschriften van de fabrikant van de koppelinrichting. Indien de personenauto is voorzien van een koppelingskogel, moet worden voldaan aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 12. Diversen

Artikel 3.2.54

1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 70/388/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176).

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van ten minste een hoorn met vaste toonhoogte dan wel een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns. De geluidsterkte mag voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 oktober 1971 niet minder bedragen dan 70 decibel en niet meer dan 104 decibel, en voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 niet minder dan 93 decibel en niet meer dan 104 decibel, te meten op de door Onze Minister vastgestelde wijze. De maximum geluidsterkte van 104 decibel geldt niet voor hoorns die voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Personenauto's mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers er op attent maakt dat de achteruitversnelling

van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaal-inrichting die er toe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

4. Personenauto's mogen, onverminderd het in artikel 29 van het RVV 1990 bepaalde inzake twee- en drietonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste tot en met het derde lid.

Artikel 3.2.55

Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van inrichtingen ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig, welke inrichtingen voldoen aan het bepaalde in richtlijn 74/61/EEG (PbEG 11 februari 1974, L 38).

Artikel 3.2.56

Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de aanwezigheid van een sleepinrichting en de sterkte daarvan voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/389/EEG (PbEG 13 juni 1977, L 145).

AFDELING 3. BEDRIJFSAUTO'S

§ 0. Algemeen

Artikel 3.3.1

1. Bedrijfsauto's moeten voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in deze afdeling vermelde eisen.

2. In afwijking van het eerste lid zijn ten aanzien van vierwielige motorrijtuigen:

a. met een ledige massa van ten hoogste 550 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen, en

b. uitgerust met een motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 15 kW,

de in afdeling 5 van dit hoofdstuk ten aanzien van driewielige motorrijtuigen gestelde eisen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.3.2

Bedrijfsauto's moeten:

a. van deugdelijke bouw en inrichting zijn;

b. voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 3, bedoelde permanente eisen.

Artikel 3.3.3

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een constructieplaat en een identificatienummer, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/114/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24).

2. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:

a. voor elke bedrijfsauto van hetzelfde merk verschillend is;

b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 7 mm hoog zijn;

c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.

Artikel 3.3.5

Het hart van de opleggerkoppeling van trekkers mag niet achter de achterste as van het voertuig zijn gelegen.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.3.6

1. Bedrijfsauto's mogen:
 - a. niet langer zijn dan 12,00 m;
 - b. niet breder zijn dan 2,55 m;
 - c. niet hoger zijn dan 4,00 m.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, mogen:
 - a. rijdende werktuigen niet langer zijn dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is, met een maximum van 20,00 m;
 - b. gelede motorrijtuigen niet langer zijn dan 18,00 m;
 - c. kermis- of circusvoertuigen niet langer zijn dan 14,00 m.
3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, mogen:
 - a. bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg, met uitzondering van bussen, alsmede koelvoertuigen met een wanddikte van ten minste 45 mm, niet breder zijn dan 2,60 m;
 - b. rijdende werktuigen breder zijn dan 2,55 m, doch niet breder dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is en niet breder dan 3,00 m.

Artikel 3.3.7

De afstand van de voorzijde van bedrijfsauto's tot het midden van het stuurwiel mag niet meer bedragen dan 3,50 m.

Artikel 3.3.8

1. Bij het doorrijden van een cirkel met een straal van 12,50 m, waarbij het doorrijden van de cirkel geschiedt over een hoek van 360° met de voorzijde van het voertuig langs de binnenzijde van de cirkel, mag de bestreken baan van de bedrijfsauto niet meer dan 7,20 m bedragen.
2. Onze Minister kan in afwijking van het bepaalde in het eerste lid voor rijdende werktuigen regels vaststellen met betrekking tot de toegestane maximum straal en de bestreken baan.

Artikel 3.3.9

1. De last onder de as of assen van bedrijfsauto's die na 31 december 1994 in gebruik worden genomen, mag niet meer bedragen dan:
 - a. de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum last,
 - b. voor enige as: 10 000 kg voor een niet-aangedreven as en 11 500 kg voor een aangedreven as,
 - c. voor voertuigen met een asstel met twee niet-aangedreven assen:
 - 1°. indien de onderlinge afstand tussen de assen minder bedraagt dan 1,00 m, 11 000 kg tezamen,
 - 2°. indien de onderlinge afstand tussen de assen 1,00 m of meer bedraagt maar minder dan 1,30 m, 16 000 kg tezamen,
 - 3°. indien de onderlinge afstand tussen de assen 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m, 18 000 kg tezamen,
 - d. voor voertuigen met een asstel met twee assen waarvan 1 of 2 assen zijn aangedreven:

- 1°. indien de onderlinge afstand tussen de assen minder bedraagt dan 1,00 m, 11 500 kg te zamen,
- 2°. indien de onderlinge afstand tussen de assen 1,00 m of meer bedraagt maar minder dan 1,30 m, 16 000 kg te zamen,
- 3°. indien de onderlinge afstand tussen de assen 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m:
 - a. 18 000 kg te zamen,
 - b. 19 000 kg te zamen indien de aangedreven as is voorzien van banden in dubbele montage alsmede van gasvering of van in het kader van de Europese Gemeenschappen als gelijkwaardig aangemerkte vering,
 - c. 19 000 kg te zamen indien beide aangedreven assen zijn voorzien van banden in dubbele montage, waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 9500 kg.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mag de last onder enige as van een rijdend werktuig niet meer bedragen dan:
 - a. voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is,
 - b. de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum last, en
 - c. 12 000 kg per as.
3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de toegestane maximum last onder de as of assen van bedrijfsauto's die niet in het eerste lid zijn genoemd dan wel die voor 1 januari 1995 in gebruik zijn genomen.

Artikel 3.3.10

1. De toegestane maximum massa van bedrijfsauto's alsmede de toegestane maximum massa van samenstellen van bedrijfsauto en aanhangwagen mogen niet meer bedragen dan:
 - a. 50 000 kg,
 - b. de door de fabrikant van de bedrijfsauto voor de bedrijfsauto onderscheidenlijk voor het samenstel van voertuigen opgegeven toegestane maximum massa,
 - c. vijf maal de toegestane maximum last onder de aangedreven as of assen,
 - d. de ten aanzien van het remsysteem van het trekkend motorrijtuig toegestane maximum massa, en
 - e. indien de bedrijfsauto na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, het vermogen van de motor, vastgesteld volgens richtlijn 80/1269/EEG (PbEG 31 december 1980, L 375), gedeeld door de factor $3,68 \times 10^{-3} \text{ kW/kg}$.
2. De toegestane maximum massa van een door de bedrijfsauto voort te bewegen aanhangwagen mag niet meer bedragen dan:
 - a. de daarvoor door de fabrikant van de bedrijfsauto opgegeven toegestane maximum massa,
 - b. de daarvoor ten aanzien van de sterkte van de koppeling toegestane maximum massa,
 - c. de daarvoor ten aanzien van de sterkte en de bevestiging van de delen van het chassisraam waaraan de koppeling is bevestigd, toegestane maximum massa,
 - d. de daarvoor ten aanzien van het remsysteem van het trekkend motorrijtuig toegestane maximum massa, en
 - e. de helft van de ledige massa van de bedrijfsauto met een maximum van 750 kg indien het een ongeremde aanhangwagen betreft.
3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid mag de toegestane maximum massa van een door een bedrijfsauto voort te bewegen geremde middenaanhangwagen niet meer bedragen dan:
 - a. 20 000 kg,
 - b. de toegestane maximum massa van de bedrijfsauto, en
 - c. 12 000 kg, indien:
 - 1°. de achterste as dan wel de achterste assen van de bedrijfsauto niet

zijn voorzien van gasvering of van in het kader van de Europese Gemeenschappen als gelijkwaardig aangemerkte vering, of

2°. de afstand van het hart van de koppeling tot de achterste as van de bedrijfsauto meer bedraagt dan 1,20 m indien de bedrijfsauto is voorzien van twee assen, dan wel meer bedraagt dan 1,55 m indien de bedrijfsauto is voorzien van meer dan twee assen.

4. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mag de toegestane maximum massa van een rijdend werktuig meer bedragen dan 50 000 kg doch niet meer dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is en niet meer dan 60 000 kg.

5. Bij bedrijfsauto's die zodanig zijn ingericht dat buiten de normaal aangedreven as of assen nog een of meer assen kunnen worden aangedreven, worden voor de toepassing van het bepaalde in het eerste tot en met vierde lid deze incidenteel aangedreven as of assen als aangedreven as of assen aangemerkt mits de snelheid waarmee met ingeschakelde as of assen mag worden gereden, ten minste 60 km/h bedraagt.

Artikel 3.3.11

De last onder de bestuurde as of assen van bedrijfsauto's mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van het voertuig.

§ 3. Motor

Artikel 3.3.12

1. Bedrijfsauto's die zijn voorzien van een brandstofreservoir, niet zijnde een reservoir voor al dan niet tot vloeistof verdicht gas, en die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76).

2. Van fabrieksmatig in serie vervaardigde complete bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, moeten het brandstofreservoir alsmede de plaats van het originele brandstofreservoir voldoen aan de door de fabrikant van het voertuig gestelde eisen.

3. Van bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, mogen delen van het brandstofreservoir, met inbegrip van bevestigingssteunen en leidingen, in onbelaste toestand van het voertuig niet lager zijn gelegen dan 0,25 m boven het wegdek, tenzij de dragende delen van het chassis of de carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming bieden.

Artikel 3.3.13

1. De onderdelen van het brandstofsysteem, alsmede de bevestiging daarvan, van bedrijfsauto's die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas, niet zijnde LPG, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

2. Het brandstofsysteem van bedrijfsauto's die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door LPG, moet voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Bedrijfsauto's die elektrisch kunnen worden aangedreven, al dan niet in combinatie met een verbrandingsmotor, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.3.14

Bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking, die in gebruik worden genomen na 30 september 1974, moeten ter zake

Artikel 3.3.15

Bedrijfsauto's moeten voor wat betreft geluidproductie voldoen aan het bepaalde in het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741).

Artikel 3.3.16

Bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor moeten voor wat betreft luchtverontreiniging voldoen aan het bepaalde in het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1990, 393).

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.3.17

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een achteruitrij-inrichting en van een snelheidsmeter die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 75/443/EEG (PbEG 26 juli 1975, L 196). Met een snelheidsmeter wordt gelijkgesteld een tachograaf die voldoet aan het bepaalde in verordening 3821/85/EEG (PbEG 31 december 1985, L 370).

2. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 30 juni 1967 doch voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

3. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een inrichting om achteruit te rijden.

4. Bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12 000 kg, die na 31 december 1987 in gebruik zijn genomen, alsmede bussen met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg, die na 31 december 1987 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 92/6/EEG (PbEG 2 maart 1992, L 57) en in richtlijn 92/24/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129).

5. In afwijking van het vierde lid mag de snelheidsbegrenzer van een bedrijfsauto of bus, die na 31 december 1987 doch vóór 1 januari 1994 in gebruik is genomen, behoren tot een door Onze Minister goedgekeurde soort.

6. De in het vierde lid bedoelde verplichting geldt niet voor:

a. motorrijtuigen als bedoeld in artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

b. motorrijtuigen waarvan, naar het oordeel van degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast:

1°. het gebruiksdoel zich verzet tegen het aanbrengen van een snelheidsbegrenzer;

2°. de door de constructie bepaalde maximumsnelheid minder bedraagt dan de in richtlijn 92/6/EEG voor het desbetreffende motorrijtuig voorgeschreven afstelsnelheid;

c. motorrijtuigen waarvan, naar het oordeel van degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast, door de aanvrager van een kentekenbewijs aannemelijk wordt gemaakt dat het motorrijtuig gebruikt wordt:

1°. door een openbare dienst, uitsluitend binnen de bebouwde kom;

2°. voor wetenschappelijke proefnemingen op de weg.

Artikel 3.3.18

Bedrijfsauto's moeten sneller kunnen rijden dan 25 km/h.

Artikel 3.3.21

De inrichting voor het heffen van een of meer assen van een samenstel van assen van bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 maart 1983, dient zodanig te zijn uitgevoerd dat deze inrichting automatisch buiten werking wordt gesteld niet later dan nadat de aslast van een van de op het rijvlak rustende assen van dat samenstel de grootste voor deze as toegestane waarde heeft bereikt.

§ 6. Ophanging

Artikel 3.3.23

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van banden die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/23/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129). In afwijking hiervan mogen bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, zijn voorzien van banden waarvan de technische gegevens zijn opgenomen in een door Onze Minister vastgestelde tabel.

2. Het draagvermogen van de banden moet voldoende zijn voor het door de fabrikant van het voertuig opgegeven draagvermogen van de as waarop zij zijn gemonteerd.

3. De banden moeten geschikt zijn voor de door de fabrikant van het voertuig opgegeven maximum snelheid die met het voertuig kan worden bereikt bij het door de fabrikant opgegeven draagvermogen.

4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de montage van banden.

Artikel 3.3.24

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. Bedrijfsauto's die zijn voorzien van gasvering, en bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goedwerkende schokdempers.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.3.25

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een stuurinrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 70/311/EEG (PbEG 18 juni 1970, L 133).

2. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.3.26

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 71/320/EEG (PbEG 6 september 1971, L 202).

2. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Kunststof remleidingen en de bevestiging daarvan moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

4. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, mogen niet zijn voorzien van een éénleidingremsysteem ten behoeve van een aanhangwagen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.3.27

1. De deuren, sloten en scharnieren van bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/387/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176).

2. Bestuurderscabines van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, moeten indien de cabine door middel van een schot van het overige deel van de carrosserie is gescheiden, zowel aan de linker- als aan de rechterzijde over een uitgang beschikken met zodanige minimumafmetingen dat daarin een ellips kan worden beschreven met een korte as van 0,44 m en een lange as van 0,64 m.

3. Een van de in het tweede lid genoemde uitgangen mag zijn vervangen door een gelijkwaardige uitgang in het dak of in de achterwand van de cabine.

Artikel 3.3.28

Bussen moeten voor wat betreft het gezichtsveld van de bestuurder voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.3.29

1. De ruiten van bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/22/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129).

2. De voorruit van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.3.30

1. Bedrijfsauto's met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.

2. Bedrijfsauto's met een voorruit, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, met uitzondering van bussen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

3. Bussen die na 30 juni 1985 in gebruik worden genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 3.3.31

1. Bedrijfsauto's met een voorruit, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, met uitzondering van bussen, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

2. Bussen die na 30 juni 1985 in gebruik worden genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

Artikel 3.3.32

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een rechterbuitenspiegel.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mogen voor het vervoer van goederen bestemde bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een binnenspiegel indien met de binnenspiegel het vereiste gezichtsveld op de weg wordt verkregen.
3. Bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximum massa van meer dan 7500 kg, alsmede rijdende werktuigen, moeten zijn voorzien van een trottoirspiegel mits deze zodanig op het voertuig kan worden aangebracht dat in elke stand geen enkel punt van de spiegel of van de steun waarop deze is bevestigd, zich op een hoogte van minder dan 2,00 m boven het wegdek bevindt bij een belasting van het voertuig die overeenkomt met de toegestane maximum massa.
4. Bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, waarvan de rechterbuitenspiegel niet convex is, en bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximum massa van meer dan 7500 kg, moeten zijn voorzien van een breedtespiegel.
5. Bedrijfsauto's mogen met inachtneming van het bepaalde in richtlijn 71/127/EEG (PbEG 22 maart 1971, L 68) zijn voorzien van meer spiegels dan in de voorgaande leden genoemd.
6. De spiegels van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft constructie, plaatsing, verstelbaarheid, afmetingen en gezichtsveld op de weg voldoen aan het bepaalde in de in het vijfde lid bedoelde richtlijn.
7. De spiegels van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten voor wat betreft oppervlakte, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.3.33

Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters voldoen aan het bepaalde in richtlijn 78/316/EEG (PbEG 28 maart 1978, L 81).

Artikel 3.3.35

1. Bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 1500 kg, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de bescherming van de inzittenden bij een ongeval voldoen aan het bepaalde in richtlijn 74/297/EEG (PbEG 20 juni 1974, L 165).
2. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de inrichting, de sterkte en de bevestiging van de naar voren gerichte zitplaatsen voldoen aan het bepaalde in richtlijn 74/408/EEG (PbEG 12 augustus 1974, L 221).

Artikel 3.3.36

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994 moeten zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 76/115/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24).
2. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1995 en die beurtelings voor het vervoer van personen of

goederen kunnen worden ingericht, moeten zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels. Deze bevestigingspunten moeten zijn aangebracht ten behoeve van het gebruik van autogordels op de zitplaats van de bestuurder en op naast deze plaats aanwezige zitplaatsen, voor zover die zitplaatsen aan een portier grenzen. De bevestigingspunten moeten voldoen aan en zijn aangebracht volgens de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 31 december 1989 doch voor 1 januari 1995 en die beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kunnen worden ingericht, moeten tevens zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels voor alle andere naar voren gerichte zitplaatsen dan in het tweede lid bedoeld. De bevestigingspunten moeten voldoen aan en zijn aangebracht volgens de door Onze Minister vastgestelde eisen.

4. De aanwezigheid van de in het tweede en derde lid bedoelde bevestigingspunten is niet verplicht voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, indien degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast van oordeel is dat er in verband met de bouw of inrichting van het voertuig aanleiding bestaat de verplichting niet op het voertuig van toepassing te doen zijn.

5. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van autogordels overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 77/541/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220) voor die zitplaatsen die van bevestigingspunten voor autogordels zijn voorzien.

6. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1995, waarin bevestigingspunten moeten zijn aangebracht ten behoeve van het gebruik van autogordels op de in het tweede en derde lid bedoelde zitplaatsen, moeten zijn voorzien van autogordels voor die zitplaatsen. De autogordels moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.3.37

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de naar buiten uitstekende delen die zich vóór de achterwand van de cabine bevinden, voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/114/EEG (PbEG 31 december 1992, L 409).

2. Bedrijfsauto's mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid moeten uitstekende delen van bedrijfsauto's, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

4. Het bepaalde in het tweede en derde lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

5. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, met uitzondering van trekkers, moeten voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76). Deze bepaling geldt niet voor voertuigen waarvan het gebruik zich naar het oordeel van degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast, verzet tegen de aanwezigheid van een beschermingsinrichting aan de achterzijde.

6. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 30 juni 1967 doch voor 1 januari 1995, met uitzondering van trekkers, moeten voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde, behoudens indien zij hieromtrent voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG, voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen. Deze bepaling geldt niet voor voertuigen waarvan het gebruik zich naar het oordeel van degene die met

de afgifte van kentekenbewijzen is belast, verzet tegen de aanwezigheid van een beschermingsinrichting aan de achterzijde.

7. Bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten tussen de voorste as en de voorste achteras zijn voorzien van zijdelingse afscherming, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 89/297/EEG (PbEG 5 mei 1989, L 124), alsmede achter de voorste achteras zijn voorzien van zijdelingse afscherming die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

8. Op bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, is ten aanzien van de zijdelingse afscherming tussen de voorste as en de voorste achteras het in richtlijn 89/297/EEG voor bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg doch niet meer dan 12 000 kg bepaalde van overeenkomstige toepassing. Zij moeten voorts achter de voorste achteras zijn voorzien van zijdelingse afscherming die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

9. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van zijdelingse afscherming, die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

10. De in het zevende, achtste en negende lid bedoelde verplichting tot zijdelingse afscherming geldt niet voor trekkers alsmede voor bedrijfsauto's die zijn gebouwd voor speciale doeleinden en waarbij het om praktische redenen niet mogelijk is zijdelingse afscherming aan te brengen.

11. De wielen van bedrijfsauto's moeten deugdelijk zijn afgeschermd, overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.3.38

De wielen onderscheidenlijk banden van bedrijfsauto's mogen niet kunnen aanlopen.

Artikel 3.3.39

Bedrijfsauto's moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat. De bedoelde mogelijkheid moet voor bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994 voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/222/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76).

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 3.3.40

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een installatie van verlichting en lichtsignalen alsmede van retroreflecterende voorzieningen overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262).

2. Indien het als gevolg van de constructie van een rijdend werktuig niet mogelijk is de zijrichtingaanwijzers en de zijretroreflectoren aan te brengen op de ingevolge het bepaalde in het eerste lid voorgeschreven plaats, moeten deze lichten en retroreflectoren zo ver mogelijk naar voren tegen de zijkanen van het voertuig zijn geplaatst met inachtneming van de toegestane maximum hoogte waarop deze lichten en retroreflectoren mogen worden geplaatst.

3. De in de lichtarmaturen toegepaste gloeilampen moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 37.

4. Het derde lid is niet van toepassing ten aanzien van lampen waarbij lichtarmatuur en lichtbron een gesloten eenheid vormen.

5. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995.

Artikel 3.3.41

Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van:

- a. grote lichten en dimlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/761/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262) dan wel ECE-Reglement nr. 5, 8, 20 of 31;
- b. stadslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- c. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- d. zijrichtingaanwijzers die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- e. achterlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- f. remlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- g. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/760/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- h. niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), onderscheidenlijk driehoekige rode retroreflecterende aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG indien het een geled motorrijtuig betreft;
- i. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/538/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220);
- j. een of twee achteruitrijlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/539/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220);
- k. markeringslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262) indien het voertuig breder is dan 2,10 m;
- l. zijmarkeringslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 91, indien het voertuig langer is dan 6,00 m; deze bepaling geldt niet voor chassiscabines;
- m. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig langer is dan 6,00 m;
- n. een markering aan de achterzijde van het voertuig, die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen, indien de toegestane maximum massa van het voertuig meer bedraagt dan 3500 kg; deze eis geldt niet voor trekkers, voertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, alsmede door Onze Minister aangewezen voertuigen waarvan de bouw, de inrichting of het gebruik zich verzet tegen het aanbrengen van de markering.

Artikel 3.3.46

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, mogen zijn voorzien van:

- a. mistlichten aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/762/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- b. parkeerlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/540/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220), indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m en niet breder is dan 2,00 m;

c. twee extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), aangebracht op het breedste punt zo hoog mogelijk aan de achterzijde van het voertuig;

d. herhalingswaarschuwingsknipperlichten aan het meest naar achteren gelegen deel van de zich aan de zij- of achterkant van het voertuig bevindende laad- en losklep in horizontale stand, die voldoen aan het bepaalde in de onder c genoemde richtlijn, met uitzondering van de eisen ten aanzien van de minimum hoogte boven het wegdek;

e. zijmarkeringslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 91, indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m of indien het een chassiscabine betreft;

f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m;

g. witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (27 september 1976, L 262);

h. markeringslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig breder is dan 1,80 m, doch niet breder dan 2,10 m;

i. een richtlicht;

j. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;

k. werklichten.

2. Bedrijfsauto's mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.3.48

1. De extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.

2. Het richtlicht en het bermlicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.

Artikel 3.3.50

Bedrijfsauto's mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 3.3.51

Bedrijfsauto's mogen, onverminderd het in de artikelen 29 en 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 3.3.41 en 3.3.46 dan wel krachtens artikel 3.3.40, vijfde lid, is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen bedrijfsauto en aanhangwagen

Artikel 3.3.52

1. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een mechanische koppelinrichting voor het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting:

a. voldoen aan het bepaalde in richtlijn 94/20/EG, of

b. indien de bedrijfsauto voor 1 januari 2005 in gebruik is genomen, behoren tot een door Onze Minister voor 1 januari 1995 goedgekeurd type, zijn voorzien van de door hem in de goedkeuring voorgeschreven

identificatiekenmerken, en zijn bevestigd overeenkomstig de voorschriften van de fabrikant van de koppelinrichting. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een koppelingskogel, moet worden voldaan aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

2. Indien de bedrijfsauto met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een middenaanhangwagen, moet de afstand van het laagste punt van de koppeling van het trekkend voertuig tot het wegdek ten minste een vijfde deel bedragen van de afstand van het laagste punt van die koppeling tot de achterste as van het trekkend voertuig.

3. Indien voor het koppelen van voertuigen bijzondere constructies aan de voertuigen worden toegepast, moeten deze constructies voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 12. Diversen

Artikel 3.3.54

1. Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 70/388/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176).

2. Bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van ten minste een hoorn met vaste toonhoogte dan wel een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns. De geluidsterkte mag voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 oktober 1971 niet minder bedragen dan 70 decibel en niet meer dan 104 decibel, en voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 niet minder dan 93 decibel en niet meer dan 104 decibel, te meten op door Onze Minister vastgestelde wijze. De maximum geluidsterkte van 104 decibel geldt niet voor hoorns die voldoen aan door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Bedrijfsauto's mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers er op attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die er toe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

4. Bedrijfsauto's mogen, onverminderd het in artikel 29 van het RVV 1990 bepaalde inzake twee- en drietonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste tot en met het derde lid.

Artikel 3.3.55

Bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, die in gebruik zijn genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van inrichtingen ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig, welke inrichtingen voldoen aan het bepaalde in richtlijn 74/61/EEG (PbEG 11 februari 1974, L 38).

Artikel 3.3.56

Bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de aanwezigheid van een sleepinrichting en de sterkte daarvan voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/389/EEG (PbEG 13 juni 1977, L 145).

AFDELING 4. MOTORFIETSEN

§0. Algemeen

Artikel 3.4.1

Motorfietsen moeten voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in deze afdeling vermelde eisen.

Artikel 3.4.2

Motorfietsen moeten:

- a. van deugdelijke bouw en inrichting zijn;
- b. voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 4, bedoelde permanente eisen.

Artikel 3.4.3

1. Motorfietsen moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:
 - a. voor elke motorfiets van hetzelfde merk verschillend is;
 - b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 5 mm hoog zijn;
 - c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.
2. Motorfietsen, voorzien van een identificatienummer dat voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/114/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24), worden geacht te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid.
3. Motorfietsen moeten zijn voorzien van een merk of van een fabrieksaanduiding.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 3.4.5

Een aan een motorfiets gekoppelde zijspanwagen moet deugdelijk aan het frame of aan de zelfdragende constructie van de motorfiets zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.4.6

1. Motorfietsen zonder zijspanwagen mogen niet breder zijn dan 1,00 m.
2. Motorfietsen met zijspanwagen mogen niet breder zijn dan 2,55 m.

§ 3. Motor

Artikel 3.4.13

1. De onderdelen van het brandstofsysteem, alsmede de bevestiging daarvan, van motorfietsen die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas, niet zijnde LPG, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.
2. Het brandstofsysteem van motorfietsen die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door LPG, moet voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.4.15

Motorfietsen moeten voor wat betreft geluidproductie voldoen aan het bepaalde in het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741).

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.4.17

Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 26 november 1975, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

§ 6. Ophanging

Artikel 3.4.23

1. Motorfietsen moeten zijn voorzien van banden waarvan de technische gegevens zijn opgenomen in een door Onze Minister vastgestelde tabel. In afwijking hiervan mogen motorfietsen met zijspanwagen zijn voorzien van banden die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 75 of nr. 30, dan wel van banden overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 92/23/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129).

2. Het draagvermogen van de banden moet voldoende zijn voor het door de fabrikant van het voertuig opgegeven draagvermogen van de as waarop de band is gemonteerd.

3. De banden moeten geschikt zijn voor de door de fabrikant opgegeven maximum snelheid die met het voertuig kan worden bereikt bij het door de fabrikant opgegeven draagvermogen.

4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de montage van banden.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.4.25

Motorfietsen moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.4.26

1. Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 maart 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/14/EEG (PbEG 15 mei 1993, L 121).

2. Motorfietsen die in gebruik zijn genomen voor 1 april 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.4.28

1. Motorfietsen moeten zodanig zijn gebouwd en ingericht dat:

a. de bestuurder, gemeten vanuit een punt op 0,80 m loodrecht boven het midden van zijn zitplaats, het wegdek op een afstand van 10,00 m en verder voor het voertuig kan waarnemen;

b. de bestuurder voldoende uitzicht opzij heeft.

2. Indien de motorfiets is voorzien van een windscherm, dient het doorzichtige gedeelte daarvan een goed uitzicht van de bestuurder te

waarborgen. Eventuele beeldvertekening mag in geen geval hinder bij de besturing van het voertuig opleveren.

Artikel 3.4.32

1. Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 26 november 1975, moeten zijn voorzien van:

- a. een linkerbuitenspiegel;
- b. een rechterbuitenspiegel indien de maximum snelheid van het voertuig 100 km/h of meer bedraagt en het voertuig na 31 december 1994 in gebruik wordt genomen.

2. De spiegels van motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft constructie, plaatsing, verstelbaarheid, afmetingen en gezichtsveld op de weg voldoen aan het bepaalde in richtlijn 80/780/EEG (PbEG 30 augustus 1980, L 229).

3. De linkerbuitenspiegel van motorfietsen die in gebruik zijn genomen na 26 november 1975 doch vóór 1 januari 1995, moet voor wat betreft afmetingen, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.4.33

Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten voor wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/29/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.4.36

Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten, indien een passagier kan worden vervoerd, zijn voorzien van een riem dan wel een of meer handgrepen voor deze passagier, welke moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/32/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.4.37

1. Motorfietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. De wielen van motorfietsen moeten deugdelijk zijn afgeschermd, overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.4.38

De wielen onderscheidenlijk banden van motorfietsen mogen niet kunnen aanlopen.

Artikel 3.4.39

Motorfietsen moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 3.4.40

1. Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een installatie van verlichting en lichtsignalen alsmede van retroreflecterende voorzieningen overeenkomstig het bepaalde in ECE-Reglement nr. 53.

2. De in de lichtarmaturen toegepaste gloeilampen moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 37.

3. Het tweede lid is niet van toepassing ten aanzien van lampen waarbij lichtarmatuur en lichtbron een gesloten eenheid vormen.

4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen van motorfietsen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995.

Artikel 3.4.41

Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van:

- a. een groot licht en een dimlicht, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 5, 8, 20, 31, 57 of 72;
- b. richtingaanwijzers die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 6 of 50;
- c. een achterlicht dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;
- d. een remlicht dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;
- e. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat, die voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;
- f. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262).

Artikel 3.4.42

Zijspanwagens, verbonden aan een motorfiets, moeten zijn voorzien van:

- a. een achterlicht, aangebracht aan de uiterste buitenzijde op ten minste 0,35 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek;
- b. een niet-driehoekige rode retroreflector, aan de achterzijde aangebracht aan de uiterste buitenzijde op ten minste 0,35 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek, welke retroreflector voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262).

Artikel 3.4.43

Het achterlicht, bedoeld in artikel 3.4.42, mag naar achteren niet anders dan rood stralen.

Artikel 3.4.46

1. Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, mogen zijn voorzien van:

- a. een stadslicht dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;
- b. een mistlicht aan de voorzijde van het voertuig, dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 19;
- c. een mistlicht aan de achterzijde van het voertuig, dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 38;
- d. waarschuwingsknipperlichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 6 of 50;
- e. een of twee parkeerlichten;
- f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);
- g. een witte retroreflector aan de voorzijde van het voertuig, aangebracht op ten minste 0,35 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek;
- h. een richtlicht;
- i. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;

j. werklichten.

2. Motorfietsen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.4.47

1. Zijspanwagens, verbonden aan een motorfiets, mogen zijn voorzien van:

a. een stadslicht, aangebracht aan de uiterste buitenzijde op ten minste 0,35 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek;

b. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, aangebracht aan de uiterste buitenzijde van de zijspanwagen op ten minste 0,35 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek; de op de motorfiets aangebrachte richtingaanwijzers aan de zijde van de zijspanwagen mogen dan niet functioneren;

c. een remlicht, aangebracht op ten minste 0,35 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek;

d. een witte retroreflector aan de voorzijde van de zijspanwagen, aangebracht op ten minste 0,35 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek;

e. ambergele retroreflectoren, aangebracht aan elke zijkant van de zijspanwagen, op ten minste 0,35 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek;

f. een parkeerlicht aan de verst van de motorfiets verwijderde zijkant van de zijspanwagen.

2. Zijspanwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.4.48

1. Het richtlicht, het bermlicht en het stadslicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.

2. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.

3. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen naar voren en naar achteren niet anders dan ambergeel stralen.

4. Het remlicht mag niet anders dan rood stralen.

Artikel 3.4.50

Motorfietsen mogen, met uitzondering van groot licht, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 3.4.51

Motorfietsen mogen, onverminderd het in de artikelen 29 en 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 3.4.41, 3.4.42, 3.4.46 en 3.4.47 dan wel krachtens artikel 3.4.40, vierde lid, is voorgeschreven of toegestaan.

Artikel 3.4.54

1. Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/30/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

2. Motorfietsen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van ten minste een hoorn met vaste toonhoogte dan wel een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns. De geluidsterkte mag voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 oktober 1971 niet minder bedragen dan 70 decibel en niet meer dan 104 decibel, en voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 niet minder dan 93 decibel en niet meer dan 104 decibel, te meten op de door Onze Minister vastgestelde wijze. De maximum geluidsterkte van 104 decibel geldt niet voor hoorns die voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Motorfietsen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die er toe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van de motorfiets of de zijspanwagen te voorkomen, alsmede van een geluidssignaal dat de bestuurder kenbaar maakt dat de richtingaanwijzer is ingeschakeld.

4. Motorfietsen mogen, onverminderd het in artikel 29 van het RVV 1990 bepaalde inzake twee- en drietonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste tot en met het derde lid.

Artikel 3.4.55

Motorfietsen die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten zijn voorzien van een inrichting ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig, welke inrichting voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/33/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.4.57

Motorfietsen op twee wielen, die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten zijn voorzien van een standaard die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/31/EEG (PbEG 29 juli 1995, L 188).

AFDELING 5. DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

§ 0. Algemeen

Artikel 3.5.1

1. Driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg moeten voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in deze afdeling vermelde eisen.

2. Op driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg zijn de in afdeling 3 van dit hoofdstuk ten aanzien van bedrijfsauto's gestelde eisen van overeenkomstige toepassing.

3. Onze Minister kan nadere regels vaststellen met betrekking tot de in het tweede lid bedoelde driewielige motorrijtuigen.

Artikel 3.5.2

Driewielige motorrijtuigen moeten:

- a. van deugdelijke bouw en inrichting zijn;
- b. voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 5, bedoelde permanente eisen.

Artikel 3.5.3

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:

- a. voor elk motorrijtuig van hetzelfde merk verschillend is;
- b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 5 mm hoog zijn;
- c. goed leesbaar op een vast voertuig deel is ingeslagen.

2. Driewielige motorrijtuigen, voorzien van een identificatienummer dat voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/114/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24) worden geacht te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid.

3. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een merk of van een fabrieksaanduiding.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.5.6

Driewielige motorrijtuigen mogen:

- a. niet langer zijn dan 12,00 m;
- b. niet breder zijn dan 2,55 m;
- c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 3.5.7

De afstand van de voorzijde van driewielige motorrijtuigen tot het hart van het stuur mag niet meer bedragen dan 3,50 m.

Artikel 3.5.9

1. De last onder enige as van driewielige motorrijtuigen mag niet meer bedragen dan:

- a. 2800 kg, en
- b. de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum last.

2. De toegestane maximum massa van driewielige motorrijtuigen mag niet meer bedragen dan:

- a. 3500 kg, en
- b. de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum massa.

Artikel 3.5.10

1. De toegestane maximum massa van samenstellen van driewielig motorrijtuig en aanhangwagen mag niet meer bedragen dan de door de fabrikant van het driewielig motorrijtuig voor het samenstel van voertuigen opgegeven toegestane maximum massa.

2. De toegestane maximum massa van een ongeremde aanhangwagen achter een driewielig motorrijtuig mag niet meer bedragen dan:

- a. de door de fabrikant van het driewielig motorrijtuig opgegeven toegestane maximum massa van de aanhangwagen,
- b. de helft van de ledige massa van dat driewielig motorrijtuig, en
- c. 750 kg.

Artikel 3.5.11

De last onder de bestuurde as van driewielige motorrijtuigen mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van het voertuig.

Artikel 3.5.12

Bij driewielige motorrijtuigen mogen delen van het brandstofreservoir, met inbegrip van bevestigingssteunen en leidingen, in onbelaste toestand van het voertuig niet lager zijn gelegen dan 0,25 m boven het wegdek, tenzij de dragende delen van het chassis, het frame of de carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming bieden.

Artikel 3.5.13

1. De onderdelen van het brandstofsysteem, alsmede de bevestiging daarvan, van driewielige motorrijtuigen die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas, niet zijnde LPG, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

2. Het brandstofsysteem van driewielige motorrijtuigen die zijn voorzien van een motor die wordt gevoed door LPG, moet voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Driewielige motorrijtuigen die elektrisch kunnen worden aangedreven, al dan niet in combinatie met een verbrandingsmotor, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.5.15

Driewielige motorrijtuigen moeten voor wat betreft geluidproductie voldoen aan het bepaalde in het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741).

§ 4. *Krachtoverbrenging*

Artikel 3.5.17

1. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 26 november 1975, moeten zijn voorzien van een snelheidsmeter die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

2. Driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 1000 kg, dan wel met een ledige massa van meer dan 400 kg, moeten zijn voorzien van een inrichting om achteruit te rijden.

Artikel 3.5.18

Driewielige motorrijtuigen moeten sneller kunnen rijden dan 25 km/h.

§ 6. *Ophanging*

Artikel 3.5.23

1. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van banden overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 92/23/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129)) of van banden die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 75. In afwijking hiervan mogen driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, zijn voorzien van banden waarvan de technische gegevens zijn opgenomen in een door Onze Minister vastgestelde tabel.

2. Het draagvermogen van de banden van driewielige motorrijtuigen moet voldoende zijn voor het door de fabrikant van het voertuig opgegeven draagvermogen van de as waarop zij zijn gemonteerd.

3. De banden van driewielige motorrijtuigen moeten geschikt zijn voor de door de fabrikant opgegeven maximum snelheid die met het voertuig kan worden bereikt bij het door de fabrikant opgegeven draagvermogen.

4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de montage van banden.

Artikel 3.5.24

1. Driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 1000 kg, dan wel met een ledige massa van meer dan 400 kg, moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. Driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 1000 kg, dan wel met een ledige massa van meer dan 400 kg, moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.5.25

Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.5.26

1. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 maart 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/14/EEG (PbEG 15 mei 1993, L 121).

2. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 april 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.5.27

Op de deuren, sloten en scharnieren van driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, is het bepaalde in richtlijn 70/387/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.5.28

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zodanig zijn gebouwd en ingericht dat:

- a. de bestuurder, gemeten vanuit de zitplaats, het wegdek op een afstand van 10,00 m en verder voor het voertuig kan waarnemen;
- b. de bestuurder voldoende uitzicht opzij heeft.

2. Driewielige motorrijtuigen die voor wat betreft het gezichtsveld voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/649/EEG (PbEG 19 oktober 1977, L 267), worden geacht te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 3.5.29

1. De ruiten van driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 43.

2. De voorruiten van driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.5.30

1. Driewielige motorrijtuigen met een voorruit met een ledige massa van niet meer dan 400 kg, die in gebruik worden genomen na 26 november 1975, alsmede driewielige motorrijtuigen met een voorruit, met een ledige massa van meer dan 400 kg, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.

2. Driewielige motorrijtuigen met een voorruit, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 3.5.31

Driewielige motorrijtuigen met een voorruit en met een gesloten carrosserie, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

Artikel 3.5.32

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een linker-buitenspiegel. Deze eis geldt niet voor voertuigen:

- a. waarvan de ledige massa niet meer bedraagt dan 400 kg,
- b. waarbij de bestuurder een zodanige plaats inneemt dat hij van zijn zitplaats het achter hem gelegen weggedeelte kan overzien, en
- c. die in gebruik zijn genomen vóór 27 november 1975.

2. Driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie moeten zijn voorzien van een binnenspiegel. Deze eis geldt niet voor voertuigen die voldoen aan de in het eerste lid, onderdelen a en b, genoemde voorwaarden.

3. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een rechter-buitenspiegel indien met de verplichte binnenspiegel het vereiste gezichtsveld op de weg niet wordt verkregen. Indien de binnenspiegel geen zicht naar achteren mogelijk maakt, behoeft deze niet aanwezig te zijn.

4. De spiegels van driewielige motorrijtuigen moeten voor wat betreft oppervlakte, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.5.33

Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten voor wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/29/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.5.35

1. Bij driewielige motorrijtuigen mogen delen van het voertuig waaraan inzittenden zich wanneer zij door een plotselinge vertraging of stilstand van het voertuig naar voren worden geworpen, zouden kunnen stoten, niet zijn uitgevoerd met gevaarlijke scherpe delen of kanten, die het gevaar voor dan wel de ernst van verwondingen zouden kunnen vergroten.

2. Driewielige motorrijtuigen die voor wat betreft de bescherming van

de inzittenden bij een ongeval voldoen aan het bepaalde in richtlijn 74/60/EEG (PbEG 11 februari 1974, L 38), worden geacht te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid.

3. Op driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, is het bepaalde in de richtlijnen 74/408/EEG (PbEG 12 augustus 1974, L 221) en 78/932/EEG (PbEG 20 november 1978, L 325) inzake de inrichting, de sterkte en de bevestiging van de naar voren gerichte zitplaatsen van overeenkomstige toepassing.

4. De zitplaatsen van driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 1995, moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

5. Bij driewielige motorrijtuigen waarvan de ledige massa meer bedraagt dan 400 kg en die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten:

- a. verschuifbare zitplaatsen in elke mogelijke stand automatisch zijn vergrendeld;
- b. verstelbare rugleuningen van zitplaatsen in elke mogelijke stand kunnen worden vergrendeld;
- c. de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, dan wel de rugleuningen van de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, in de normale stand automatisch zijn vergrendeld.

Artikel 3.5.36

1. Driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels overeenkomstig de eisen in richtlijn 76/115/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24).

2. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1995 en die zijn ingericht voor het vervoer van personen of die beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kunnen worden ingericht, moeten zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels. Deze bevestigingspunten moeten zijn aangebracht ten behoeve van het gebruik van autogordels op de zitplaats van de bestuurder en op naast deze plaats aanwezige zitplaatsen, voor zover die zitplaatsen aan een portier grenzen. De bevestigingspunten moeten voldoen aan en zijn aangebracht volgens de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen na 31 december 1989 doch voor 1 januari 1995 en die zijn ingericht voor het vervoer van personen of die beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kunnen worden ingericht, moeten tevens zijn voorzien van bevestigingspunten voor autogordels voor alle andere naar voren gerichte zitplaatsen dan in het tweede lid bedoeld. De bevestigingspunten moeten voldoen aan en zijn aangebracht volgens de door Onze Minister vastgestelde eisen.

4. De aanwezigheid van de in het tweede en derde lid bedoelde bevestigingspunten is niet verplicht voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, indien degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast van oordeel is dat er in verband met de bouw of inrichting van het voertuig aanleiding bestaat de verplichting niet op het voertuig van toepassing te doen zijn.

5. Driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van autogordels overeenkomstig de eisen in richtlijn 77/541/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220) voor die zitplaatsen die van bevestigingspunten voor autogordels zijn voorzien.

6. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1995, waarin bevestigingspunten moeten zijn

aangebracht ten behoeve van het gebruik van autogordels op de in het tweede en derde lid bedoelde zitplaatsen, moeten zijn voorzien van autogordels voor die zitplaatsen. De autogordels moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.5.37

1. Driewielige motorrijtuigen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. Op driewielige motorrijtuigen met twee wielen aan de achterzijde, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, zijn de eisen in richtlijn 70/221/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76) inzake de bescherming aan de achterzijde van overeenkomstige toepassing.

5. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van voorzieningen ter afscherming van de wielen overeenkomstig de eisen in richtlijn 78/549/EEG (PbEG 26 juni 1978, L 168).

Artikel 3.5.38

De wielen onderscheidenlijk banden van driewielige motorrijtuigen mogen niet kunnen aanlopen.

Artikel 3.5.39

Driewielige motorrijtuigen moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 3.5.40

1. De in de lichtarmaturen van driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, toegepaste gloeilampen moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 37.

2. Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van lampen waarbij lichtarmatuur en lichtbron een gesloten eenheid vormen.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen van driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995.

Artikel 3.5.41

1. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van:

a. twee of vier grote lichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 1, 5, 8, 20, 31 of 57;

b. twee dimlichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-reglement nr. 1, 5, 8, 20, 31 of 57;

c. twee stadslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 7;

d. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 6;

- e. twee achterlichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 7;
- f. twee remlichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 7;
- g. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/760/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262) dan wel ECE-Reglement nr. 4;

h. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3.

2. Driewielige motorrijtuigen met een breedte van niet meer dan 1,00 m en uitgerust met één voorwiel mogen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a, b en c, zijn voorzien van:

- a. één groot licht;
- b. één dimlicht;
- c. één stadslicht.

3. Driewielige motorrijtuigen met een breedte van niet meer dan 1,00 m en uitgerust met één achterwiel mogen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdelen e, f en h, zijn voorzien van:

- a. één achterlicht;
- b. één remlicht;
- c. één niet-driehoekige rode retroreflector.

Artikel 3.5.44

1. De in artikel 3.5.41 bedoelde lichten en retroreflectoren moeten, met uitzondering van de kentekenplaatverlichting, niet lager dan 0,35 m en niet hoger dan 1,20 m boven het weg zijn aangebracht.

2. De in artikel 3.5.41 bedoelde lichten en retroreflectoren moeten, met uitzondering van de kentekenplaatverlichting, symmetrisch ten opzichte van het midden van het voertuig zijn aangebracht.

3. De grote lichten, dimlichten, stadslichten en niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten niet verder dan 0,40 m van de zijkanen van het voertuig zijn aangebracht.

4. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, achterlichten, remlichten en niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten op een onderlinge afstand van ten minste 0,60 m zijn aangebracht, waarbij de afstand vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig niet meer dan 0,40 m mag bedragen.

5. De in artikel 3.5.41, tweede en derde lid, bedoelde lichten en retroreflector moeten in afwijking van het bepaalde in het tweede, derde en vierde lid in het midden van het voertuig zijn aangebracht.

Artikel 3.5.45

1. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn.

2. De in artikel 3.5.41 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.

Artikel 3.5.46

1. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, mogen zijn voorzien van:

- a. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 19;
- b. één of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 38;
- c. parkeerlichten, indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m en niet breder is dan 2,00 m;

- d. één of twee achteruitrijlichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 23;
- e. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig;
- f. herhalingswaarschuwingssknipperlichten aan het meest naar achteren gelegen deel van de zich aan de zijof achterkant van het voertuig bevindende laad- en losklep in horizontale stand, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 6, met uitzondering van de eisen ten aanzien van de minimum hoogte boven het wegdek;
- g. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
- h. witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
- i. een richtlicht;
- j. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
- k. werklichten.

2. Driewielige motorrijtuigen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.5.48

1. Indien één parkeerlicht is aangebracht, mag dit naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen. Indien twee parkeerlichten zijn aangebracht, moet het voorste wit en het achterste rood stralen.

2. De zijrichtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen.

3. Het richtlicht en het bermlicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.

4. Artikel 3.5.45, eerste lid, is van toepassing.

Artikel 3.5.49

1. De mistlichten aan de voorzijde en de parkeerlichten moeten niet lager dan 0,35 m, niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek en niet verder dan 0,40 m van de zijkanten van het voertuig zijn aangebracht.

2. De mistlichten aan de achterzijde moeten op een afstand van ten minste 0,10 m van het remlicht en niet hoger dan 1,00 m boven het wegdek zijn aangebracht. De mistlichten aan de achterzijde moeten symmetrisch ten opzichte van het midden van het voertuig zijn aangebracht. Indien één licht is aangebracht, moet dit links van het midden van het voertuig zijn geplaatst.

3. De witte retroreflectoren moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.

Artikel 3.5.50

Driewielige motorrijtuigen mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 3.5.51

Driewielige motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 3.5.41 en 3.5.46 dan wel krachtens artikel 3.5.40, derde lid, is voorgeschreven of toegestaan.

Artikel 3.5.52

Indien het driewielige motorrijtuig is voorzien van een mechanische koppelinrichting voor het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 12. *Diversen*

Artikel 3.5.54

1. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/30/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

2. Driewielige motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 juni 1995, moeten zijn voorzien van ten minste een hoorn met vaste toonhoogte dan wel een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns. De geluidsterkte mag voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 oktober 1971 niet minder bedragen dan 70 decibel en niet meer dan 104 decibel, en voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 niet minder dan 93 decibel en niet meer dan 104 decibel, te meten op de door Onze Minister vastgestelde wijze. De maximum geluidsterkte van 104 decibel geldt niet voor hoorns die voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen. Een geluidssignaalinrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 70/388/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176) wordt geacht aan het in dit lid bepaalde te voldoen.

3. Driewielige motorrijtuigen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

4. Driewielige motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste, tweede en derde lid.

Artikel 3.5.55

Driewielige motorrijtuigen die in gebruik worden genomen na 31 mei 1995, moeten zijn voorzien van een inrichting ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig, welke inrichting voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/33/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

AFDELING 6. BROMFIETSEN

§ 0. *Algemeen*

Artikel 3.6.1

Bromfietsen moeten voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in deze afdeling vermelde eisen.

Artikel 3.6.2

Bromfietsen moeten:

- a. van deugdelijke bouw en inrichting zijn;
- b. voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 6, bedoelde permanente eisen.

Artikel 3.6.3

1. Bromfietsen moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:
 - a. voor elke bromfiets van hetzelfde merk verschillend is;
 - b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 5 mm hoog zijn;
 - c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.
2. Bromfietsen moeten zijn voorzien van een merk of van een fabrieks-aanduiding.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 3.6.5

De constructie van bromfietsen dan wel van de motor van bromfietsen moet zodanig zijn dat niet op eenvoudige wijze veranderingen kunnen worden aangebracht als gevolg waarvan de vastgestelde maximum snelheid van het voertuig wordt overschreden.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.6.6

1. Bromfietsen op twee wielen mogen niet breder zijn dan 0,75 m.
2. Bromfietsen op drie wielen mogen niet breder zijn dan 1,50 m.

§ 3. Motor

Artikel 3.6.12

1. Bij bromfietsen met een maximum snelheid van meer dan 25 km/h doch niet meer dan 45 km/h mag het door de verbrandingsmotor ontwikkelde vermogen aan de krukas, dan wel het door de elektromotor ontwikkelde vermogen aan de motoras, niet meer bedragen dan:
 - a. 1,5 kW, indien het een bromfiets op twee wielen betreft;
 - b. 3,0 kW, indien het een bromfiets op drie wielen betreft.
2. Bij bromfietsen met een maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h mag het door de verbrandingsmotor ontwikkelde vermogen aan de krukas, dan wel het door de elektromotor ontwikkelde vermogen aan de motoras, niet meer bedragen dan:
 - a. 1,1 kW, indien het een bromfiets op twee wielen betreft;
 - b. 2,2 kW, indien het een bromfiets op drie wielen betreft.
3. De in het eerste en tweede lid voor verbrandingsmotoren genoemde waarden moeten worden gemeten volgens ISO-norm 4164-1978 of volgens een naar het oordeel van Onze Minister gelijkwaardige norm.

Artikel 3.6.15

Bromfietsen moeten voor wat betreft geluidproductie voldoen aan het bepaalde in het Besluit geluidproductie bromfietsen (Stb. 1985, 473).

Artikel 3.6.16

Bromfietsen met een verbrandingsmotor moeten voor wat betreft luchtverontreiniging voldoen aan het bepaalde in het Besluit typekeuring bromfietsen luchtverontreiniging (Stb. 1984, 525).

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.6.19

1. De krachtoverbrenging tussen de motor en de wielen van bromfietsen met een verbrandingsmotor moet voldoen aan de volgende eisen:

- a. zij moet op eenvoudige wijze kunnen worden onderbroken;
- b. indien de motor het voorwiel aandrijft, mag bij plotselinge stilstand van de motor het voorwiel niet worden geblokkeerd.

2. De trekkracht van de motor van bromfietsen moet op eenvoudige wijze traploos door de bestuurder kunnen worden geregeld zonder dat de bestuurder hiervoor het stuur moet loslaten.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.6.25

Bromfietsen moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.6.26

Bromfietsen moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/14/EEG (PbEG 15 mei 1993, L 121).

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.6.28

Bromfietsen moeten zodanig zijn gebouwd en ingericht dat:

- a. de bestuurder, gemeten vanuit een punt op 0,80 m loodrecht boven het midden van zijn zitplaats, het wegdek op een afstand van 10,00 m en verder voor het voertuig kan waarnemen;
- b. de bestuurder voldoende uitzicht opzij heeft.

Artikel 3.6.32

1. Bromfietsen met een door de constructie bepaalde snelheid van meer dan 25 km/h, moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel.

2. De spiegels moeten voor wat betreft constructie, plaatsing, verstelbaarheid, afmetingen en gezichtsveld op de weg voldoen aan het bepaalde in richtlijn 80/780/EEG (PbEG 30 augustus 1980, L 229).

Artikel 3.6.33

Bromfietsen moeten voor wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/29/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.6.36

Bromfietsen op twee wielen moeten, indien een passagier kan worden vervoerd, zijn voorzien van een riem dan wel een of meer handgrepen voor deze passagier, welke moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/32/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.6.37

1. Bromfietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. De wielen van bromfietsen moeten deugdelijk zijn afgeschermd, overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.6.38

De wielen onderscheidenlijk banden van bromfietsen mogen niet kunnen aanlopen.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 3.6.40

Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van een installatie van verlichting en lichtsignalen, alsmede van retroreflecterende voorzieningen overeenkomstig het bepaalde in ECE-Reglement nr. 74.

Artikel 3.6.41

1. Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. een dimlicht dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 56 of 76;
 - b. een achterlicht dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;
 - c. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, die voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
 - d. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
 - e. vier ambergele retroreflectoren aan de trappers, die voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen, voor zover de bromfiets is voorzien van trappers.
2. Bromfietsen op drie wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. een of twee dimlichten indien het voertuig is voorzien van één voorwiel, dan wel twee dimlichten indien het voertuig is voorzien van twee voorwielen, welke lichten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 56 of 76;
 - b. één achterlicht indien het voertuig is voorzien van één achterwiel, dan wel twee achterlichten indien het voertuig is voorzien van twee achterwielen, welke lichten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;
 - c. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, die voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
 - d. een naar voren gerichte witte retroreflector aan de uiterste linkerkant van het voertuig indien het breder is dan 0,75 m en is voorzien van één voorwiel, welke retroreflector voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
 - e. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3;
 - f. vier ambergele retroreflectoren aan de trappers, die voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen, voor zover de bromfiets is voorzien van trappers.
3. De in het eerste en tweede lid opgenomen eis dat het dimlicht en het achterlicht moeten voldoen aan het genoemde ECE-Reglement, geldt niet voor bromfietsen die zijn geconstrueerd voor een maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h, en die voor wat betreft de constructie rechtstreeks

zijn afgeleid van een fiets op twee wielen en bij uitgeschakelde motor door middel van trappen kunnen worden voortbewogen.

Artikel 3.6.44

1. De in artikel 3.6.41, tweede lid, bedoelde dimlichten en achterlichten moeten op een onderlinge afstand van ten minste 0,60 m zijn aangebracht.

2. Het dimlicht of de dimlichten moeten niet lager dan 0,50 m en niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.

3. Het achterlicht of de achterlichten moeten niet lager dan 0,25 m en niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.

4. De in artikel 3.6.41, eerste lid, bedoelde niet-driehoekige rode retroreflector moet op ten minste 0,25 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek zijn aangebracht.

5. De in artikel 3.6.41, tweede lid, bedoelde niet-driehoekige rode retroreflector moet:

a. indien het voertuig is voorzien van één achterwiel, in het midden van het voertuig zijn aangebracht, op ten minste 0,25 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek;

b. indien het voertuig is voorzien van twee achterwielen, links op het voertuig zijn aangebracht op ten minste 0,25 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek.

6. De witte retroreflector moet niet lager dan 0,40 m en niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.

7. De retroreflectoren aan de zijkanten moeten niet lager dan 0,30 m en niet hoger dan 0,90 m boven het wegdek zijn aangebracht.

Artikel 3.6.45

De in artikel 3.6.41 genoemde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.

Artikel 3.6.46

1. Bromfietsen mogen zijn voorzien van:

a. een groot licht;

b. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 6 of nr. 50;

c. een remlicht, dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;

d. een stadslicht dat voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 50;

e. een naar voren gerichte witte retroreflector aan de voorzijde van het voertuig, die voldoet aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 3, indien deze niet reeds ingevolge artikel 3.6.41 verplicht is.

2. Bromfietsen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.6.49

1. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten moeten symmetrisch ten opzichte van het midden van het voertuig zijn aangebracht, op een onderlinge afstand van:

a. ten minste 0,24 m aan de voorzijde van het voertuig;

b. ten minste 0,18 m aan de achterzijde van het voertuig.

2. Het remlicht moet niet lager dan 0,25 m en niet hoger dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht.

3. Het stadslicht moet niet lager dan 0,35 m en niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.

4. De witte retroreflector moet niet lager dan 0,40 m en niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.

Artikel 3.6.50

Bromfietsen mogen met uitzondering van groot licht, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 3.6.51

Bromfietsen mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 3.6.41 en 3.6.46 is voorgescreven of toegestaan.

§ 12. Diversen

Artikel 3.6.54

1. Bromfietsen moeten zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/30/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188), dan wel van een goed werkende bel indien het een bromfiets betreft met een motorvermogen van niet meer dan 0,5 kW en met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h.

2. Bromfietsen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van de bromfiets of de zijspanwagen te voorkomen.

3. Bromfietsen mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 3.6.55

Indien een bromfiets is voorzien van een inrichting ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig, welke inrichting werkt op de stuurinrichting of op de overbrenging, moet deze inrichting voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/33/EEG (PbEG 29 juli 1993, L 188).

Artikel 3.6.57

Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van een standaard die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 93/31/EEG (PbEG 29 juli 1995, L 188).

AFDELING 7. AANHANGWAGENS MET EEN TOEGESTANE MAXIMUM MASSA VAN MEER DAN 750 KG, MET UITZONDERING VAN AANHANGWAGENS ACHTER LANDBOUWTREKKERS EN ACHTER MOTORRIJ-TUIGEN MET BEPERKTE SNELHEID

§ 0. Algemeen

Artikel 3.7.1

Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg moeten voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de in deze afdeling vermelde eisen.

Artikel 3.7.2

Aanhangwagens moeten:

- a. van deugdelijke bouw en inrichting zijn;
- b. voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 12, bedoelde permanente eisen.

Artikel 3.7.3

1. Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een constructieplaat en een identificatienummer, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/114/EEG (PbEG 30 januari 1976, L 24).

2. Aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:

- a. voor elke aanhangwagen van hetzelfde merk verschillend is;
- b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 7 mm hoog zijn;
- c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.

Artikel 3.7.4

Op elk onderdeel dat tot een goedgekeurd type behoort, moeten de in de typegoedkeuring daarvan genoemde kenmerken gemakkelijk zichtbaar en duidelijk leesbaar aanwezig zijn.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 3.7.5

Onze Minister kan voor middenasaanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg regels vaststellen voor wat betreft het asstel, de soort koppeling, de dynamische verticale last onder de koppeling en de afstand van het hart van de koppeling tot het hart van het asstel.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.7.6

1. Aanhangwagens, niet zijnde opleggers, mogen niet langer zijn dan:

- a. 12,00 m;
- b. 8,00 m indien het een middenasaanhangwagen betreft met een

toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, mogen kermis- of circusvoertuigen niet langer zijn dan 14,00 m.

3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, mogen:

- a. middenasaanhangwagens die vóór 1 juli 1967 in gebruik zijn genomen, niet langer zijn dan 10,00 m;
- b. middenasaanhangwagens die na 30 juni 1967 maar vóór 1 januari 1987 in gebruik zijn genomen, niet langer zijn dan 10,00 m indien de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 2500 kg maar niet meer dan 3500 kg.

4. a. Van opleggers die na 30 april 1993 in gebruik worden genomen, mag de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de voorzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 2,04 m en de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en de achterzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 12,00 m;

- b. van opleggers die vóór 1 mei 1993 in gebruik zijn genomen, mag de

horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de voorzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 2,05 m, met uitzondering van een puntvormige uitbouw waarvan het verticaal geprojecteerde oppervlak wordt begrensd door rechte lijnen die raken aan de uiterste voorhoeken van de oplegger en een punt op het mediaanvlak van de oplegger dat op maximaal 2,50 m voor het hart van de koppelingspen ligt.

5. In afwijking van het bepaalde in het vierde lid, onderdeel a, mag van kermis- of circusvoertuigen de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en de achterzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 17,50 m.

6. Aanhangwagens mogen niet breder zijn dan 2,55 m.

7. In afwijking van het bepaalde in het zesde lid mogen aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg alsmede koelvoertuigen met een wanddikte van ten minste 45 mm, niet breder zijn dan 2,60 m.

8. Aanhangwagens mogen niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 3.7.8

1. Bij het inrijden en vervolgens doorrijden van een cirkel met een straal van 12,50 m, waarbij het inrijden van de cirkel geschiedt met de buitenzijde van het samenstel van voertuigen langs de binnenzijde van de raaklijn aan de cirkel, en het doorrijden van de cirkel geschiedt over een hoek van 360° met de voorzijde van het samenstel langs de binnenzijde van de cirkel, mag de uitscheermaat van samenstellen van trekkend motorrijtuig en aanhangwagen niet meer dan 0,80 m bedragen en mag de bestreken baan niet meer dan 7,20 m bedragen.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing indien het een oplegger betreft waarvan het laadvlak zich geheel of grotendeels op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte als of lager dan de assen boven het wegdek bevindt, de oplegger wordt gebruikt voor het vervoer van ondeelbare lading en de oplegger vóór 1 april 1983 in gebruik is genomen.

3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op samenstellen van kermis- en circusvoertuigen.

Artikel 3.7.9

1. Bij middenasaanhangwagens mag de last onder de koppeling:

- a. alleen in neerwaartse richting zijn gericht;
- b. niet meer bedragen dan de door de fabrikant van de aanhangwagen opgegeven toegestane maximum last onder de koppeling;
- c. niet meer bedragen dan 10,0% van de toegestane maximum massa van de aanhangwagen en niet meer dan 1000 kg;
- d. niet minder bedragen dan 1,0% van de toegestane maximum massa van de aanhangwagen, doch de last hoeft niet meer te bedragen dan 50 kg.

2. De last onder de as of assen van aanhangwagens die na 31 december 1994 in gebruik worden genomen, mag niet meer bedragen dan:

- a. de door de fabrikant van het voertuig opgegeven toegestane maximum last,
- b. voor enige as, 10 000 kg,
- c. voor aanhangwagens met een asstel met twee achter elkaar gelegen enkele assen, indien de onderlinge afstand tussen de assen:
 - 1°. minder bedraagt dan 1,00 m, 11 000 kg tezamen,
 - 2°. 1,00 m of meer bedraagt maar minder dan 1,30 m, 16 000 kg tezamen,

3°. 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m, 18 000 kg te zamen,

d. voor aanhangwagens met een asstel met meer dan twee achter elkaar gelegen assen:

1°. indien de afstand tot de dichtstbij zijnde naastgelegen as van dat asstel minder bedraagt dan 1,30 m, 7 000 kg per as;

2°. indien de afstand tot de dichtstbij zijnde naastgelegen as van dat asstel 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m, 8 000 kg per as, dan wel 9 000 kg per as indien het asstel is voorzien van gasvering of van in het kader van de Europese Gemeenschappen als gelijkwaardig aangemerkte vering,

e. voor aanhangwagens met twee in elkaars verlengde gelegen enkele assen, 13 000 kg, waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 6500 kg,

f. voor aanhangwagens, bestemd voor het vervoer van ondeelbare lading, met twee in elkaars verlengde gelegen enkele assen, 16 000 kg, waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 8000 kg,

g. voor aanhangwagens met twee achter elkaar gelegen aslijnen als bedoeld onder e, waarbij de onderlinge afstand tussen de aslijnen:

1°. minder bedraagt dan 1,00 m, 13 000 kg te zamen,

2°. 1,00 m of meer bedraagt maar minder dan 1,30 m, 17 000 kg te zamen,

3°. 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m, 21 000 kg te zamen,

waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 6 500 kg,

h. voor aanhangwagens, bestemd voor het vervoer van ondeelbare lading, met twee of meer achter elkaar gelegen aslijnen als bedoeld onder e, waarbij de onderlinge afstand tussen de aslijnen:

1°. minder bedraagt dan 1,00 m, 16 000 kg te zamen,

2°. 1,00 m of meer bedraagt, 12 000 kg vermenigvuldigd met het aantal aslijnen,

waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 8 000 kg,

i. voor aanhangwagens met meer dan twee achter elkaar gelegen aslijnen als bedoeld onder e, waarbij de onderlinge afstand tussen de aslijnen 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m, het aantal aslijnen vermenigvuldigd met 13 000 kg, waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 6500 kg, mits het asstel is voorzien van gasvering of van in het kader van de Europese Gemeenschappen als gelijkwaardig aangemerkte vering,

j. voor aanhangwagens, bestemd voor het vervoer van ondeelbare lading, met twee of meer achter elkaar gelegen aslijnen als bedoeld onder e, waarbij de onderlinge afstand tussen de aslijnen 1,30 m of meer bedraagt maar minder dan 1,80 m, het aantal aslijnen vermenigvuldigd met 16 000 kg, waarbij de last onder ieder der assen niet meer mag bedragen dan 8000 kg, mits het asstel is voorzien van gasvering of van in het kader van de Europese Gemeenschappen als gelijkwaardig aangemerkte vering.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de toegestane maximum last onder de as of assen van aanhangwagens die niet in het tweede lid zijn genoemd dan wel die voor 1 januari 1995 in gebruik zijn genomen.

4. De toegestane maximum massa van middenaanhangwagens mag niet meer bedragen dan 12 000 kg. Indien de middenaanhangwagen is voorzien van gasvering of van in het kader van de Europese Gemeenschappen als gelijkwaardig aangemerkte vering, mag de toegestane maximum massa niet meer bedragen dan 20 000 kg.

Artikel 3.7.20

1. Van een meervoudige asconstructie van een aanhangwagen die in gebruik wordt genomen na 30 september 1974, mogen niet meer dan drie assen star zijn uitgevoerd, waarbij de afstand tussen de twee uiterste starre assen niet meer mag bedragen dan 2,80 m.

2. Van een meervoudige asconstructie van een aanhangwagen die in gebruik is genomen na 30 september 1974 doch voor 1 januari 1995, mogen een of meer assen zelfsturend zijn uitgevoerd mits de toegestane maximum last onder de zelfsturende assen niet meer bedraagt dan 45,0% van de toegestane maximum last onder de meervoudige asconstructie.

3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder een starre as verstaan een as waarvan de wielen niet gestuurd of zelfsturend zijn.

Artikel 3.7.21

De inrichting voor het heffen van een of meer assen van een samenstel van assen van aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 maart 1983, dient zodanig te zijn uitgevoerd dat deze inrichting automatisch buiten werking wordt gesteld niet later dan nadat de aslast van een van de op het rijvlak rustende assen van dat samenstel de grootste voor deze as toegestane waarde heeft bereikt.

Artikel 3.7.22

Assen van aanhangwagens moeten zijn voorzien van:

- a. een merk- of fabrieksaanduiding;
- b. een typeaanduiding;
- c. een opgave van de maximale technisch toelaatbare aslast.

§ 6. Ophanging

Artikel 3.7.23

1. Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van banden die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/23/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129). In afwijking hiervan mogen aanhangwagens die in gebruik zijn genomen na 30 september 1971 doch voor 1 januari 1995, zijn voorzien van banden waarvan de technische gegevens zijn opgenomen in een door Onze Minister vastgestelde tabel.

2. Het draagvermogen van de banden moet voldoende zijn voor het door de fabrikant van het voertuig opgegeven draagvermogen van de as waarop zij zijn gemonteerd, bij een snelheid van 100 km/h.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de montage van banden.

Artikel 3.7.24

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. Aanhangwagens die zijn voorzien van gasvering, en aanhangwagens met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg, die zijn voorzien van schroefveren, moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.7.25

1. Aanhangwagens die in gebruik genomen worden na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de stuurinrichting voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/311/EEG (PbEG 18 juni 1970, L 133).

2. De stuurinrichting van aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moet deugdelijk zijn.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.7.26

1. Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de reminrichting voldoen aan het bepaalde in richtlijn 71/320/EEG (PbEG 6 september 1971, L 202).

2. Aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van een reminrichting die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Kunststof remleidingen en de bevestiging daarvan moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.7.27

De deuren, sloten en scharnieren van aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/387/EEG (PbEG 10 augustus 1970, L 176).

Artikel 3.7.29

De ruiten van aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 92/22/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129).

Artikel 3.7.37

1. Aanhangwagens mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76). Deze bepaling geldt niet voor aanhangwagens waarvan het gebruik zich naar het oordeel van degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast, verzet tegen de aanwezigheid van een beschermingsinrichting aan de achterzijde, alsmede voor aanhangwagens die speciaal zijn gebouwd voor het vervoer van in de lengte ondeelbare lading.

5. Aanhangwagens die in gebruik zijn genomen na 30 juni 1967 doch voor 1 januari 1995, moeten voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde, behoudens indien zij hieromtrent voldoen aan het bepaalde in richtlijn 70/221/EEG, voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen. Deze bepaling geldt niet voor aanhangwagens waarvan het gebruik

zich naar het oordeel van degene die met de afgifte van kentekenbewijzen is belast, verzet tegen de aanwezigheid van een beschermingsinrichting aan de achterzijde, alsmede voor aanhangwagens die speciaal zijn gebouwd voor het vervoer van in de lengte ondeelbare lading.

6. Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten tussen de voorste as of de koppelingspen indien het een oplegger betreft, en de voorste achteras zijn voorzien van zijdelingse afscherming die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 89/297/EEG (PbEG 5 mei 1989, L 124), alsmede achter de voorste achteras zijn voorzien van zijdelingse afscherming die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

7. Op aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, is ten aanzien van de zijdelingse afscherming tussen de voorste as of de koppelingspen indien het een oplegger betreft en de voorste achteras het in richtlijn 89/297/EEG voor aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg doch niet meer dan 10 000 kg bepaalde van overeenkomstige toepassing. Zij moeten voorts achter de voorste achteras zijn voorzien van zijdelingse afscherming die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

8. Onverminderd het bepaalde in het zesde en zevende lid moeten middenaasaanhangwagens voor de voorste as zijn voorzien van zijdelingse afscherming die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

9. Aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten zijn voorzien van zijdelingse afscherming, die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

10. De in het zesde, zevende, achtste en negende lid bedoelde verplichting tot zijdelingse afscherming geldt niet voor aanhangwagens die zijn gebouwd voor speciale doeleinden en waarbij het om praktische redenen niet mogelijk is zijdelingse afscherming aan te brengen, alsmede voor aanhangwagens die speciaal zijn gebouwd voor het vervoer van in de lengte ondeelbare lading.

11. De wielen van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn afgeschermd overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.7.38

De wielen onderscheidenlijk banden van aanhangwagens mogen niet kunnen aanlopen.

Artikel 3.7.39

1. Aanhangwagens die in gebruik genomen worden na 31 december 1994, moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 70/222/EEG (PbEG 6 april 1970, L 76).

2. Aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 3.7.40

1. Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een installatie van verlichting en lichtsignalen, alsmede van retroreflecterende voorzieningen, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262).

2. De in de lichtarmaturen toegepaste gloeilampen moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 37.

3. Het tweede lid is niet van toepassing ten aanzien van lampen waarbij lichtarmatuur en lichtbron een gesloten eenheid vormen.

4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de verlichting, lichtsignalen en retrorreflecterende voorzieningen van aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995.

Artikel 3.7.41

Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van:

a. stadslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig breder is dan 1,60 m;

b. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

c. achterlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

d. remlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

e. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat, die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 76/760/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

f. driehoekige rode retrorreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

g. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/538/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220);

h. witte retrorreflectoren aan de voorzijde van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

i. ambergele retrorreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

j. markeringslichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig breder is dan 2,10 m;

k. zijmarkeringslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 91, indien het voertuig langer is dan 6,00 m;

l. een markering aan de achterzijde van het voertuig, die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen, indien de toegestane maximum massa van het voertuig meer bedraagt dan 3500 kg; deze eis geldt niet voor door Onze Minister aangewezen aanhangwagens waarvan de bouw, de inrichting of het gebruik zich verzet tegen het aanbrengen van de markering.

Artikel 3.7.46

1. Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, mogen zijn voorzien van:

a. achteruitrijlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 77/539/EEG (PbEG 29 augustus 1977, L 220);

b. twee extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/759/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), aangebracht op het breedste punt zo hoog mogelijk aan de achterzijde van het voertuig;

c. herhalingswaarschuwingsknipperlichten aan het meest naar achteren gelegen deel van de zich aan de zij of achterkant van het voertuig bevindende laad- en losklep in horizontale stand, die voldoen aan het bepaalde in de onder b genoemde richtlijn, met uitzondering van de eisen ten aanzien van de minimum hoogte boven het wegdek;

d. markeringslichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/758/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262), indien het voertuig breder is dan 1,80 m, doch niet breder dan 2,10 m;

e. zijmarkeringslichten die voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 91, indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m;

f. niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, die zijn opgenomen in het lamphuis van andere lichten en die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262);

g. werklichten.

2. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig, mits deze geen nadelige invloed hebben op de effectiviteit van de verplichte lichten en retroreflecterende voorzieningen.

Artikel 3.7.51

Aanhangwagens mogen, onverminderd het in artikel 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 3.7.41 en 3.7.46 dan wel krachtens artikel 3.7.40, vierde lid, is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 3.7.52

1. De mechanische koppelinrichting van aanhangwagens moet:

a. voldoen aan het bepaalde in richtlijn 94/20/EG, of

b. indien de aanhangwagen voor 1 januari 2005 in gebruik is genomen, behoren tot een door Onze Minister voor 1 januari 1995 goedgekeurd type, zijn voorzien van de door hem in de goedkeuring voorgeschreven identificatiekenmerken, en zijn bevestigd overeenkomstig de voorschriften van de fabrikant van de koppelinrichting. Indien de oplegger is voorzien van een stuurwig, moet worden voldaan aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

2. Middenaanhangwagens waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 1500 kg en die niet zijn voorzien van een losbreekreminrichting, moeten zijn voorzien van een hulpkoppeling.

3. Indien voor het koppelen van voertuigen bijzondere constructies worden toegepast, moeten deze constructies voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.7.53

Delen van de koppeling van aanhangwagens mogen tijdens het ontkoppelen, het losbreken of in afgekoppelde toestand het wegdek niet kunnen raken.

AFDELING 8. VOERTUIGONDERDELEN, UITRUSTINGSSTUKKEN EN VOORZIENINGEN TER BESCHERMING VAN WEGGEBRUIKERS EN PASSAGIERS

Artikel 3.8.1

Onze Minister stelt de eisen vast waaraan:

a. achterlichten voor fietsen en aanhangwagens achter fietsen,

b. niet-driehoekige rode retroreflectoren voor fietsen, zijspanwagens aan fietsen, aanhangwagens achter fietsen, alsmede wagens,

- c. witte of gele retroreflectoren voor de wielen van fietsen, zijspanwagens aan fietsen en aanhangwagens achter fietsen,
- d. ambergele of gele retroreflectoren voor de trappers van fietsen, en
- e. rode retroreflectoren in de vorm van een afgeknotte driehoek voor motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouwtrekkers, de daardoor voortbewogen aanhangwagens, alsmede wagens, moeten voldoen.

Artikel 3.8.2

Uitlaatsystemen voor motorrijtuigen moeten voldoen aan het bepaalde in het Besluit uitlaatsystemen motorvoertuigen en bromfietsen (Stb. 1985, 474).

Artikel 3.8.3

1. Mechanische koppelinrichtingen voor het koppelen van een aanhangwagen aan een personenauto of een bedrijfsauto moeten voldoen aan het bepaalde in richtlijn 94/20/EG.
2. Mechanische koppelinrichtingen voor het koppelen van een aanhangwagen aan een driewielig motorrijtuig moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 3.8.4

Helmen voor bestuurders en passagiers van bromfietsen en motorfietsen moeten voldoen aan het bepaalde in de Warenwetregeling motor- en bromfietshelmen.

Artikel 3.8.5

Kinderbeveiligingsmiddelen als bedoeld in artikel 59, eerste en tweede lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 moeten voldoen aan het bepaalde in ECE-Reglement nr. 44.

HOOFDSTUK 4. PERIODIEKE KEURING VAN VOERTUIGEN

AFDELING 1. UITZONDERING KEURINGSPLICHT

§ 1. Uitzondering voertuigen

Artikel 4.1

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt niet voor motorfietsen alsmede driewielige motorrijtuigen waarvan de ledige massa niet meer bedraagt dan 400 kg.

Artikel 4.2

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt voor een motorrijtuig of een aanhangwagen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg, niet zolang sinds de datum van eerste toelating van het voertuig nog geen jaar is verstreken.

Artikel 4.3

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt voor een motorrijtuig, waarvan de toegestane maximum massa niet meer dan 3500 kg bedraagt en dat is bestemd om te worden gebruikt voor het vervoer van personen waarop

de Wet personenvervoer betrekking heeft, niet zolang sinds de datum van eerste toelating van het voertuig nog geen jaar is verstreken.

Artikel 4.4

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt voor ambulance's niet zolang sinds de datum van eerste toelating van het voertuig nog geen jaar is verstreken.

Artikel 4.5

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt voor een ander motorrijtuig dan in de artikelen 4.2 tot en met 4.4 bedoeld, niet zolang sinds de datum van eerste toelating van het voertuig nog geen drie jaren zijn verstreken.

§ 2. Overige uitzonderingen

Artikel 4.6

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt niet voor een motorrijtuig of een aanhangwagen op de dag waarop dat voertuig naar aanleiding van de aanvraag van een keuringsbewijs aan een keuring wordt onderworpen.

Artikel 4.7

1. Een motorrijtuig of een aanhangwagen mag gedurende twee maanden na het tijdstip waarop artikel 72, eerste lid, van de wet voor dat voertuig gelding verkrijgt, op de weg staan zonder dat voor dat voertuig een keuringsbewijs is afgegeven waarvan de geldigheidsduur niet is verstreken.

2. Een motorrijtuig of een aanhangwagen mag gedurende twee maanden na het tijdstip waarop de geldigheidsduur van een voor dat motorrijtuig of die aanhangwagen afgegeven keuringsbewijs verstrijkt, op de weg staan zonder dat voor dat motorrijtuig of die aanhangwagen een keuringsbewijs is afgegeven waarvan de geldigheidsduur niet is verstreken.

Artikel 4.8

Artikel 72, eerste lid, van de wet geldt niet voor motorrijtuigen en aanhangwagens, die behoren tot de bedrijfsvoorraad van een natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een erkenning als bedoeld in artikel 62 van de wet is verleend.

AFDELING 2. KEURINGSBEWIJS

§ 1. Aanvraag keuringsbewijs en verplichtingen

Artikel 4.9

1. De aanvrager dient bij de aanvraag van een keuringsbewijs deel I van het kentekenbewijs over te leggen, dat is afgegeven voor het motorrijtuig of de aanhangwagen waarop de aanvraag betrekking heeft.

2. Degene bij wie de aanvraag is ingediend, geeft het deel I van het kentekenbewijs na behandeling van de aanvraag terug aan de aanvrager.

Artikel 4.10

1. Degene die een keuringsbewijs aanvraagt bij Onze Minister, stelt ter verkrijging daarvan het motorrijtuig of de aanhangwagen waarvoor de

afgifte van het bewijs wordt gevraagd, voor een keuring ter beschikking van een door Onze Minister met het verrichten van de keuring belaste functionaris, op een door deze bepaalde plaats en bepaald tijdstip.

2. Degene die een keuringsbewijs aanvraagt bij een ingevolge artikel 84 van de wet erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, stelt ter verkrijging daarvan het motorrijtuig of de aanhangwagen waarvoor de afgifte van het bewijs wordt gevraagd, voor een keuring ter beschikking van een door die persoon met het verrichten van de keuring belaste functionaris op een door deze bepaalde plaats en bepaald tijdstip.

§ 2. Aanvang geldigheidsduur keuringsbewijs

Artikel 4.11

1. De geldigheidsduur van een keuringsbewijs vangt aan met ingang van de dag van afgifte daarvan.

2. Indien een keuringsbewijs wordt afgegeven binnen twee maanden vóór het tijdstip waarop artikel 72, eerste lid, van de wet voor het betrokken voertuig gelding verkrijgt, vangt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs aan met ingang van dat tijdstip, mits, voorzover artikel 72, eerste lid, van de wet vóór dat tijdstip op grond van een ingevolge een andere wet dan de wet afgegeven keuringsbewijs niet geldt, dat document voorafgaande aan de behandeling van de aanvraag wordt overgelegd.

3. Indien een keuringsbewijs wordt afgegeven binnen twee maanden vóór het tijdstip waarop de geldigheidsduur van een eerder voor het betrokken voertuig afgegeven keuringsbewijs verstrijkt, vangt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs aan met ingang van dat tijdstip, mits vorenbedoeld eerder afgegeven keuringsbewijs voorafgaande aan de behandeling van de aanvraag wordt overgelegd.

AFDELING 3. HERKEURING EN DESKUNDIGENONDERZOEK

§ 1. Herkeuring

Artikel 4.12

Het verzoek om herkeuring, bedoeld in artikel 90 van de wet, wordt ingediend door op de mededeling van de weigering tot afgifte van het keuringsbewijs aan te tekenen dat om herkeuring wordt verzocht en deze aantekening te ondertekenen alsmede hiervan kennis te geven aan degene die de afgifte van een keuringsbewijs heeft geweigerd. Laatstgenoemde doet hiervan onverwijld mededeling aan Onze Minister.

Artikel 4.13

1. De verzoeker legt voorafgaande aan de herkeuring aan de deskundige die door Onze Minister is aangewezen om de herkeuring te verrichten, de volgende bescheiden over:

a. deel I van het kentekenbewijs dat is afgegeven voor het motorrijtuig of de aanhangwagen, waarop het verzoek betrekking heeft, en

b. de mededeling van de weigering tot afgifte van een keuringsbewijs.

2. De in het eerste lid bedoelde deskundige geeft de daar bedoelde bescheiden na afloop van de herkeuring aan de verzoeker terug.

3. De verzoeker mag bij de herkeuring aanwezig zijn.

Artikel 4.14

Onze Minister doet, indien de afgifte van een keuringsbewijs was geweigerd door een erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, aan

deze afschrift toekomen van het na de herkeuring afgegeven keuringsbewijs of van de uitslag van de herkeuring.

§ 2. Deskundigenonderzoek

Artikel 4.15

1. De verzoeker legt voorafgaande aan het in artikel 91 van de wet bedoelde deskundigenonderzoek aan de deskundige die door Onze Minister is aangewezen om het onderzoek te verrichten, de volgende bescheiden over:

- a. deel I van het kentekenbewijs dat is afgegeven voor het motorrijtuig of de aanhangwagen waarop het verzoek betrekking heeft, en
- b. het keuringsbewijs dat is afgegeven voor het motorrijtuig of de aanhangwagen waarop het verzoek betrekking heeft.

2. De in het eerste lid bedoelde deskundige geeft de daar bedoelde bescheiden na afloop van het onderzoek aan de verzoeker terug, met dien verstande dat het keuringsbewijs niet wordt teruggegeven indien de geldigheid van het voor het voertuig afgegeven keuringsbewijs vervalt overeenkomstig artikel 91, vierde lid, van de wet.

3. De verzoeker mag bij het onderzoek aanwezig zijn.

Artikel 4.16

Onze Minister doet, indien de keuring op grond waarvan het keuringsbewijs werd afgegeven is verricht door een erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, aan deze afschrift toekomen van de uitslag van het onderzoek.

HOOFDSTUK 5. PERMANENTE EISEN

AFDELING 1. ALGEMEEN. VERBODSBEPALINGEN

Artikel 5.1.1

1. Het is de bestuurder van een voertuig verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te laten rijden, indien het voertuig:

- a. niet deugdelijk van bouw of inrichting is, dan wel rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert,
- b. zodanig is gebouwd of ingericht dat de bestuurder onvoldoende uitzicht naar voren of opzij heeft, of
- c. niet voldoet aan de in de afdelingen 2 tot en met 17 van dit hoofdstuk ten aanzien van de bouw of inrichting van voertuigen van de categorie waartoe het voertuig behoort, gestelde eisen.

2. Het is de bestuurder en de eigenaar of houder van een voertuig verboden het voertuig te laten staan, indien het voertuig niet voldoet aan de in de afdelingen 2 tot en met 17 van dit hoofdstuk ten aanzien van de verplichte niet-driehoekige dan wel driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van voertuigen gestelde eisen.

3. Voor de toepassing van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel c, en het tweede lid, zijn op motorrijtuigen welke niet vallen onder een van de in de afdelingen 2 tot en met 8 van dit hoofdstuk genoemde categorieën motorrijtuigen, de in afdeling 2 van dit hoofdstuk vermelde eisen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.1.2

Het is de bestuurder van een voertuig of een samenstel van voertuigen verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te laten rijden, indien niet wordt voldaan aan de in afdeling 18 van dit hoofdstuk ten aanzien van het gebruik van voertuigen of samenstellen van voertuigen van de categorie of categorieën, waartoe die voertuigen behoren, gestelde eisen.

Artikel 5.1.3

Het is de bestuurder van een voertuig verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te laten rijden, indien niet wordt voldaan aan de bepalingen of voorwaarden, welke ingevolge artikel 52, tweede lid, van de wet in het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs zijn opgenomen.

Artikel 5.1.4

Het is verboden op andere voertuigen dan bromfietsen de in artikel 5.6.1, eerste lid, onderdeel c, bedoelde gele of oranje plaat of een plaat die daarop lijkt, te voeren. Het is voorts verboden op bromfietsen die van een gele plaat moeten zijn voorzien, een oranje plaat te voeren.

Artikel 5.1.5

1. Invalidervoertuigen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor en die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, moeten voldoen aan de in afdeling 6 aan bromfietsen gestelde eisen, met dien verstande dat:

- a. het bepaalde in artikel 5.6.1, eerste lid, onderdelen b en c, en tweede lid, geen toepassing vindt,
- b. voor het in artikel 5.6.6 ter zake van de afmetingen bepaalde artikel 5.10.6 in de plaats treedt, en
- c. de cylinderinhoud van de verbrandingsmotor van het invaliden-voertuig niet meer dan 50 cm³ mag bedragen.

2. Invalidervoertuigen zonder motor moeten voldoen aan de in afdeling 9 van dit hoofdstuk aan fietsen gestelde eisen, met uitzondering van het in artikel 5.9.6 ter zake van de afmetingen bepaalde, waarvoor artikel 5.10.6 in de plaats treedt.

AFDELING 2. PERSONENAUTO'S

§ 0. Algemeen

Artikel 5.2.0

In afwijking van het in deze afdeling ten aanzien van personenauto's bepaalde zijn ten aanzien van vierwielige motorrijtuigen:

- a. met een ledige massa van ten hoogste 400 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen, en
 - b. uitgerust met een motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 15 kW,
- de in afdeling 5 van dit hoofdstuk ten aanzien van driewielige motorrijtuigen gestelde eisen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.2.1

Personenauto's moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. het voertuig moet in overeenstemming zijn met de op het voor het

voertuig afgegeven kentekenbewijs en in het kentekenregister omtrent het voertuig vermelde gegevens;

b. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn;

c. de kentekenplaten moeten zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en moeten deugdelijk aan de voor- en achterzijde van het voertuig zijn bevestigd;

d. het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaten mogen niet zijn afgeschermd.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.2.3

1. De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van personenauto's mogen:

a. geen breuken of scheuren vertonen;

b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

2. Onze Minister stelt regels vast inzake corrosie van de in het eerste lid bedoelde onderdelen alsmede de bevestiging daarvan.

Artikel 5.2.4

De bovenbouw van personenauto's moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.2.6

Personenauto's mogen:

a. niet langer zijn dan 12,00 m;

b. niet breder zijn dan 2,55 m;

c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 5.2.7

1. De last onder de assen van personenauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum aslasten.

2. De totale massa van personenauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum massa.

§ 3. Motor

Artikel 5.2.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem van personenauto's moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.

3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.2.10

1. Indien de personenauto is voorzien van een LPG-installatie, moet deze, onverminderd het bepaalde in artikel 5.2.9, voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen.

2. De LPG-tank:

- a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig;
- b. mag niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak;
- c. mag geen deuken vertonen.

3. De LPG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst en indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1994, niet op het dak zijn geplaatst.

4. De volgende onderdelen moeten aanwezig zijn:

- a. de veerveiligheid, die in de buitenlucht moet uitmonden;
- b. de verdamper/drukregelaar, al dan niet gecombineerd, dan wel een mengregelsysteem;
- c. de gasdichte kast indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 maart 1979, tenzij de tank in de open lucht is geplaatst;
- d. de automatische inrichting ter begrenzing van de vullingsgraad indien het voertuig na 30 juni 1983 in gebruik is genomen;
- e. de automatische afnameklep op de tank indien het voertuig na 31 december 1987 in gebruik is genomen;
- f. het gasmengstuk dan wel een inspuitsysteem;
- g. de automatische afsluitklep.

5. Op de LPG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig.

6. Indien het voertuig na 31 december 1977 in gebruik is genomen, mag het vullen van de tank alleen buiten het voertuig kunnen geschieden.

7. De in het vierde lid genoemde onderdelen moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

8. De leidingen mogen geen knikken vertonen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

9. De gasvoerende slangen van rubber mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. De slangen die aan de buitenzijde van een metalen wapening zijn voorzien, mogen geen beschadiging vertonen.

Artikel 5.2.11

1. Personenauto's met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes.

2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.

3. Personenauto's moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2 van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1990, 393). Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs.

4. Personenauto's moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741). Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs.

5. Personenauto's mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau produceren dan de waarde die voor het voertuig is vermeld in het kentekenregister, vermeerderd met 2 dB(A). Het geluidsniveau van de uitlaat wordt vastgesteld op een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven wijze. Aan deze eis wordt

niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs.

6. De uitlaatgassen van personenauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking mogen bij stationair toerental en op bedrijfs-temperatuur zijnde motor:

a. niet meer dan 4,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1973 doch voor 1 oktober 1986;

b. niet meer dan 3,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 september 1986;

c. niet meer dan 1,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1973 en het voertuig blijkens een aantekening op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs wordt gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas;

d. niet meer dan 0,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1985 en het voertuig is uitgerust met een brandstofdoseringsstelsel dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen.

7. De afstelling van het stationaire mengsel van personenauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking die in gebruik zijn genomen na 31 december 1979, met uitzondering van personenauto's die zijn uitgerust met een brandstofdoseringsstelsel dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen, dient zodanig te zijn dat een door Onze Minister voor het desbetreffende type motorrijtuig aangewezen gehalte aan koolmonoxyde van de uitlaatgassen, uitgedrukt in % vol, bij het bij die aanwijzing aangegeven stationaire toerental, niet wordt overschreden. Bij de meting van het gehalte koolmonoxyde moeten de eventueel aangewezen bijzondere meetvoorschriften in acht worden genomen. Deze eis wordt alleen getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs en bij elke keuring ten behoeve van de afgifte of teruggave van een kentekenbewijs.

8. De in het zevende lid bedoelde controle van de afstelling van het stationaire mengsel vindt bij personenauto's die worden gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas en die in gebruik zijn genomen:

a. na 30 december 1992, of

b. na 31 december 1990 doch vóór 31 december 1992, indien aan de typeaanduiding op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs de aanduiding S6, K6, S9, K9, U9, N9, E2 of N2 is toegevoegd,

plaats aan de hand van de afstel- en controlegegevens, vermeld op het op het voertuig aangebrachte symbool als bedoeld in artikel 3a, tweede lid, van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging.

9. Bij personenauto's die zijn uitgerust met een brandstofdoseringsstelsel dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen, dient het brandstofdoseringsstelsel goed te werken. De goede werking ervan wordt beoordeeld aan de hand van het gehalte koolmonoxyde van de uitlaatgassen, alsmede aan de hand van een op grond van de samenstelling van de uitlaatgassen berekende lucht-brandstofverhouding. Deze beoordeling vindt plaats op een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven wijze.

10. De uitlaatgassen van personenauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking mogen niet meer dan een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven gehalte koolwaterstoffen bevatten, waarbij de eventueel aangewezen bijzondere meetvoorschriften in acht worden genomen. Het toegestane gehalte kan verschillend zijn afhankelijk van de datum van ingebruikneming van het voertuig en van de daarop toegepaste uitlaatgasnabehandelingstechniek.

11. De uitlaatgassen van personenauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking mogen niet meer dan een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven hoeveelheid roet bevatten, waarbij de eventueel aangewezen bijzondere meetvoorschriften in acht worden genomen. De toegestane hoeveelheid kan verschillend zijn afhankelijk van de datum van ingebruikneming en het type van het voertuig en van de gegevens, vermeld op het op het voertuig aangebrachte symbool als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging.

12. Bij personenauto's die in gebruik zijn genomen na 30 september 1986 en die zijn voorzien van een emissiebestrijdingssysteem, moeten de door Onze Minister aangegeven onderdelen van dit systeem aanwezig zijn.

13. De in het achtste en elfde lid bedoelde symbolen moeten op het voertuig aanwezig zijn en moeten goed leesbaar zijn.

Artikel 5.2.12

1. De accu van personenauto's moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. De bedrading van personenauto's moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

Artikel 5.2.13

1. De motorsteunen van personenauto's moeten deugdelijk aan het chassis dan wel de carrosserie alsmede aan de motor zijn bevestigd. Indien de motor en de versnellingsbak zijn samengebouwd, dan worden de steunen van de versnellingsbak mede als motorsteunen beschouwd.

2. De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.2.15

Personenauto's die na 30 juni 1967 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

Artikel 5.2.16

1. De onderdelen van de aandrijving van personenauto's moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het eerste lid.

§ 5. Assen

Artikel 5.2.18

1. De assen van personenauto's moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.

2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.

4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

Artikel 5.2.19

1. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels van personenauto's moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels alsmede de overige draaipunten van de wielophanging mogen niet te veel speling vertonen.

3. Indien een gedeelte van de binnenkant van het fuseekogelhuis en van de fuseekogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.

4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.2.20

1. De wielagers van personenauto's mogen niet teveel speling vertonen.

2. Verschijnselen van slijtage of beschadiging mogen niet hoorbaar of voelbaar zijn.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.2.21

1. De wielbasis van personenauto's mag niet meer dan 1,0% afwijken van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister.

2. Behoudens fabrieksmatige verschillen mag de wielbasis, links en rechts gemeten, niet meer dan 15 mm verschillen.

Artikel 5.2.22

De afstanden tussen de fuseedraaipunten en twee punten aan het chassis dan wel aan de carrosserie, die symmetrisch links en rechts ten opzichte van de langsas van het voertuig zijn gelegen, mogen recht en kruiselings gemeten onderling niet meer dan 15 mm verschillen.

Artikel 5.2.23

De spoorbreedte van personenauto's mag niet meer dan 2,0% groter zijn dan de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister.

Artikel 5.2.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van personenauto's mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.

2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.2.27

1. De wielen van personenauto's moeten zijn voorzien van luchtbanden.
2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. De profilering van de hoofdgroeven van de banden moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren.
5. De banden mogen niet zijn opgesneden. Van opsnijden is sprake indien slijtage-indicatoren zijn weggesneden, indien de profielvorm van de groef afwijkt van de originele profielvorm, of indien in de bodem van de groef het karkas van de band zichtbaar is.
6. De banden op een as moeten dezelfde karkasstructuur hebben, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.32.
7. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

Artikel 5.2.28

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.
2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast en moeten deugdelijk zijn bevestigd.
3. Personenauto's moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers.
4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

Artikel 5.2.29

1. De bestuurde wielen van personenauto's moeten goed reageren op de draaiing van het stuurwiel.
2. Bij draaiing van het stuurwiel tot aan de aanslagen mogen geen weerstanden voelbaar zijn en moeten de wielen onderscheidenlijk de banden vrij kunnen draaien.
3. De voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.
4. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.
5. Flexibele koppelingen mogen niet in ernstige mate zijn gescheurd en de vulcanisatie mag niet in ernstige mate zijn losgeraakt.
6. De verbindingen in het stangenstelsel mogen niet te veel speling vertonen.
7. Indien een gedeelte van de binnenkant van het stuurkogelhuis en van de stuurkogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.
8. Slangen ten behoeve van de sturbekrachtiger mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is en mogen geen bewegende delen raken.

9. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde, vijfde en zesde lid.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.2.31

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. De rembekrachtiger en de remkrachtregelaar moeten goed functioneren.
3. Bij hydraulische remsystemen mag bij het bedienen van het rempedaal de slag van het pedaal niet door een aanslag worden beperkt.
4. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
5. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
6. Wielen die zijn voorzien van een trommelrem, moeten in onberemde toestand in beide richtingen kunnen draaien zonder dat de remvoering aanloopt. De remvoering van wielen die zijn voorzien van een schijfrem, mag in onberemde toestand in beide richtingen enigszins slepen.
7. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.
8. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
9. Remcilinders moeten zijn voorzien van stofhoezen die niet in ernstige mate mogen zijn beschadigd.
10. Anti-blokkeersystemen moeten goed functioneren en moeten zijn voorzien van een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra het systeem faalt.
11. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a en b, en het vijfde lid, onderdeel a.

Artikel 5.2.32

1. Personenauto's, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moeten indien het hydraulisch remsysteem niet is voorzien van een toegankelijk remvloeistofreservoir, waarvan het vloeistofpeil te controleren is zonder het reservoir te openen, zijn voorzien van:
 - a. een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra het niveau van de remvloeistof onder het vereiste minimum niveau is gedaald, of
 - b. in geval van een gescheiden remsysteem een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra een van de kringen van het remsysteem faalt.
2. De goede werking van het signaal van de in het eerste lid bedoelde waarschuwingsinrichtingen moet kunnen worden gecontroleerd.
3. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.2.38

1. Personenauto's, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $5,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt, bij een pedaalkracht van niet meer dan 500 N.
2. Personenauto's, in gebruik genomen voor 1 juli 1967, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $3,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt.
3. De bedrijfsrem moet op alle wielen werken.
4. Personenauto's mogen op een droge of nagenoeg droge weg niet uitbreken ten gevolge van een verschil in remwerking tussen de wielen van elke as onderscheidenlijk ten gevolge van overberemming van de achteras.
5. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het eerste, tweede, en vierde lid.

Artikel 5.2.39

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van een parkeerrem die op ten minste twee wielen werkt.
2. De parkeerrem van personenauto's, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moet het voertuig op een helling van 16,0% in beide richtingen in stilstand kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt en de rem ook in achterwaartse richting functioneert.
3. De remvertraging van de parkeerrem van personenauto's, in gebruik genomen voor 1 juli 1967, moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,0 \text{ m/s}^2$ bedragen.

Artikel 5.2.40

1. Indien de personenauto na 30 juni 1967 in gebruik is genomen en is voorzien van een geheel afzonderlijk hulpremsysteem, moet:
 - a. het hulpremsysteem goed functioneren;
 - b. de remwerking redelijk gelijkmatig over de wielen links en rechts van de as zijn verdeeld.
2. De remvertraging van het in het eerste lid bedoelde hulpremsysteem moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $2,6 \text{ m/s}^2$ bedragen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.2.41

1. De deuren van personenauto's moeten goed sluiten. De deuren die direkt toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde of vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend.
2. Het slot en de scharnieren van de motorkap of het kofferdeksel aan de voorzijde van het voertuig moeten een goede sluiting waarborgen.
3. De bevestiging van de scharnieren van de deuren, de motorkap en het kofferdeksel mag niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast.
4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde lid.

Artikel 5.2.42

1. De voorruit en de zijruiten van personenauto's mogen:
 - a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
 - b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.
2. Indien de personenauto niet is voorzien van een rechterbuitenspiegel, mag de achterraut:
 - a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
 - b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.
3. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.2.43

1. Personenauto's met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.
2. Personenauto's met een voorruit, die na 30 september 1971 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 5.2.44

Personenauto's met een voorruit, die na 30 september 1971 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

Artikel 5.2.45

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een binnenspiegel.
2. Personenauto's moeten zijn voorzien van een rechterbuitenspiegel indien met de binnenspiegel het achter het voertuig gelegen weggedeelte niet voldoende kan worden overzien. Indien de binnenspiegel geen zicht naar achteren mogelijk maakt, behoeft deze niet aanwezig te zijn.
3. De aan de zijde van de bestuurder bevestigde buitenspiegel moet vanuit de binnenzijde bij gesloten portier kunnen worden versteld. Deze eis geldt niet voor personenauto's die vóór 1 januari 1975 in gebruik zijn genomen. De spiegels van deze voertuigen moeten, na door een duw te zijn omgeklapt, zonder verstelling in de oorspronkelijke stand terug kunnen klappen.
4. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.
5. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

Artikel 5.2.46

1. De zitplaatsen van personenauto's moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. Bij personenauto's die na 30 september 1971 in gebruik zijn genomen, moeten:
 - a. verschuifbare zitplaatsen in elke mogelijke stand automatisch zijn vergrendeld,
 - b. verstelbare rugleuningen van zitplaatsen in elke mogelijke stand kunnen worden vergrendeld, en
 - c. de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, dan wel de rugleuningen van de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, in de normale stand automatisch zijn vergrendeld.
2. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 5.2.47

1. Personenauto's die na 31 december 1989 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van autogordels voor alle naar voren gerichte zitplaatsen.

2. Personenauto's die na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1990 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van autogordels voor de zitplaats van de bestuurder en de naast deze plaats aanwezige zitplaatsen, voor zover deze aan een portier grenzen.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde verplichtingen gelden niet voor voertuigen die voor 1 januari 1995 in gebruik zijn genomen en die blijkens een aantekening in het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs niet van bevestigingspunten voor autogordels behoeven te zijn voorzien.

4. De autogordels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

5. De autogordels moeten zijn voorzien van een goed werkende sluiting en een goed werkende blokkering. Oprolmechanismen moeten zodanig functioneren dat de gordel aanligt na het omdoen ervan.

6. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging, bedoeld in het vierde lid.

Artikel 5.2.48

1. Personenauto's mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van personenauto's, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste lid en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. De wielen onderscheidenlijk banden van personenauto's moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

5. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van de personenauto bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.

6. Geen deel van de buitenzijde van de personenauto mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.2.51

Personenauto's moeten zijn voorzien van:

- a. twee of vier grote lichten;
- b. twee dimlichten;
- c. twee stadslichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel twee of vier stadslichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- d. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, dan wel één richtingaanwijzer aan elke zijkant indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- e. waarschuwingsknipperlichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;
- f. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;
- g. twee achterlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is

genomen, dan wel twee of vier achterlichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;

h. twee remlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel één of twee remlichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;

i. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;

j. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;

k. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;

l. een of twee achteruitrijlichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;

m. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en breder is dan 2,10 m, dan wel voor 1 januari 1996 in gebruik is genomen en breder is dan 2,50 m;

n. zijmarkeringslichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en langer is dan 6,00 m, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;

o. ten minste twee ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig, indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en langer is dan 6,00 m;

p. een markering aan de achterzijde van het voertuig, indien de toegestane maximum massa van het voertuig meer bedraagt dan 3500 kg.

Artikel 5.2.53

1. De grote lichten, dimlichten, stadslichten en achteruitrijlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen naar voren niet anders dan ambergeel of wit en naar achteren niet anders dan ambergeel of rood stralen.

3. De zijrichtingaanwijzers, bedoeld in artikel 5.2.51, onderdeel f, mogen niet anders dan ambergeel stralen.

4. De achterlichten en mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.

5. De remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.

6. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

7. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit, en naar achteren niet anders dan rood stralen.

8. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.

9. De markering aan de achterzijde moet bestaan uit één rechthoekig bord, dan wel uit een set van twee of vier rechthoekige borden, welke zijn voorzien van rood fluorescerende en geel retroreflecterende parallel lopende diagonale strepen.

Artikel 5.2.55

1. De in artikel 5.2.51 bedoelde lichten moeten goed werken.

2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.

4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur

en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.2.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.7, eerste lid.

6. De retroreflectoren en de markering aan de achterzijde van het voertuig mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

7. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

Artikel 5.2.56

1. Het dimlicht van personenauto's moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een koplamp-testapparaat dan wel een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het apparaat dan wel het scherm, voldoet aan de volgende eisen:

a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;
c. het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich bevinden tussen of op de lijnen op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm, die overeenkomen met een daling van de lichtbundel ten opzichte van de horizontale middenlijn van de koplamp van 5 tot 40 mm/m;

d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:

1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm;

2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte:

a. bij controle met een koplamp-testapparaat niet links van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat vallen, dan wel
b. bij controle met een verlichtingsscherm maximaal 20 mm/m links van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.

2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.2.57

1. Personenauto's mogen zijn voorzien van:

a. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;
b. parkeerlichten indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m en niet breder dan 2,00 m;
c. twee extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten aan de achterzijde van het voertuig;
d. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig indien het voertuig voor 1 januari 1996 in gebruik is genomen;
e. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, indien deze retroreflectoren niet reeds ingevolge artikel 5.2.51 verplicht zijn;
f. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
g. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.2.51 verplicht zijn en het voertuig breder is dan 1,80 m;
h. zijmarkeringslichten, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel

5.2.51 verplicht zijn, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;

- i. een richtlicht;
- j. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
- k. werklichten.

2. Lichten die ingevolge artikel 5.2.51 verplicht zijn gesteld voor voertuigen die na een in dat artikel genoemd tijdstip in gebruik zijn genomen, mogen zijn aangebracht op voertuigen die voor of op dat tijdstip in gebruik zijn genomen mits wordt voldaan aan de in artikel 5.2.53 met betrekking tot die lichten gestelde eisen. Deze bepaling geldt niet voor markeringslichten en zijmarkeringslichten.

3. Personenauto's mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.2.59

1. De mistlichten aan de voorzijde, het richtlicht en het bermlicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.

2. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit, en naar achteren niet anders dan rood stralen, tenzij zij zijn ingebouwd in ambergeel stralende zijrichtingaanwijzers.

3. De extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.

4. De zijrichtingaanwijzers mogen naar voren niet anders dan wit of ambergeel, en naar achteren niet anders dan rood of ambergeel stralen.

5. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.

6. Artikel 5.2.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing.

7. Op de mistlichten aan de voorzijde van het voertuig is artikel 5.2.55, eerste tot en met vijfde en zevende lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.2.61

1. De verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, bedoeld in de artikelen 5.2.51 en 5.2.57 moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor de grote lichten, richtlichten, bermlichten, achteruitrijlichten, remlichten, de verlichting van de kentekenplaat aan de achterzijde van het voertuig, de markering aan de achterzijde van het voertuig, mistlichten aan de achterzijde van het voertuig, en werklichten.

Artikel 5.2.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.2.63

Achteruitrijlichten van personenauto's mogen alleen kunnen branden indien de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld.

Artikel 5.2.64

Personenauto's mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.2.65

Personenauto's mogen, onverminderd het in de artikelen 29 en 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.2.51 en 5.2.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen personenauto en aanhangwagen

Artikel 5.2.66

1. Indien de personenauto is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting deugdelijk zijn bevestigd en mag deze niet zijn gescheurd, gebroken of vervormd. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

2. Bij een inrichting als bedoeld in het eerste lid, die is voorzien van een koppelingskogel met een nominale diameter van 50 mm,

a. moet de diameter van de kogel ten minste 49,0 mm bedragen;

b. moet de sluit- en borginrichting van een afneembare kogel goed werken, en moet de bevestiging van het kogelgedeelte nagenoeg spelingvrij zijn.

3. Bij andere inrichtingen tot het koppelen van een aanhangwagen dan bedoeld in het tweede lid moet worden voldaan aan het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5.3.68 en 5.3.70.

§ 12. Diversen

Artikel 5.2.71

1. Personenauto's moeten zijn voorzien van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.

2. Personenauto's mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

3. Personenauto's mogen, onverminderd het in artikel 29 van het RVV 1990 bepaalde inzake twee- en drietonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

AFDELING 3. BEDRIJFSAUTO'S

§ 0. Algemeen

Artikel 5.3.0

In afwijking van het in deze afdeling ten aanzien van bedrijfsauto's bepaalde zijn ten aanzien van vierwielige motorrijtuigen:

a. met een ledige massa van ten hoogste 550 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen, en

b. uitgerust met een motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 15 kW,

de in afdeling 5 van dit hoofdstuk ten aanzien van driewielige motorrijtuigen gestelde eisen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.3.1

Bedrijfsauto's moeten voldoen aan de volgende eisen:

a. het voertuig moet in overeenstemming zijn met de op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs en in het kentekenregister omtrent het voertuig vermelde gegevens;

b. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn;

c. bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 31 december 1995, moeten zijn voorzien van een constructieplaat die goed leesbaar is en waarvan de gegevens in overeenstemming zijn met het kentekenregister;

d. de kentekenplaten moeten zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en moeten deugdelijk aan de voor- en achterzijde van het voertuig zijn bevestigd;

e. het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaten mogen niet zijn afgeschermd.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.3.3

1. De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van bedrijfsauto's mogen:

a. geen breuken of scheuren vertonen;

b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

2. Onze Minister stelt regels vast inzake corrosie van de in het eerste lid bedoelde onderdelen alsmede de bevestiging daarvan.

Artikel 5.3.4

1. De bovenbouw van bedrijfsauto's moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.

2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de ondersteuning.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.3.6

1. Bedrijfsauto's mogen:

a. niet langer zijn dan 12,00 m;

b. niet breder zijn dan 2,55 m;

c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, mogen:

a. rijdende werktuigen niet langer zijn dan 20,00 m;

b. gelede motorrijtuigen niet langer zijn dan 18,00 m;

c. kermis- of circusvoertuigen niet langer zijn dan 14,00 m.

3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, mogen:

a. bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg, met uitzondering van bussen, alsmede koelvoertuigen met een wanddikte van ten minste 45 mm, niet breder zijn dan 2,60 m;

- b. rijdende werktuigen niet breder zijn dan 3,00 m.

Artikel 5.3.7

1. De last onder de assen van bedrijfsauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum aslasten.

2. De totale massa van bedrijfsauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum massa.

§ 3. Motor

Artikel 5.3.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem van bedrijfsauto's moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.

3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.3.10

1. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een LPG-installatie, moet deze, onverminderd het bepaalde in artikel 5.3.9, voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen.

2. De LPG-tank:

a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig;

b. mag niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak;

c. mag geen deuken vertonen.

3. De LPG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst en indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1994, niet op het dak zijn geplaatst.

4. De volgende onderdelen moeten aanwezig zijn:

a. de veerveiligheid, die in de buitenlucht moet uitmonden;

b. de verdamper/drukregelaar, al dan niet gecombineerd, dan wel een mengregelsysteem;

c. de gasdichte kast indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 maart 1979, tenzij de tank in de open lucht is geplaatst;

d. de automatische inrichting ter begrenzing van de vullingsgraad indien het voertuig na 30 juni 1983 in gebruik is genomen;

e. de automatische afnameklep op de tank indien het voertuig na 31 december 1987 in gebruik is genomen;

f. het gasmengstuk dan wel een inspuitsysteem;

g. de automatische afsluitklep.

5. Op de LPG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig.

6. Indien het voertuig na 31 december 1977 in gebruik is genomen, mag het vullen van de tank alleen buiten het voertuig kunnen geschieden.

7. De in het vierde lid genoemde onderdelen moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

8. De leidingen mogen geen knikken vertonen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

9. De gasvoerende slangen van rubber mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. De slangen die aan

de buitenzijde van een metalen wapening zijn voorzien, mogen geen beschadiging vertonen.

Artikel 5.3.11

1. Bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes.

2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.

3. Bedrijfsauto's moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2 van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1990, 393). Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs.

4. Bedrijfsauto's moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741). Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs.

5. De uitlaatgassen van bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking mogen bij stationair toerental en op bedrijfs-temperatuur zijnde motor:

a. niet meer dan 4,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1973 doch voor 1 oktober 1986;

b. niet meer dan 3,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 september 1986;

c. niet meer dan 1,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1973 en het voertuig blijkens een aantekening op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs wordt gevoed door een al dan niet tot vloeistof verdicht gas;

d. niet meer dan 0,5 % vol koolmonoxyde bevatten indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1985 en het voertuig is uitgerust met een brandstofdoseringssysteem dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen.

6. De afstelling van het stationaire mengsel van bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, die in gebruik zijn genomen na 31 december 1979, met uitzondering van bedrijfsauto's die zijn uitgerust met een brandstofdoseringssysteem dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen, dient zodanig te zijn dat een door Onze Minister voor het desbetreffende type motorrijtuig aangewezen gehalte aan koolmonoxyde van de uitlaatgassen, uitgedrukt in % vol, bij het bij die aanwijzing aangegeven stationaire toerental, niet wordt overschreden. Bij de meting van het gehalte koolmonoxyde moeten de eventueel aangewezen bijzondere meetvoorschriften in acht worden genomen. Deze eis wordt alleen getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs en bij elke keuring ten behoeve van de afgifte of teruggave van een kentekenbewijs.

7. Bij bedrijfsauto's die zijn uitgerust met een brandstofdoseringssysteem dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen, dient het brandstofdoseringssysteem goed te werken. De goede werking ervan wordt beoordeeld aan de hand van het gehalte koolmonoxide van de uitlaatgassen, alsmede aan de hand van een op grond van de samenstelling van de uitlaatgassen berekende lucht-brandstofverhouding. Deze beoordeling vindt plaats op een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven wijze.

8. De uitlaatgassen van bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking mogen niet meer dan een door Onze Minister en

Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven gehalte koolwaterstoffen bevatten, waarbij de eventueel aangewezen bijzondere meetvoorschriften in acht worden genomen. Het toegestane gehalte kan verschillend zijn afhankelijk van de datum van ingebruikneming van het voertuig en van de daarop toegepaste uitlaatgasbehandelingstechniek.

9. De uitlaatgassen van bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking mogen niet meer dan een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven hoeveelheid roet bevatten, waarbij de eventueel aangewezen bijzondere meetvoorschriften in acht worden genomen. De toegestane hoeveelheid kan verschillend zijn afhankelijk van de datum van ingebruikneming en het type van het voertuig en van de gegevens, vermeld op het op het voertuig aangebrachte symbool als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging.

10. Het in het negende lid bedoelde symbool moet op het voertuig aanwezig zijn en moet goed leesbaar zijn.

Artikel 5.3.12

1. De accu van bedrijfsauto's moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. De bedrading van bedrijfsauto's moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

Artikel 5.3.13

1. De motorsteunen van bedrijfsauto's moeten deugdelijk aan het chassis dan wel de carrosserie alsmede aan de motor zijn bevestigd. Indien de motor en de versnellingsbak zijn samengebouwd, dan worden de steunen van de versnellingsbak mede als motorsteunen beschouwd.
2. De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt.
3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.3.15

1. Bedrijfsauto's die na 30 juni 1967 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.
2. Bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12 000 kg, die na 31 december 1987 in gebruik zijn genomen, alsmede bussen met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg, die na 31 december 1987 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer.
3. De snelheidsbegrenzer moet zijn afgesteld op:
 - a. maximaal 85 km/h, indien het een bedrijfsauto betreft;
 - b. maximaal 100 km/h, indien het een bus betreft.De ingestelde snelheid moet onuitwisbaar zijn vermeld op een installatieplaatje dat op een duidelijk zichtbare plaats in de stuurcabine van het voertuig is aangebracht.
4. De snelheidsbegrenzer en de voor het functioneren noodzakelijke aansluitingen moeten met behulp van een verzegeling of door de noodzaak om speciale gereedschappen te gebruiken zijn beschermd tegen niet-toegestane bijstelling of onderbreking van de stroomvoorziening.
5. De in het tweede lid bedoelde verplichting geldt niet voor:

- a. motorrijtuigen als bedoeld in artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- b. motorrijtuigen die blijkens een aantekening op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs niet van een snelheidsbegrenzer behoeven te zijn voorzien.

Artikel 5.3.16

1. De onderdelen van de aandrijving van bedrijfsauto's moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.
3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het eerste lid.

§ 5. Assen

Artikel 5.3.18

1. De assen van bedrijfsauto's moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.
5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

Artikel 5.3.19

1. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels van bedrijfsauto's moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels alsmede de overige draaipunten van de wielophanging mogen niet te veel speling vertonen.
3. Indien een gedeelte van de binnenkant van het fuseekogelhuis en van de fuseekogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.
4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.3.20

1. De wielagers van bedrijfsauto's mogen niet te veel speling vertonen.
2. Verschijnselen van slijtage of beschadiging mogen niet hoorbaar of voelbaar zijn.
3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.3.21

1. De wielbasis van bedrijfsauto's mag niet meer dan 1,0% afwijken van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister.
2. Behoudens fabrieksmatige verschillen mag de wielbasis links en rechts gemeten niet meer dan:
 - a. 15 mm verschillen bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg;
 - b. 0,5% afwijken van de hoogst gemeten waarde bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg.

Artikel 5.3.22

De afstanden tussen de fuseedraaipunten en twee punten aan het chassis dan wel aan de carrosserie, die symmetrisch links en rechts ten opzichte van de langas van het voertuig zijn gelegen, mogen recht en kruiselings gemeten onderling niet meer dan:

- a. 15 mm verschillen bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg;
- b. 0,5% afwijken van de hoogst gemeten waarde bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg.

Artikel 5.3.23

De spoorbreedte van voor het vervoer van goederen bestemde bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg mag niet meer dan 2,0% groter zijn dan de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister.

Artikel 5.3.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van bedrijfsauto's mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.3.25

De wielnaven van bedrijfsauto's moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.3.26

Stabilisatoren moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd en mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet te veel speling op de draaipunten vertonen.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.3.27

1. De wielen van bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van luchtbanden.
2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. De profilering van de hoofdgroeven van de banden van bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren.
5. De banden van bedrijfsauto's mogen niet zijn opgesneden. Van opsnijden is sprake indien slijtage-indicatoren zijn weggesneden, indien de profielvorm van de groef afwijkt van de originele profielvorm, of indien in de bodem van de groef het karkas van de band zichtbaar is. In afwijking van het hiervoor bepaalde is opsnijden toegestaan indien de mogelijkheid daartoe op de band is vermeld door de aanduiding «REGROOVABLE» of door het teken «», met dien verstande dat het karkas van de band niet zichtbaar mag zijn.
6. De banden op een as moeten dezelfde karkasstructuur hebben, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.32.
7. De op de band vermelde load-index mag niet kleiner zijn dan de

load-index, behorende bij de maximum last per band van de in het kentekenregister vermelde aslast.

8. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

9. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het zevende lid.

Artikel 5.3.28

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

3. Bedrijfsauto's die zijn voorzien van gasvering, en bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg, moeten zijn voorzien van goed werkende schokdempers.

4. Schokdempers van bedrijfsauto's moeten deugdelijk zijn bevestigd.

5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede en vierde lid.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.3.29

1. De bestuurde wielen van bedrijfsauto's moeten goed reageren op de draaiing van het stuurwiel.

2. Bij draaiing van het stuurwiel tot aan de aanslagen mogen geen weerstanden voelbaar zijn en moeten de wielen onderscheidenlijk de banden vrij kunnen draaien.

3. De voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.

4. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.

5. Flexibele koppelingen mogen niet in ernstige mate zijn gescheurd en de vulcanisatie mag niet in ernstige mate zijn losgeraakt.

6. De verbindingen in het stangenstelsel mogen niet te veel speling vertonen.

7. Indien een gedeelte van de binnenkant van het stuurkogelhuis en van de stuurkogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.

8. Slangen ten behoeve van de sturbekrachtiger mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is en mogen geen bewegende delen raken.

9. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde, vijfde en zesde lid.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.3.31

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:

a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;

b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;

- c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. De rembekrachtiger en de hydraulische remkrachtregelaar moeten goed functioneren.
3. De compressor en de drukregelaar moeten goed functioneren en tijdig in werking treden.
4. Bij hydraulische remsystemen mag bij het bedienen van het rempedaal de slag van het pedaal niet door een aanslag worden beperkt.
5. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
6. Remslangen mogen:
- a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
7. Kunststofremleidingen mogen geen knikken vertonen en niet zijn toegepast in de directe omgeving van hete delen.
8. Wielen die zijn voorzien van een trommelrem, moeten in onberemde toestand in beide richtingen kunnen draaien zonder dat de remvoering aanloopt. De remvoering van wielen die zijn voorzien van een schijfrem, mag in onberemde toestand in beide richtingen enigszins slepen.
9. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.
10. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
11. Remcilinders moeten zijn voorzien van stofhoezen die niet in ernstige mate mogen zijn beschadigd.
12. Anti-blokkeersystemen moeten goed functioneren en moeten zijn voorzien van een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra het systeem faalt.
13. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a en b, het zesde lid, onderdeel a, en het zevende lid.

Artikel 5.3.32

1. Bedrijfsauto's met een hydraulisch remsysteem, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moeten indien het remsysteem niet is voorzien van een toegankelijk remvloeistofreservoir, waarvan het vloeistofpeil te controleren is zonder het reservoir te openen, zijn voorzien van:
- a. een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra het niveau van de remvloeistof onder het vereiste minimum niveau is gedaald, of
 - b. in geval van een gescheiden remsysteem, een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra een van de kringen van het remsysteem faalt.
2. De goede werking van het signaal van de in het eerste lid bedoelde waarschuwingsinrichtingen moet kunnen worden gecontroleerd.
3. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.3.33

Bedrijfsauto's met een drukluchtremsysteem, die in gebruik zijn genomen na 30 juni 1967, moeten zijn voorzien van een waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra de energievoorraad in een van de bedrijfsremkringen onder de vereiste minimum druk is gedaald.

Artikel 5.3.34

Bedrijfsauto's met een veerrem, die in gebruik zijn genomen na 30 september 1975, moeten zijn voorzien van een optische of akoestische waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra de veerrem in werking is gesteld.

Artikel 5.3.35

1. Bedrijfsauto's met een geheel of gedeeltelijk drukluchtremstelsel moeten zijn voorzien van:

- a. drukmeetpunten waarmee de drukken die worden ingestuurd in de drukluchtremcilinders op iedere as, kunnen worden gemeten;
- b. een drukmeetpunt waarmee de druk vóór elke drukluchtremkrachtregelaar kan worden gemeten;
- c. een goed functionerend meerkringsbeveiligingsventiel indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 september 1975.

2. Drukluftremkrachtregelaars moeten goed functioneren.

3. Bedrijfsauto's met drukluftremkrachtregelaars, in gebruik genomen na 30 september 1981, moeten zijn voorzien van een plaat waarop duidelijk leesbaar de afstelling van de drukluftremkrachtregelaars is vermeld. De vermelde drukluftremkrachtregelaars moeten aanwezig zijn en moeten globaal zijn afgesteld zoals voor de beladingstoestand van het voertuig is vermeld op genoemde plaat.

4. De ontwateringsventielen van reservoirs moeten goed functioneren.

Artikel 5.3.36

1. De slag van drukluftremcilinders die door middel van een nok een trommelrem bedienen, mag niet worden begrensd door delen die daar niet voor zijn bestemd.

2. De slag van drukluftremcilinders mag vanuit onberemde toestand tot in beremde stand niet groter zijn dan 2/3 van de maximum slag van de betrokken remcilinder.

Artikel 5.3.37

1. Bedrijfsauto's met een tweeleidingremstelsel ten behoeve van aanhangwagens moeten aan de aansluitkop van de voorraadleiding een druk bezitten met een grenswaarde van 6,5 tot 8,0 bar, en aan de aansluitkop van de commandoleiding, bij een maximale voorraadruk, een druk met een grenswaarde van 6,0 tot 7,5 bar.

2. Bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 31 december 1995, mogen niet zijn voorzien van een éénleidingremstelsel ten behoeve van een aanhangwagen.

3. Bij bedrijfsauto's met een éénleidingremstelsel ten behoeve van aanhangwagens moet aan de aansluitkop de voorraadruk van het remstelsel aanwezig zijn. Deze druk moet ten minste 5 doch niet meer dan 6 bar bedragen.

4. De afzonderlijke inrichting voor de bediening van de remmen van de aanhangwagen, van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 31 maart 1990, mag bij maximale uitslag van het bedieningsorgaan aan de aansluitkop van de commandoleiding geen hogere druk doorsturen dan 2,5 bar.

Artikel 5.3.38

1. Bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 31 december 1995, en bussen, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge

en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt, bij een pedaalkracht van niet meer dan 700 N.

2. Bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 30 juni 1967 doch voor 1 januari 1996, met uitzondering van bussen, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt, bij een pedaalkracht van niet meer dan 700 N.

3. Bedrijfsauto's, in gebruik genomen voor 1 juli 1967, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $3,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

4. De bedrijfsrem moet op alle wielen werken.

5. Bedrijfsauto's mogen op een droge of nagenoeg droge weg niet uitbreken ten gevolge van een verschil in remwerking tussen de wielen van elke as onderscheidenlijk ten gevolge van overberemming van de achteras.

6. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het eerste, tweede, derde en vijfde lid.

Artikel 5.3.39

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van een parkeerrem die op ten minste twee wielen werkt.

2. De parkeerrem van bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moet het voertuig op een helling van 16,0% in beide richtingen in stilstand kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt en de rem ook in achterwaartse richting functioneert.

3. De remvertraging van de parkeerrem van bedrijfsauto's, in gebruik genomen voor 1 juli 1967, moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,0 \text{ m/s}^2$ bedragen.

Artikel 5.3.40

1. Indien de bedrijfsauto na 30 juni 1967 in gebruik is genomen en is voorzien van een geheel afzonderlijk hulpremsysteem, moet:

- a. het hulpremsysteem goed functioneren;
- b. de remwerking redelijk gelijkmatig over de wielen links en rechts van de as zijn verdeeld.

2. De remvertraging van het in het eerste lid bedoelde hulpremsysteem moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $2,0 \text{ m/s}^2$ bedragen indien het een bedrijfsauto, niet zijnde een bus, betreft, en ten minste $2,2 \text{ m/s}^2$ bedragen indien het een bus betreft.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.3.41

1. De deuren van bedrijfsauto's moeten goed sluiten. De deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde of vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend.

2. Het slot en de scharnieren van de motorkap of het kofferdeksel aan de voorzijde van het voertuig moeten een goede sluiting waarborgen.

3. De bevestiging van de scharnieren van de deuren, de motorkap en het kofferdeksel mag niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast.

4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde lid.

Artikel 5.3.42

1. De voorruit en de zijruiten van bedrijfsauto's mogen:
 - a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
 - b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.
2. Indien de bedrijfsauto niet is voorzien van een rechterbuitenspiegel, mag de achterraut:
 - a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
 - b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.
3. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.3.43

1. Bedrijfsauto's met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.
2. Bedrijfsauto's met een voorruit, die na 31 december 1995 in gebruik zijn genomen, met uitzondering van bussen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.
3. Bussen die na 30 juni 1985 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 5.3.44

1. Bedrijfsauto's met een voorruit, die na 31 december 1995 in gebruik zijn genomen, met uitzondering van bussen, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.
2. Bussen die na 30 juni 1985 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

Artikel 5.3.45

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een rechterbuitenspiegel.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mogen voor het vervoer van goederen bestemde bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een binnenspiegel indien het gezichtsveld van de binnenspiegel zodanig is dat de bestuurder ten minste een vlak en horizontaal weggedeelte, waarvan het midden in het verticale vlak door de lengte-as van het voertuig ligt, kan overzien vanaf een afstand van 60,00 m van de achterzijde van het voertuig tot aan de horizon over een breedte van 20,00 m.
3. Bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximum massa van meer dan 7500 kg, alsmede rijdende werktuigen, moeten tevens zijn voorzien van een trottoirspiegel.
4. De trottoirspiegel moet zodanig zijn aangebracht dat geen enkel punt van de spiegel of van de steun waarop deze is gemonteerd, zich op een hoogte van minder dan 2,00 m boven het wegdek bevindt. Indien de hoogte van de cabine zodanig is dat niet aan dit voorschrift kan worden voldaan, mag de bedrijfsauto niet van een trottoirspiegel zijn voorzien.
5. Bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, waarvan de rechterbuitenspiegel niet convex is, en bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximum massa van meer dan 7500 kg, moeten tevens zijn voorzien van een breedtespiegel.
6. De aan de zijde van de bestuurder bevestigde buitenspiegel moet

vanuit de binnenzijde bij gesloten portier kunnen worden versteld. Deze eis geldt niet voor bedrijfsauto's die vóór 1 januari 1975 in gebruik zijn genomen. De spiegels van deze voertuigen moeten, na door een duw te zijn omgeklapt, zonder verstelling in de oorspronkelijke stand terug kunnen klappen.

7. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.

8. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

9. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de gezichtsvelden van de verplichte spiegels.

Artikel 5.3.46

1. De zitplaatsen van bedrijfsauto's moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. De verstelinrichtingen van de zitplaatsen moeten goed kunnen worden vergrendeld.

2. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 5.3.47

1. Bedrijfsauto's die na 31 december 1995 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van autogordels voor alle naar voren gerichte zitplaatsen. Deze eis geldt niet voor bussen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg die beschikken over speciaal voor staande passagiers bedoelde plaatsen.

2. Bedrijfsauto's die na 31 december 1989 doch voor 1 januari 1996 in gebruik zijn genomen en die beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kunnen worden ingericht, moeten voorzien zijn van autogordels voor alle naar voren gerichte zitplaatsen.

3. Bedrijfsauto's die na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1990 in gebruik zijn genomen en die beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kunnen worden ingericht, moeten zijn voorzien van autogordels voor de zitplaats van de bestuurder en de naast deze plaats aanwezige zitplaatsen, voor zover deze aan een portier grenzen.

4. De in het tweede en derde lid bedoelde verplichtingen gelden niet voor voertuigen die voor 1 januari 1995 in gebruik zijn genomen en die blijken een aantekening in het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs niet van bevestigingspunten voor autogordels behoeven te zijn voorzien.

5. De autogordels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

6. De autogordels moeten zijn voorzien van een goed werkende sluiting en een goed werkende blokkering. Oprolmechanismen moeten zodanig functioneren dat de gordel aanligt na het omdoen ervan.

7. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging, bedoeld in het vijfde lid.

Artikel 5.3.48

1. Bedrijfsauto's mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van bedrijfsauto's, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. De wielen onderscheidenlijk banden van bedrijfsauto's moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.
5. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van zijdelingse afscherming. Deze verplichting geldt niet voor:
 - a. trekkers;
 - b. bedrijfsauto's die blijkens een aantekening op het kentekenbewijs hiervan zijn uitgezonderd;
 - c. het gedeelte achter de achterste as van bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg.
6. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van de bedrijfsauto bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.
7. Geen deel aan de buitenzijde van de bedrijfsauto mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.
8. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het vierde en vijfde lid.

Artikel 5.3.49

1. Bedrijfsauto's die na 30 juni 1967 in gebruik zijn genomen, moeten aan de achterzijde op deugdelijke wijze zijn voorzien van een stootbalk, indien de afstand van de onderzijde van het voertuig tot het wegdek, gemeten over de volle breedte onder de achterzijde van het onderstel of onder de hoofddelen van het koetswerk op een afstand van meer dan 1,00 m achter de achterste as, meer bedraagt dan 0,70 m dan wel meer bedraagt dan 0,55 m indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen.
2. De afstand van de onderzijde van de stootbalk tot het wegdek mag voor bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 30 juni 1967 doch vóór 1 januari 1996, niet meer bedragen dan 0,70 m en voor bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 31 december 1995, niet meer bedragen dan 0,55 m.
3. De stootbalk moet zo dicht mogelijk bij de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht en niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen.
4. De stootbalk van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1996, mag niet breder zijn noch aan weerszijden meer dan 0,10 m smaller zijn dan:
 - a. het voertuig op de plaats waar de stootbalk is aangebracht, dan wel
 - b. de breedte van de breedste achteras, met inbegrip van de wielen waarbij de bolling van de banden boven het wegdek buiten beschouwing wordt gelaten.Voor bedrijfsauto's die zijn bestemd voor het vervoer van wissellaadbakken geldt in plaats van de genoemde maat van 0,10 m een maat van 0,20 m.
5. De stootbalk van bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 31 december 1995, moet voldoen aan het bepaalde in het vierde lid, aanhef en onderdeel b.
6. De stootbalk en de bevestiging daarvan mogen niet zodanig zijn vervormd of breuken of scheuren vertonen, dan wel door corrosie zijn aangetast, dat hierdoor functieverlies optreedt.
7. De uiteinden van de stootbalk mogen niet naar achteren zijn omgebogen.
8. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor:
 - a. trekkers;
 - b. voertuigen die blijkens een aantekening in het kentekenbewijs van het bepaalde in het eerste lid zijn uitgezonderd.

Artikel 5.3.51

Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van:

- a. twee of vier grote lichten;
- b. twee dimlichten;
- c. twee stadslichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel twee of vier stadslichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- d. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, dan wel één richtingaanwijzer aan elke zijkant indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- e. waarschuwingsknipperlichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;
- f. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig, indien het voertuig langer is dan 6,00 m dan wel na 31 december 1995 in gebruik is genomen;
- g. twee achterlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel twee of vier achterlichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- h. twee remlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel één of twee remlichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- i. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;
- j. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, onderscheidenlijk twee driehoekige rode retroreflectoren indien het een geleed motorrijtuig betreft;
- k. één of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;
- l. één of twee achteruitrijlichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;
- m. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en breder is dan 2,10 m, dan wel voor 1 januari 1996 in gebruik is genomen en breder is dan 2,50 m;
- n. zijmarkeringslichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en langer is dan 6,00 m, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen; deze lichten zijn niet verplicht voor chassiscabines;
- o. niet-driehoekige ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig indien het voertuig langer is dan 6,00 m, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;
- p. een markering aan de achterzijde van het voertuig, indien de toegestane maximum massa van het voertuig meer bedraagt dan 3500 kg; deze eis geldt niet voor trekkers, voertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, alsmede door Onze Minister aangewezen voertuigen waarvan de bouw, de inrichting of het gebruik zich verzet tegen het aanbrengen van de markering.

Artikel 5.3.53

1. De grote lichten, dimlichten, stadslichten en achteruitrijlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten alsmede de zijrichtingaanwijzers mogen naar voren niet anders dan ambergeel of wit en naar achteren niet anders dan ambergeel of rood stralen.

3. De achterlichten en mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.
4. De remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.
5. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.
6. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit, en naar achteren niet anders dan rood stralen.
7. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.
8. De markering aan de achterzijde moet bestaan uit één rechthoekig bord, dan wel uit een set van twee of vier rechthoekige borden, welke zijn voorzien van rood fluorescerende en geel retroreflecterende parallel lopende diagonale strepen.

Artikel 5.3.55

1. De in artikel 5.3.51 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.
5. De in artikel 5.3.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.7, eerste lid.
6. De retroreflectoren en de markering aan de achterzijde van het voertuig mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.
7. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

Artikel 5.3.56

1. Het dimlicht van bedrijfsauto's moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een koplamp-testapparaat dan wel een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het apparaat dan wel het scherm, voldoet aan de volgende eisen:
 - a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
 - b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;
 - c. het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich bevinden tussen of op de lijnen op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm, die overeenkomen met een daling van de lichtbundel ten opzichte van de horizontale middenlijn van de koplamp van 5 tot 40 mm/m;
 - d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:
 - 1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm;
 - 2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte:
 - a. bij controle met een koplamp-testapparaat niet links van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat vallen, dan wel
 - b. bij controle met een verlichtingsscherm maximaal 20 mm/m links

van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.

2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.3.57

1. Bedrijfsauto's mogen zijn voorzien van:
 - a. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;
 - b. parkeerlichten, indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m en niet breder is dan 2,00 m;
 - c. twee extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten aan de achterzijde van het voertuig;
 - d. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.3.51 verplicht zijn;
 - e. twee herhalingswaarschuwingsknipperlichten aan het meest naar achteren gelegen gedeelte van de zich aan de zij- of achterkant van het voertuig bevindende laad- en losklep in horizontale stand;
 - f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m;
 - g. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
 - h. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.3.51 verplicht zijn en het voertuig breder is dan 1,80 m;
 - i. zijmarkeringslichten, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.3.51 verplicht zijn, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;
 - j. een richtlicht;
 - k. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
 - l. werklichten.
2. Lichten die ingevolge artikel 5.3.51 verplicht zijn gesteld voor voertuigen die na een in dat artikel genoemd tijdstip in gebruik zijn genomen, mogen zijn aangebracht op voertuigen die voor of op dat tijdstip in gebruik zijn genomen mits wordt voldaan aan de in artikel 5.3.53 met betrekking tot die lichten gestelde eisen. Deze bepaling geldt niet voor markeringslichten en zijmarkeringslichten.
3. Bedrijfsauto's mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.3.59

1. De mistlichten aan de voorzijde, het richtlicht en het bermlicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.
2. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit, en naar achteren niet anders dan rood stralen, dan wel indien zij zijn ingebouwd in de zijrichtingaanwijzers, niet anders dan ambergeel stralen.
3. De extra richtingaanwijzers, waarschuwingsknipperlichten en herhalingswaarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.
4. De zijrichtingaanwijzers mogen naar voren niet anders dan ambergeel of wit, en naar achteren niet anders dan ambergeel of rood stralen.
5. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.

6. Artikel 5.3.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing.

7. Op de mistlichten aan de voorzijde van het voertuig is artikel 5.3.55, eerste tot en met vijfde en zevende lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.3.61

1. De verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, bedoeld in de artikelen 5.3.51 en 5.3.57, moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor de grote lichten, richtlichten, bermlichten, achteruitrijlichten, remlichten, de verlichting van de kentekenplaat aan de achterzijde van het voertuig, de markering aan de achterzijde van het voertuig, mistlichten aan de achterzijde van het voertuig en werklichten.

Artikel 5.3.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.3.63

Achteruitrijlichten van bedrijfsauto's mogen alleen kunnen branden indien de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld.

Artikel 5.3.64

Bedrijfsauto's mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.3.65

Bedrijfsauto's mogen, onverminderd het in de artikelen 29 en 30 van het RVV bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.3.51 en 5.3.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen bedrijfsauto en aanhangwagen

Artikel 5.3.66

1. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting deugdelijk zijn bevestigd en mag deze niet gescheurd, gebroken, vervormd dan wel overmatig gesleten zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 5.3.68, tweede lid, onderdeel h. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

2. De achtertraverse met inbegrip van alle profielen die daar deel van uitmaken, moet deugdelijk zijn bevestigd en mag:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.3.67

Indien de bedrijfsauto is voorzien van een koppelingskogel met een kogel met een nominale diameter van 50 mm:

- a. moet de diameter van de kogel ten minste 49,0 mm bedragen;
- b. moet de sluit- en borginrichting van een afneembare kogel goed functioneren en moet de bevestiging van het kogelgedeelte nagenoeg spelingvrij zijn.

Artikel 5.3.68

1. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een vangmuilkoppeling met een nominale pendiameter van:
 - a. 40 mm, moet de pendiameter ten minste 36,5 mm bedragen;
 - b. 50 mm, moet de pendiameter ten minste 46 mm bedragen;
 - c. 57,5 mm, moet de pendiameter ten minste 55 mm bedragen.
2. De in het eerste lid bedoelde koppelingen moeten voldoen aan de volgende eisen:
 - a. de opwaartse speling van de pen mag niet meer dan 5 mm bedragen;
 - b. de radiale speling in de onderste bus mag niet meer dan 2 mm bedragen;
 - c. de onderste lagerbus mag niet loszitten en de bevestiging ervan mag niet zijn uitgeslagen;
 - d. de sluit- en borginrichting moet goed functioneren;
 - e. de radiale speling van de trekstang in de lagering in de achterbalk mag niet meer dan 2 mm bedragen;
 - f. axiale speling van de trekstang in de lagering in de achterbalk is niet toegestaan;
 - g. de bevestigingsmoer van de trekstang moet deugdelijk vastzitten en moet goed geborgd zijn;
 - h. het gedeelte van de vangmuil dat als geleiding voor het trekoog tijdens het aankoppelen is bedoeld, mag tekenen van vervorming, van scheuren of van uitgebroken delen vertonen, mits daardoor de sterkte of het functioneren van de koppeling met inbegrip van de sluit- en borginrichting niet wordt aangetast. Herstel daarvan door middel van lassen is toegestaan.

Artikel 5.3.69

1. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een schotelkoppeling van 2 of 3,5 inch, mag:
 - a. de onvlakheid van de schotel niet meer dan 3,5 mm bedragen;
 - b. de onvlakheid van de schotel, in afwijking van het bepaalde onder a, voor wat betreft de uiterste linker en rechterzijde over een breedte van 50 mm, gemeten vanaf de buitenzijde van de schotel, niet meer dan 5 mm bedragen;
 - c. de diepte van groeven langer dan 100 mm niet meer dan 2,5 mm bedragen.
2. Een schotelkoppeling van 2 inch moet met ten minste 8 bouten van minimaal klasse 8.8 op het voertuig onderscheidenlijk het subframe zijn bevestigd. De bouten moeten symmetrisch ten opzichte van de langs- en dwarsas van de koppeling zijn geplaatst.
3. De speling in de sluitinrichting van de in het tweede lid bedoelde schotelkoppeling mag, uitgaande van een niet gesleten 2 inch pen, in de lengterichting van het voertuig niet meer dan 2 mm bedragen.
4. Een schotelkoppeling van 3,5 inch moet met ten minste 12 bouten van minimaal klasse 8.8 op het voertuig onderscheidenlijk het subframe zijn bevestigd.
5. De sluit- en borginrichting moet goed functioneren.

Artikel 5.3.70

Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot bijzondere constructies voor het koppelen van voertuigen en andere koppelingen dan bedoeld in de artikelen 5.3.67, 5.3.68 en 5.3.69.

§ 12. Diversen

Artikel 5.3.71

1. Bedrijfsauto's moeten zijn voorzien van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.

2. Bedrijfsauto's mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

3. Bedrijfsauto's mogen, onverminderd het in artikel 29 van het RVV 1990 bepaalde inzake twee- en drietonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

AFDELING 4. MOTORFIETSEN

§0. Algemeen

Artikel 5.4.1

Motorfietsen moeten voldoen aan de volgende eisen:

a. het voertuig moet in overeenstemming zijn met de op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs en in het kentekenregister omtrent het voertuig vermelde gegevens;

b. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn;

c. het merk of de fabrieksaanduiding moet aanwezig zijn;

d. de kentekenplaat moet zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en moet deugdelijk aan de achterzijde van het voertuig zijn bevestigd;

e. het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaat mag niet zijn afgeschermd.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.4.3

1. Het frame of de zelfdragende constructie alsmede de voor- en achtersvork van motorfietsen mag:

a. geen breuken of scheuren vertonen;

b. niet zijn doorgeroest;

c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht dan wel dat het weggedrag van het voertuig nadelig wordt beïnvloed.

2. De onderdelen die deel uitmaken van het frame of van de zelfdragende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.4.4

Een aan een motorfiets gekoppelde zijspanwagen moet deugdelijk aan het frame of aan de zelfdragende constructie van de motorfiets zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.4.6

1. Motorfietsen zonder zijspanwagen mogen niet breder zijn dan 1,00 m.
2. Motorfietsen met zijspanwagen mogen niet breder zijn dan 2,55 m.

§ 3. Motor

Artikel 5.4.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem van motorfietsen moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd.
2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.
3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.4.10

1. Indien de motorfiets is voorzien van een LPG-installatie, moet deze, onverminderd het bepaalde in artikel 5.4.9, voldoen aan in de volgende leden gestelde eisen.
2. De LPG-tank:
 - a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig;
 - b. mag niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak;
 - c. mag geen deuken vertonen.
3. De volgende onderdelen moeten aanwezig zijn:
 - a. de veerveiligheid, die in de buitenlucht moet uitmonden;
 - b. de verdamper/drukregelaar, al dan niet gecombineerd, dan wel een mengregelsysteem;
 - c. de gasdichte kast indien de tank in de zijspanwagen is geplaatst;
 - d. de automatisch inrichting ter begrenzing van de vullingsgraad;
 - e. de automatische afnameklep op de tank;
 - f. het gasmengstuk dan wel een inspuitsysteem;
 - g. de automatische afsluitklep.
4. De in het derde lid genoemde onderdelen moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.
5. De leidingen mogen geen knikken vertonen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.
6. De gasvoerende slangen van rubber mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. De slangen die aan de buitenzijde van een metalen wapening zijn voorzien, mogen geen beschadiging vertonen.

Artikel 5.4.11

1. Motorfietsen moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes.
2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.
3. Motorfietsen moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als

bedoeld in artikel 3 van het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741).

4. Motorfietsen mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau produceren dan de waarde die voor het voertuig is vermeld in het kentekenregister, vermeerderd met 2 dB(A). Het geluidsniveau van de uitlaat wordt vastgesteld op een door Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tezamen aangegeven wijze.

Artikel 5.4.12

1. De accu van motorfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. De bedrading van motorfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

Artikel 5.4.13

De motor van motorfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.4.15

Motorfietsen die in gebruik zijn genomen na 26 november 1975, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

Artikel 5.4.16

De voor de transmissie noodzakelijke onderdelen van motorfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 5. Assen

Artikel 5.4.18

1. De assen van motorfietsen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.4.21

De wielbasis van motorfietsen mag niet meer dan 60 mm afwijken van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister.

Artikel 5.4.24

De wielen, alsmede de onderdelen daarvan, van motorfietsen mogen geen breuken, scheuren of ernstige vervorming vertonen. Onderdelen mogen niet loszitten of ontbreken.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.4.27

1. De wielen van motorfietsen moeten zijn voorzien van luchtbanden.
2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. De profilering van de hoofdgroeven van de banden moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,0 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren.
5. De banden mogen niet zijn opgesneden. Van opsnijden is sprake indien slijtage-indicatoren zijn weggesneden, indien de profielvorm van de groef afwijkt van de originele profielvorm, of indien in de bodem van de groef het karkas van de band zichtbaar is.
6. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.
7. De banden moeten voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen omtrent geschiktheid en montage.

Artikel 5.4.28

1. Indien de motorfiets is voorzien van een veersysteem, moet dit goed werken.
2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.4.29

1. De voor de overbrenging van de stuurkrachten noodzakelijke onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. De voorvork moet zonder zware punten in het balhoofd kunnen draaien.
3. De balhoofdlagering mag geen zichtbare speling vertonen.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.4.31

1. Motorfietsen moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. Het rempedaal onderscheidenlijk de remhandel mag geen zodanige slag maken dat het pedaal dan wel de handel tot een aanslag kan worden ingetrapt of ingedrukt.
3. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
4. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
5. Remkabels mogen niet zijn gerafeld en moeten goed gangbaar zijn.
6. Wielen die zijn voorzien van een trommelrem, moeten in onberemde toestand in beide richtingen kunnen draaien zonder dat de remvoering

aanloopt. De remvoering van wielen die zijn voorzien van een schijfrem, mag in onberemde toestand in beide richtingen enigszins slepen.

7. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.

8. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.

9. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.4.38

1. Motorfietsen, in gebruik genomen na 31 maart 1997, moeten zijn voorzien van twee bedrijfsremmen waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg:

a. bij gebruik van de voorwielrem ten minste $3,9 \text{ m/s}^2$ bedraagt, dan wel indien als gevolg van onvoldoende wrijving deze waarde niet kan worden bereikt, ten minste $5,2 \text{ m/s}^2$ bij gelijktijdig gebruik van de beide remmen bedraagt;

b. bij gebruik van de achterwielrem ten minste $2,6 \text{ m/s}^2$ bedraagt, dan wel indien als gevolg van onvoldoende wrijving deze waarde niet kan worden bereikt, ten minste $5,2 \text{ m/s}^2$ bij gelijktijdig gebruik van de beide remmen bedraagt;

c. bij gebruik van de voorwielrem bij aangekoppelde zijspanwagen ten minste $3,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt;

d. bij gebruik van de achterwielrem bij aangekoppelde zijspanwagen ten minste $3,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt;

e. in geval van een gecombineerde reminrichting:

1°. bij gebruik van de gecombineerde reminrichting ten minste $4,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt, dan wel ten minste $4,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt bij aangekoppelde zijspanwagen, en

2°. bij gebruik van de andere rem ten minste $2,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

2. Motorfietsen, in gebruik genomen na 26 november 1975 doch voor 1 april 1997, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg:

a. bij gebruik van beide remmen tezamen ten minste $4,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt, en bij aangekoppelde zijspanwagen ten minste $4,1 \text{ m/s}^2$;

b. bij gebruik van de voorwielrem ten minste $3,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt;

c. bij gebruik van de achterwielrem ten minste $2,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

3. Motorfietsen, in gebruik genomen na 30 juni 1967 doch vóór 27 november 1975, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg bij gebruik van beide remmen tezamen ten minste $4,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

4. Motorfietsen, in gebruik genomen vóór 1 juli 1967, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg bij gebruik van beide remmen tezamen ten minste $3,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

5. De voor het gebruik van de remmen benodigde bedieningskracht mag bij motorfietsen die in gebruik zijn genomen na 26 november 1975, bij gebruik van een remhandel niet meer dan 200N en bij gebruik van een rempedaal niet meer bedragen dan:

a. 500 N, dan wel

b. 350 N indien de motorfiets na 31 maart 1997 in gebruik is genomen.

Artikel 5.4.41

1. Windschermen en stroomlijnkappen van motorfietsen mogen de bediening van de stuurinrichting, de koppeling en de remmen niet belemmeren.

2. Windschermen, stroomlijnkappen en permanent aangebrachte inrichtingen om lading mee te kunnen vervoeren, moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.4.45

1. Motorfietsen die in gebruik zijn genomen na 26 november 1975, moeten zijn voorzien van:

- a. een linker buitenspiegel;
- b. een rechterbuitenspiegel indien de maximum snelheid van het voertuig 100 km/h of meer kan bedragen en het voertuig na 31 december 1996 in gebruik is genomen.

2. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.

3. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

Artikel 5.4.46

1. De zitplaats of zitplaatsen van motorfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. Voetsteunen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.4.48

1. Motorfietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. De wielen onderscheidenlijk banden van motorfietsen moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

3. Geen deel aan de buitenzijde van een motorfiets mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.4.51

Motorfietsen moeten zijn voorzien van:

- a. een groot licht;
- b. een dimlicht;
- c. richtingaanwijzers, indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1996;
- d. een achterlicht indien het voertuig in gebruik is genomen na 26 november 1975, dan wel een of twee achterlichten indien het voertuig in gebruik is genomen voor 27 november 1975;
- e. een remlicht indien het voertuig in gebruik is genomen na 26 november 1975;
- f. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;
- g. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig.

Artikel 5.4.52

Zijspanwagens, verbonden aan een motorfiets, moeten zijn voorzien van:

- a. een achterlicht;
- b. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig.

Artikel 5.4.53

1. Het grote licht en het dimlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De richtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen.
3. Het achterlicht mag niet anders dan rood stralen.
4. Het remlicht mag niet anders dan rood of ambergeel stralen.
5. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

Artikel 5.4.55

1. De in de artikelen 5.4.51 en 5.4.52 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn.
5. De in de artikelen 5.4.51 en 5.4.52 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.
6. De retroreflector mag geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.
7. Remlichten van motorfietsen moeten werken bij bediening van de achterwielrem of de voorwielrem.

Artikel 5.4.56

1. Het dimlicht van motorfietsen moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een koplamp-testapparaat dan wel een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het apparaat dan wel het scherm, voldoet aan de volgende eisen:
 - a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
 - b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;
 - c. het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich bevinden tussen of op de lijnen op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm, die overeenkomen met een daling van de lichtbundel ten opzichte van de horizontale middenlijn van de koplamp van 5 tot 40 mm/m;
 - d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:
 - 1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm;
 - 2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte:
 - a. bij controle met een koplamp-testapparaat niet links van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat vallen, dan wel
 - b. bij controle met een verlichtingsscherm maximaal 20 mm/m links

van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.

2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

Artikel 5.4.57

1. Motorfietsen mogen zijn voorzien van:

- a. een stadslicht;
- b. een mistlicht aan de voorzijde van het voertuig;
- c. een mistlicht aan de achterzijde van het voertuig;
- d. waarschuwingsknipperlichten;
- e. een of twee parkeerlichten;
- f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig;
- g. een witte retroreflector aan de voorzijde van het voertuig;
- h. een richtlicht;
- i. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
- j. werklichten.

2. Lichten die ingevolge artikel 5.4.51 verplicht zijn gesteld voor voertuigen die na een in dat artikel genoemd tijdstip in gebruik zijn genomen, mogen zijn aangebracht op voertuigen die voor of op dat tijdstip in gebruik zijn genomen mits wordt voldaan aan de in artikel 5.4.53 met betrekking tot die lichten gestelde eisen.

3. Motorfietsen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.4.58

1. Zijspanwagens, verbonden aan een motorfiets, mogen zijn voorzien van:

- a. een stadslicht;
- b. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten;
- c. een remlicht;
- d. een witte retroreflector aan de voorzijde van de zijspanwagen;
- e. een ambergele retroreflector aan elke zijkant van de zijspanwagen;
- f. een parkeerlicht aan de verst van de motorfiets verwijderde zijkant van de zijspanwagen.

2. Zijspanwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.4.59

1. Het mistlicht aan de voorzijde, het richtlicht, het bermlicht en het stadslicht mogen naar voren niet anders dan wit of geel stralen.

2. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.

3. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.

4. Het remlicht en het mistlicht aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.

5. Artikel 5.4.55, tweede, derde en vierde lid, is van toepassing.

6. Op het mistlicht aan de voorzijde van het voertuig is artikel 5.4.55, eerste tot en met vijfde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.4.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje dan wel door de stand van de schakelaar aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.4.64

Motorfietsen mogen, met uitzondering van groot licht, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.4.65

Motorfietsen mogen, onverminderd het in de artikelen 29 en 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.4.51, 5.4.52, 5.4.57 en 5.4.58 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 12. Diversen

Artikel 5.4.71

1. Motorfietsen moeten zijn voorzien van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.

2. Motorfietsen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van de motorfiets of de zijspanwagen te voorkomen, alsmede van een geluidssignaal dat de bestuurder kenbaar maakt dat de richtingaanwijzer is ingeschakeld.

3. Motorfietsen mogen, onverminderd het in artikel 29 van het RVV 1990 bepaalde inzake twee- en drietonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

AFDELING 5. DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

§ 0. Algemeen

Artikel 5.5.0

1. De in deze afdeling vermelde eisen zijn uitsluitend van toepassing op driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg.

2. Op driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg zijn de in afdeling 3 van dit hoofdstuk ten aanzien van bedrijfsauto's gestelde eisen voor zover door Onze Minister aangegeven, van toepassing.

3. Onze Minister kan nadere regels vaststellen met betrekking tot de in het tweede lid bedoelde driewielige motorrijtuigen.

Artikel 5.5.1

Driewielige motorrijtuigen moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. het voertuig moet in overeenstemming zijn met de op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs en in het kentekenregister omtrent het voertuig vermelde gegevens;
- b. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn;
- c. de kentekenplaten moeten zijn voorzien van het in artikel 5 van het

Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en moeten deugdelijk aan de voor- en achterzijde van het voertuig zijn bevestigd;
d. het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaten mogen niet zijn afgeschermd.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.5.3

1. De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van driewielige motorrijtuigen mogen:
 - a. geen breuken of scheuren vertonen;
 - b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.
2. Indien het driewielig motorrijtuig is opgebouwd uit een frame met voor- of achterspork mogen deze onderdelen:
 - a. geen breuken of scheuren vertonen;
 - b. niet zijn doorgeroest;
 - c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht.
3. De onderdelen die deel uitmaken van het frame of van de zelfdragende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd.
4. Onze Minister stelt regels vast inzake corrosie van de in het eerste lid bedoelde onderdelen alsmede de bevestiging daarvan.

Artikel 5.5.4

De bovenbouw van driewielige motorrijtuigen moet deugdelijk op het onderstel dan wel het frame zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.5.6

- Driewielige motorrijtuigen mogen:
- a. niet langer zijn dan 12,00 m;
 - b. niet breder zijn dan 2,55 m;
 - c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

§ 3. Motor

Artikel 5.5.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem dan wel van de elektrische aandrijving van driewielige motorrijtuigen moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.
2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.
3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.5.10

1. Indien het driewielig motorrijtuig is voorzien van een LPG-installatie, moet deze, onverminderd het bepaalde in artikel 5.5.9, voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen.
2. De LPG-tank:
 - a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig;

b. mag niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak;

c. mag geen deuken vertonen.

3. De LPG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst en indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1994, niet op het dak zijn geplaatst.

4. De volgende onderdelen moeten aanwezig zijn:

a. de veerveiligheid, die in de buitenlucht moet uitmonden;

b. de verdamper/drukregelaar, al dan niet gecombineerd, dan wel een mengregelsysteem;

c. de gasdichte kast indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 maart 1979, tenzij de tank in de open lucht is geplaatst;

d. de automatische inrichting ter begrenzing van de vullingsgraad indien het voertuig na 30 juni 1983 in gebruik is genomen;

e. de automatische afnameklep op de tank indien het voertuig na 31 december 1987 in gebruik is genomen;

f. het gasmengstuk dan wel een inspuitsysteem;

g. de automatische afsluitklep.

5. Op de LPG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig.

6. Indien het voertuig na 31 december 1977 in gebruik is genomen, mag het vullen van de tank alleen buiten het voertuig kunnen geschieden.

7. De in het vierde lid genoemde onderdelen moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

8. De leidingen mogen geen knikken vertonen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

9. De gasvoerende slangen van rubber mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. De slangen die aan de buitenzijde van een metalen wapening zijn voorzien, mogen geen beschadiging vertonen.

Artikel 5.5.11

1. Driewielige motorrijtuigen met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes.

2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.

3. Driewielige motorrijtuigen moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 3 van het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741). Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs.

4. Het uitlaatsysteem moet behoorlijk geluiddempend zijn.

Artikel 5.5.12

1. De accu van driewielige motorrijtuigen moet deugdelijk zijn bevestigd.

2. De bedrading van driewielige motorrijtuigen moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

Artikel 5.5.13

1. De motorsteunen van driewielige motorrijtuigen moeten deugdelijk aan het chassis dan wel de carrosserie alsmede aan de motor zijn bevestigd. Indien de motor en de versnellingsbak zijn samengebouwd, dan worden de steunen van de versnellingsbak mede als motorsteunen beschouwd.

2. De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de

rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.5.15

Driewielige motorrijtuigen, in gebruik genomen na 26 november 1975, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

Artikel 5.5.16

1. De onderdelen van de aandrijving van driewielige motorrijtuigen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het eerste lid.

§ 5. Assen

Artikel 5.5.18

1. De assen van driewielige motorrijtuigen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.

2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.

4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

Artikel 5.5.19

1. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels van driewielige motorrijtuigen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels alsmede de overige draaipunten van de wielophanging mogen niet te veel speling vertonen.

3. Indien een gedeelte van de binnenkant van het fuseekogelhuis en van de fuseekogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.

4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.5.20

1. De wiellagers van driewielige motorrijtuigen mogen niet te veel speling vertonen.

2. Verschijnselen van slijtage of beschadiging mogen niet hoorbaar of voelbaar zijn.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.5.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van driewielige motorrijtuigen mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.5.27

1. De wielen van driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van luchtbanden.
2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. De profilering van de hoofdgroeven van de banden moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren.
5. De banden mogen niet zijn opgesneden. Van opsnijden is sprake indien slijtage-indicatoren zijn weggesneden, indien de profielvorm van de groef afwijkt van de originele profielvorm, of indien in de bodem van de groef het karkas van de band zichtbaar is.
6. De banden op een as moeten dezelfde karkasstructuur hebben, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.32.
7. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

Artikel 5.5.28

1. Indien het driewielig motorrijtuig is voorzien van een veersysteem, moet dit goed werken.
2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast en moeten deugdelijk zijn bevestigd.
3. Driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 1000 kg, dan wel met een ledige massa van meer dan 400 kg, moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers.
4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.5.29

1. De bestuurde wielen van driewielige motorrijtuigen moeten goed reageren op de draaiing van het stuurwiel.
2. Bij draaiing van het stuurwiel tot aan de aanslagen mogen geen weerstanden voelbaar zijn en moeten de wielen onderscheidenlijk de banden vrij kunnen draaien.
3. De voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.
4. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.

5. Flexibele koppelingen mogen niet in ernstige mate zijn gescheurd en de vulcanisatie mag niet in ernstige mate zijn losgeraakt.
6. De verbindingen in het stangenstelsel mogen niet te veel speling vertonen.
7. Indien een gedeelte van de binnenkant van het stuurkogelhuis en van de stuurkogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.
8. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het derde, vijfde en zesde lid.

Artikel 5.5.30

1. Indien het driewielig motorrijtuig is voorzien van een voorvork, moet deze zonder zware punten in het balhoofd kunnen draaien.
2. De balhoofdlagering mag geen zichtbare speling vertonen.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.5.31

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. De rembekrachtiger en remkrachtregelaar moeten goed functioneren.
3. Het rempedaal onderscheidenlijk de remhandel mag geen zodanige slag maken dat het pedaal dan wel de handel tot een aanslag kan worden ingetrapt of ingedrukt.
4. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
5. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
6. Remkabels mogen niet zijn gerafeld en moeten goed gangbaar zijn.
7. Wielen die zijn voorzien van een trommelrem, moeten in onberemde toestand in beide richtingen kunnen draaien zonder dat de remvoering aanloopt. De remvoering van wielen die zijn voorzien van een schijfrem, mag in onberemde toestand in beide richtingen enigszins slepen.
8. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.
9. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
10. Remcilinders moeten zijn voorzien van stofhoezen die niet in ernstige mate mogen zijn beschadigd.
11. Anti-blokkeersystemen moeten goed functioneren en moeten zijn voorzien van een deugdelijke waarschuwingseinrichting die in werking treedt zodra het systeem faalt.
12. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a en b, en het vijfde lid, onderdeel a.

Artikel 5.5.32

1. Driewielige motorrijtuigen, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moeten indien het hydraulisch remsysteem niet is voorzien van een

toegankelijk remvloeistofreservoir, waarvan het vloeistofpeil te controleren is zonder het reservoir te openen, zijn voorzien van:

- a. een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra het niveau van de remvloeistof onder het vereiste minimum niveau is gedaald, of
 - b. in geval van een gescheiden remsysteem een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra een van de kringen van het remsysteem faalt.
2. De goede werking van het signaal van de in het eerste lid bedoelde waarschuwingsinrichtingen moet kunnen worden gecontroleerd.
3. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.5.38

1. Driewielige motorrijtuigen, in gebruik genomen na 31 maart 1990, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg:
 - a. ten minste $4,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt bij een pedaalkracht van niet meer dan 500 N onderscheidenlijk bij een kracht op de remhandel van niet meer dan 200 N;
 - b. ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt bij een pedaalkracht van niet meer dan 700 N onderscheidenlijk bij een kracht op de remhandel van niet meer dan 200 N, indien het een voertuig betreft dat voor 1 april 1997 in gebruik is genomen en dat is bestemd voor het vervoer van goederen;
 - c. in geval van een gecombineerde reminrichting:
 - 1°. bij gebruik van de gecombineerde reminrichting ten minste $4,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt, en
 - 2°. bij gebruik van de andere bedrijfsrem of hulprem ten minste $2,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt.
2. Driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg, in gebruik genomen na 26 november 1975 doch vóór 1 april 1990, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt bij een pedaalkracht van niet meer dan 700 N onderscheidenlijk bij een kracht op de remhandel van niet meer dan 200 N.
3. Driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van niet meer dan 400 kg, in gebruik genomen na 26 november 1975 doch vóór 1 april 1990, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt, welke waarde bij voertuigen met twee reminrichtingen moet worden gehaald bij gebruik van beide remmen tezamen; bij gebruik van elke der reminrichtingen afzonderlijk moet de remvertraging ten minste $1,7 \text{ m/s}^2$ bedragen.
4. Driewielige motorrijtuigen, in gebruik genomen voor 27 november 1975, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $3,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt, welke waarde bij voertuigen met twee reminrichtingen moet worden gehaald bij gebruik van beide remmen tezamen.
5. De bedrijfsrem van driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg moet op alle wielen werken.
6. Driewielige motorrijtuigen mogen op een droge of nagenoeg droge weg niet uitbreken ten gevolge van een verschil in remwerking tussen de wielen van elke as onderscheidenlijk ten gevolge van overberemming van de achteras.
7. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepaalde in het zesde lid.

Artikel 5.5.39

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een parkeerrem die op ten minste één as werkt.

2. De parkeerrem van driewielige motorrijtuigen, in gebruik genomen na 30 juni 1967, moet het voertuig op een helling van 16,0% in beide richtingen in stilstand kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt en de rem ook in achterwaartse richting functioneert.

3. De remvertraging van de parkeerrem van driewielige motorrijtuigen, in gebruik genomen voor 1 juli 1967, moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,0 \text{ m/s}^2$ bedragen.

Artikel 5.5.40

1. Indien het driewielig motorrijtuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen en is voorzien van een geheel afzonderlijk hulpremsysteem, moet:

a. het hulpremsysteem goed functioneren;
b. de remwerking redelijk gelijkmatig over de wielen links en rechts van de as zijn verdeeld.

2. De remvertraging van het in het eerste lid bedoelde hulpremsysteem moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $2,0 \text{ m/s}^2$ bedragen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.5.41

1. De deuren van driewielige motorrijtuigen moeten goed sluiten. De deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde of vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend.

2. Het slot en de scharnieren van de motorkap of het kofferdeksel aan de voorzijde van het voertuig moeten een goede sluiting waarborgen.

3. De bevestiging van de scharnieren van de deuren, de motorkap en het kofferdeksel mag niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast.

4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde lid.

Artikel 5.5.42

1. De voorruit, de zijruiten dan wel het windscherm van driewielige motorrijtuigen mogen:

a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen,
die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.

2. Indien het driewielig motorrijtuig niet is voorzien van een rechterbuitenspiegel, mag de achterraut:

a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen,
die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.

3. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.5.43

1. Driewielige motorrijtuigen met een voorruit met een ledige massa van niet meer dan 400 kg, die na 26 november 1975 in gebruik zijn genomen, alsmede driewielige motorrijtuigen met een voorruit, met een ledige massa van meer dan 400 kg moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.
2. Driewielige motorrijtuigen met een voorruit, die na 26 november 1975 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 5.5.44

Driewielige motorrijtuigen met een voorruit en met een gesloten carrosserie, die na 30 september 1971 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

Artikel 5.5.45

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een linker buitenspiegel. Deze eis geldt niet voor voertuigen:
 - a. waarvan de ledige massa niet meer bedraagt dan 400 kg,
 - b. waarbij de bestuurder een zodanige plaats inneemt dat hij van zijn zitplaats het achter hem gelegen weggedeelte kan overzien, en
 - c. die in gebruik zijn genomen vóór 27 november 1975.
2. Driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie moeten zijn voorzien van een binnenspiegel. Deze eis geldt niet voor voertuigen die voldoen aan de in het eerste lid, onderdelen a en b, genoemde voorwaarden.
3. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een rechter-buitenspiegel indien met de verplichte binnenspiegel het achter het voertuig gelegen weggedeelte niet voldoende kan worden overzien. Indien de binnenspiegel geen zicht naar achteren mogelijk maakt, behoeft deze niet aanwezig te zijn.
4. De aan de zijde van de bestuurder bevestigde buitenspiegel moet vanuit de binnenzijde bij gesloten portier kunnen worden versteld. Deze eis geldt niet voor driewielige motorrijtuigen die vóór 1 januari 1975 in gebruik zijn genomen. De spiegels van deze voertuigen moeten, na door een duw te zijn omgeklapt, zonder verstelling in de oorspronkelijke stand terug kunnen klappen.
5. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.
6. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verveerd.

Artikel 5.5.46

1. De zitplaatsen van driewielige motorrijtuigen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.
2. Bij driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg, in gebruik genomen na 30 september 1971, moeten:
 - a. verschuifbare zitplaatsen in elke mogelijke stand automatisch zijn vergrendeld;
 - b. verstelbare rugleuningen van zitplaatsen in elke mogelijke stand kunnen worden vergrendeld;
 - c. de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, dan wel de rugleuningen van de voorste zitplaatsen, indien zij scharnierend zijn, in de normale stand automatisch zijn vergrendeld.

Artikel 5.5.47

1. Driewielige motorrijtuigen met een gesloten carrosserie, die na 31 december 1989 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van autogordels voor alle naar voren gerichte zitplaatsen.

2. Driewielige motorrijtuigen die na 1 januari 1971 doch voor 1 januari 1990 in gebruik zijn genomen en die zijn ingericht voor het vervoer van personen of die beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kunnen worden ingericht, moeten zijn voorzien van autogordels voor de zitplaats van de bestuurder en de naast deze plaats aanwezige zitplaatsen, voor zover deze aan een portier grenzen.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde verplichtingen gelden niet voor voertuigen die voor 1 januari 1995 in gebruik zijn genomen en die blijkens een aantekening in het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs niet van bevestigingspunten voor autogordels behoeven te zijn voorzien.

4. De autogordels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

5. De autogordels moeten zijn voorzien van een goed werkende sluiting en een goed werkende blokkering. Oprolmechanismen moeten zodanig functioneren dat de gordel aanligt na het omdoen ervan.

Artikel 5.5.48

1. Driewielige motorrijtuigen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van driewielige motorrijtuigen, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. De wielen onderscheidenlijk banden van driewielige motorrijtuigen moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

5. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van het driewielige motorrijtuig bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.

6. Geen deel aan de buitenzijde van een driewielig motorrijtuig mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.5.51

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van:

- a. twee of vier grote lichten;
- b. twee dimlichten;
- c. twee stadslichten, indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 juni 1967, en twee of vier stadslichten, indien het voertuig voor 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- d. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, dan wel één richtingaanwijzer aan elke zijkant indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;
- e. waarstuwingsknipperlichten indien het voertuig na 31 december 1996 in gebruik is genomen;

f. twee achterlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen en twee of vier achterlichten, indien het voertuig voor 1 juli 1967 in gebruik is genomen;

g. twee remlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel één of twee remlichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen;

h. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;

i. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig.

2. De in het eerste lid, onderdelen d en g, genoemde lichten zijn niet verplicht voor driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van niet meer dan 400 kg, in gebruik genomen voor 27 november 1975, waarbij de bestuurder een zodanige plaats inneemt dat de door hem met de arm gegeven seinen zowel goed zichtbaar zijn voor het tegemoetkomend verkeer als voor het achteropkomend verkeer.

3. Driewielige motorrijtuigen met een breedte van niet meer dan 1,00 m en uitgerust met één voorwiel mogen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a, b en c, zijn voorzien van:

a. één groot licht;

b. één dimlicht;

c. één stadslicht.

4. Driewielige motorrijtuigen met een breedte van niet meer dan 1,00 m en uitgerust met één achterwiel mogen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdelen f, g en i, zijn voorzien van:

a. één achterlicht;

b. één remlicht;

c. één niet-driehoekige rode retroreflector.

Artikel 5.5.53

1. De grote lichten, dimlichten en stadslichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen naar voren niet anders dan ambergeel of wit en naar achteren niet anders dan ambergeel of rood stralen.

3. De achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.

4. De remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.

5. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

Artikel 5.5.55

1. De in artikel 5.5.51 bedoelde lichten moeten goed werken.

2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.

4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.5.51 vermelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.7, eerste lid.

6. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

7. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

Artikel 5.5.56

1. Het dimlicht van driewielige motorrijtuigen moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een koplamp-testapparaat dan wel een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het apparaat dan wel het scherm, voldoet aan de volgende eisen:

- a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
- b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;
- c. het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich bevinden tussen of op de lijnen op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm, die overeenkomen met een daling van de lichtbundel ten opzichte van de horizontale middenlijn van de koplamp van 5 tot 40 mm/m;

d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:

1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm;

2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte:

- a. bij controle met een koplamp-testapparaat niet links van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat vallen, dan wel
- b. bij controle met een verlichtingsscherm maximaal 20 mm/m links van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.

2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.5.57

1. Driewielige motorrijtuigen mogen zijn voorzien van:

- a. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;
- b. één of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
- c. parkeerlichten, indien het voertuig niet langer is dan 6,00 m en niet breder is dan 2,00 m;
- d. één of twee achteruitrijlichten;
- e. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig;
- f. twee herhalingswaarschuwingssnipperlichten aan het meest naar achteren gelegen gedeelte van de zich aan de zij- of achterkant van het voertuig bevindende laad- en losklep in horizontale stand;
- g. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig;
- h. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- i. een richtlicht;
- j. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
- k. werklichten.

2. Lichten die ingevolge artikel 5.5.51 verplicht zijn gesteld voor voertuigen die na een in dat artikel genoemd tijdstip in gebruik zijn genomen, mogen zijn aangebracht op voertuigen die voor of op dat tijdstip in gebruik zijn genomen mits wordt voldaan aan de in artikel 5.5.53 met betrekking tot die lichten gestelde eisen.

3. Driewielige motorrijtuigen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.5.59

1. De mistlichten aan de voorzijde, de achteruitrijlichten, het richtlicht en het bermlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De mistlichten aan de achterzijde van het voertuig mogen niet anders dan rood stralen.
3. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.
4. De zijrichtingaanwijzers mogen naar voren niet anders dan ambergeel of wit en naar achteren niet anders dan ambergeel of rood stralen.
5. Artikel 5.5.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing.
6. Op de mistlichten aan de voorzijde alsmede aan de achterzijde van het voertuig is artikel 5.5.55, eerste tot en met vijfde en zevende lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.5.61

1. De verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, bedoeld in de artikelen 5.5.51, eerste en tweede lid, en 5.5.57, moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.
2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor de grote lichten, richtlichten, bermlichten, achteruitrijlichten, remlichten, de verlichting van de kentekenplaat aan de achterzijde van het voertuig, mistlichten aan de achterzijde van het voertuig, en werklichten.

Artikel 5.5.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.5.63

Achteruitrijlichten van driewielige motorrijtuigen mogen alleen kunnen branden indien de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld.

Artikel 5.5.64

Driewielige motorrijtuigen mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.5.65

Driewielige motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.5.51 en 5.5.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen driewielig motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 5.5.66

1. Indien het driewielig motorrijtuig is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting deugdelijk zijn bevestigd en mag deze niet zijn gescheurd, gebroken of vervormd. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

2. Bij een inrichting als bedoeld in het eerste lid, die is voorzien van een koppelingskogel met een nominale diameter van 50 mm:

- a. moet de diameter van de kogel ten minste 49 mm bedragen;
- b. moet de sluit- en borginrichting van een afneembare kogel goed werken en moet de bevestiging van het kogelgedeelte nagenoeg spelingvrij zijn.

§ 12. Diversen

Artikel 5.5.71

1. Driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.

2. Driewielige motorrijtuigen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

3. Driewielige motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

AFDELING 6. BROMFIETSEN

§ 0. Algemeen

Artikel 5.6.1

1. Bromfietsen moeten voldoen aan de volgende eisen:

a. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn;

b. zij moeten:

1°. behoren tot een door Onze Minister goedgekeurd type of exemplaar en zijn voorzien van:

I. een constructieplaat waarop de volgende gegevens zijn vermeld:

A. de naam van de fabrikant;

B. het goedkeuringsnummer betreffende de goedkeuring van het voertuig;

C. het identificatienummer van het voertuig;

D. het geluidsniveau tijdens stilstand in dB(A) bij een daarbij behorend aantal toeren per minuut, of

II een goed leesbaar goedkeuringsmerk dat is aangebracht op het balhoofd of op enig ander deel van het frame, dan wel

2°. zijn uitgerust met een verbrandingsmotor, behorende tot een na 1 juli 1958 door Onze Minister goedgekeurd type, voorzien van een goed leesbaar goedkeuringsmerk, dan wel

3°. zijn uitgerust met een verbrandingsmotor, waarvan het merk en het type door Onze Minister vóór 1 juli 1958 in de Nederlandse Staatscourant zijn bekendgemaakt;

c. zij moeten zijn voorzien van een gele plaat of, indien zij blijken het in onderdeel b genoemde goedkeuringsmerk of goedkeuringsnummer zijn geconstrueerd voor een maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h, van een oranje plaat.

2. Onze Minister stelt regels vast omtrent:

a. de wijze waarop het in het eerste lid, onderdeel b, bedoelde goedkeuringsmerk moet zijn aangebracht;

b. de in het eerste lid, onderdeel c, genoemde plaat en de wijze waarop deze moet zijn aangebracht. Bromfietsen met twee voorwielen alsmede bromfietsen waarbij om constructieve redenen de plaat niet in het midden

boven het voorwiel kan worden aangebracht, moeten zijn voorzien van twee gele of twee oranje platen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.6.3

1. Het frame of de zelfdragende constructie alsmede de voor- en achtersvork van bromfietsen mag:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet zijn doorgeroest;
- c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht dan wel dat het weggedrag van het voertuig nadelig wordt beïnvloed.

2. De onderdelen die deel uitmaken van het frame of van de zelfdragende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.6.4

Een aan een bromfiets gekoppelde zijspanwagen moet deugdelijk aan het frame of aan de zelfdragende constructie van de bromfiets zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.6.6

1. Bromfietsen op twee wielen mogen niet breder zijn dan 0,75 m.
2. Bromfietsen op drie wielen en bromfietsen met zijspanwagen mogen niet breder zijn dan 1,50 m.

§ 3. Motor

Artikel 5.6.8

1. Bromfietsen mogen niet meer vermogen kunnen afgeven dan:

- a. 0,15 kW voor bromfietsen die blijken het in artikel 5.6.1, eerste lid, onderdeel b, genoemde goedkeuringsmerk zijn geconstrueerd voor een maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h;
- b. 0,44 kW voor andere bromfietsen dan onder a bedoeld.

2. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor bromfietsen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor waarvan het merk en het type door Onze Minister vóór 1 juli 1958 in de Nederlandse Staatscourant zijn bekendgemaakt.

3. Onze Minister stelt regels vast omtrent de wijze van meten van het in het eerste lid bedoelde vermogen.

Artikel 5.6.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem dan wel van de elektrische aandrijving van bromfietsen moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd.

2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.

3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.6.11

1. Bromfietsen met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes.
2. De uitmonding van de uitlaatleiding van bromfietsen mag niet hoger zijn gelegen dan de bovenkant van de zitplaats.
3. De uitstroomrichting van de uitlaatleiding moet horizontaal en evenwijdig aan het mediaanlangsvlak van het voertuig zijn.
4. Bromfietsen moeten blijven behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2 van het Besluit typekeuring bromfietsen luchtverontreiniging (Stb. 1984, 525).
5. Bromfietsen mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau kunnen produceren dan 97 dB(A) voor bromfietsen die blijkens het in artikel 5.6.1, eerste lid, onderdeel b, genoemde goedkeuringsmerk zijn geconstrueerd voor een maximum snelheid van meer dan 25 km/h, en niet meer dan 90 dB(A) voor andere bromfietsen.
6. Onze Minister stelt regels vast omtrent de wijze van meten van de in het vijfde lid bedoelde geluidproductie.

Artikel 5.6.12

De elektrische bedrading van bromfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

Artikel 5.6.13

De motor van bromfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.6.16

De voor de transmissie noodzakelijke onderdelen van bromfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 5. Assen

Artikel 5.6.18

1. De assen van bromfietsen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.6.24

De wielen, alsmede de onderdelen daarvan, van bromfietsen mogen geen breuken, scheuren of ernstige vervorming vertonen. Onderdelen mogen niet loszitten of ontbreken.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.6.27

1. De wielen van bromfietsen moeten zijn voorzien van luchtbanden.
2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. Over de gehele omtrek en breedte van het loopvlak van de banden moet profilering aanwezig zijn.
5. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

Artikel 5.6.28

1. Indien de bromfiets is voorzien van een veersysteem, moet dit goed werken.
2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.6.29

1. De voor de overbrenging van de stuurkrachten noodzakelijke onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. De voorvork moet zonder zware punten in het balhoofd kunnen draaien.
3. De balhoofdlagering mag geen zichtbare speling vertonen.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.6.31

1. Bromfietsen moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. Het rempedaal onderscheidenlijk de remhandel mag geen zodanige slag maken dat het pedaal dan wel de handel tot een aanslag kan worden ingetrapt of ingedrukt.
3. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
4. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
5. Remkabels mogen niet zijn gerafeld en moeten goed gangbaar zijn.
6. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.
7. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
8. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.6.38

Bromfietsen moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt, dan wel ten minste $2,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt indien het een bromfiets betreft die behoort tot een type dat door Onze Minister is goedgekeurd vóór 1 januari 1966.

Artikel 5.6.39

Van bromfietsen op meer dan twee wielen moet één van de remmen in aangezette toestand kunnen worden vastgezet, tenzij een afzonderlijke vastzetinrichting aanwezig is.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.6.41

1. Windschermen en stroomlijnkappen van bromfietsen mogen de bediening van de stuurinrichting, de koppeling en de remmen niet belemmeren.

2. Windschermen, stroomlijnkappen en permanent aangebrachte inrichtingen om lading mee te kunnen vervoeren, moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.6.46

1. De zitplaats of zitplaatsen van bromfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. Bromfietsen moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde trappers of voetsteunen voor de bestuurder.

Artikel 5.6.48

1. Bromfietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. De wielen onderscheidenlijk banden van bromfietsen moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

3. Geen deel aan de buitenzijde van een bromfiets mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.6.51

1. Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van:

- a. een dimlicht;
- b. een achterlicht;
- c. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig.

2. Bromfietsen op drie wielen moeten zijn voorzien van:

- a. een of twee dimlichten indien het voertuig is voorzien van één voorwiel, dan wel twee dimlichten indien het voertuig is voorzien van twee voorwielen;
- b. één achterlicht indien het voertuig is voorzien van één achterwiel, dan wel twee achterlichten indien het voertuig is voorzien van twee achterwielen;

- c. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig;
- d. een naar voren gerichte witte retroreflector aan de uiterste linkerzijde van het voertuig indien het breder is dan 0,75 m en is voorzien van één voorwiel.

Artikel 5.6.52

Zijspanwagens, verbonden aan een bromfiets, moeten zijn voorzien van een niet-driehoekige rode retroreflector, aangebracht aan de achterzijde van het voertuig op ten minste 0,25 m en ten hoogste 0,90 m boven het wegdek.

Artikel 5.6.53

- 1. Het dimlicht mag niet anders dan wit of geel stralen.
- 2. Het achterlicht mag niet anders dan rood stralen.

Artikel 5.6.55

- 1. De in de artikelen 5.6.51 en 5.6.52 bedoelde lichten moeten goed werken.
- 2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
- 3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt, dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
- 4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn.
- 5. De in de artikelen 5.6.51 en 5.6.52 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.
- 6. De in de artikelen 5.6.51 en 5.6.52 bedoelde retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen die de retroreflectie beïnvloeden.

Artikel 5.6.57

- 1. Bromfietsen mogen zijn voorzien van:
 - a. een groot licht;
 - b. een stadslicht;
 - c. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten;
 - d. een remlicht;
 - e. een naar voren gerichte witte retroreflector indien deze niet reeds ingevolge artikel 5.6.51 verplicht is;
 - f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig en ambergele retroreflectoren aan de trappers.
- 2. Bromfietsen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.6.58

- 1. Zijspanwagens, verbonden aan een bromfiets, mogen zijn voorzien van:
 - a. een stadslicht aan de uiterste buitenzijde van het voertuig op ten minste 0,35 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek;
 - b. een achterlicht;
 - c. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten;
 - d. een remlicht;
 - e. een naar voren gerichte witte retroreflector aan de voorzijde van het

voertuig, aangebracht aan de uiterste buitenzijde op ten minste 0,40 m en ten hoogste 1,20 m boven het wegdek;

f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig.

2. Zijspanwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.6.59

1. Het grote licht en het stadslicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. Het achterlicht en het remlicht mogen niet anders dan rood stralen.

3. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.

4. Artikel 5.6.55, tweede, derde en vierde lid, is van toepassing.

Artikel 5.6.64

Bromfietsen mogen, met uitzondering van groot licht, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.6.65

Bromfietsen mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.6.51, 5.6.52, 5.6.57 en 5.6.58 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 12. Diversen

Artikel 5.6.71

1. Bromfietsen moeten zijn voorzien van een goed werkende bel of van een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte.

2. Bromfietsen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die er toe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van de bromfiets of de zijspanwagens te voorkomen.

3. Bromfietsen mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

AFDELING 7. MOTORRIJTUIGEN MET BEPERKTE SNELHEID

§ 0. Algemeen

Artikel 5.7.1

Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat op een vast voertuigdeel is ingeslagen dan wel op de motor is aangebracht, welk nummer goed leesbaar is.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.7.3

De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen:

a. geen breuken of scheuren vertonen;

b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat

de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

Artikel 5.7.4

1. De bovenbouw van motorrijtuigen met beperkte snelheid moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.
2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.7.6

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen:
 - a. niet langer zijn dan 12,00 m;
 - b. niet breder zijn dan 2,60 m;
 - c. niet hoger zijn dan 4,00 m.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, mogen rijdende werktuigen breder zijn dan 2,60 m, doch niet breder dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is en niet breder dan 3,00 m.

Artikel 5.7.7

1. De last onder enig wiel van motorrijtuigen met beperkte snelheid mag niet meer bedragen dan 5000 kg.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mag de last onder enig wiel van een rijdend werktuig niet meer bedragen dan 6000 kg.
3. De totale massa van motorrijtuigen met beperkte snelheid mag niet meer bedragen dan 50 000 kg.
4. In afwijking van het bepaalde in het derde lid mag de totale massa van motorrijtuigen met beperkte snelheid die zijn voorzien van rupsbanden, niet meer bedragen dan 10 000 kg.

§ 3. Motor

Artikel 5.7.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd.
2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.
3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.7.11

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes. De verbindingen van deelbare uitlaatleidingen moeten zoveel mogelijk gasdicht zijn.
2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.
3. Het uitlaatsysteem moet behoorlijk geluiddempend zijn.

Artikel 5.7.12

1. De accu van motorrijtuigen met beperkte snelheid moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. De bedrading van motorrijtuigen met beperkte snelheid moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

Artikel 5.7.13

1. De motorsteunen van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten deugdelijk aan het chassis dan wel aan de carrosserie alsmede aan de motor zijn bevestigd.

2. De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.7.14

Motorrijtuigen met beperkte snelheid met een ledige massa van meer dan 400 kg moeten zijn voorzien van een inrichting om achteruit te rijden.

Artikel 5.7.16

De onderdelen van de aandrijving van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 5. Assen

Artikel 5.7.18

1. De assen van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.

2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.

4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.7.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.

2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.7.25

De wielnaven van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.7.27

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van banden of rupsbanden, waarvan het loopvlak niet bestaat uit metaal of een materiaal dat voor wat betreft hardheid en vervormbaarheid dezelfde eigenschappen heeft.

2. Het bepaalde in het eerste lid inzake het loopvlak is niet van toepassing op walsen en rijdende werktuigen.

3. De luchtbanden van motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.

4. De luchtbanden mogen geen uitstulpingen vertonen.
5. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

Artikel 5.7.28

1. Indien het motorrijtuig met beperkte snelheid is voorzien van een veersysteem, moet dit goed werken.
2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.7.29

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.
2. De bestuurde wielen van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten goed reageren op de draaiing van het stuurwiel.
3. De stuurinrichting mag niet zijn voorzien van een elektrische overbrenging dan wel een uitsluitend pneumatische overbrenging.
4. De voor de overbrenging van de stuurbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.7.31

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. De rembekrachtiger moet goed functioneren.
3. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
4. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
5. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
6. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.7.38

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem:
 - a. die ten minste op de wielen van één as werkt;
 - b. waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $2,4 \text{ m/s}^2$ bedraagt.
2. Het voertuig mag door het remmen geen zijwaartse beweging maken.

Artikel 5.7.39

Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een parkeerrem die het voertuig op een helling van 16,0% in beide richtingen in stilstand moet kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt en de rem ook in achterwaartse richting functioneert.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.7.41

1. Gesloten cabines van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van ten minste twee deuren dan wel een deur en een nooduitgang, welke zijn gelegen in verschillende wanden dan wel in een wand en in het dak.

2. De nooduitgang moet zodanige minimum afmetingen hebben dat daarin een ellips kan worden beschreven met een korte as van 0,44 m en een lange as van 0,64 m.

3. De deuren van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten goed sluiten. De deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde of vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend.

Artikel 5.7.42

De ruiten van motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen:

- a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
- b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.

Artikel 5.7.43

Motorrijtuigen met beperkte snelheid met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft. De installatie mag niet door handkracht worden aangedreven.

Artikel 5.7.45

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel waarmee de bestuurder ten minste een vlak weggedeelte van 10 m achter het voertuig, gemeten vanaf de spiegel tot aan de horizon, kan overzien, welk gedeelte een breedte heeft van 2,50 m en is gelegen links van het aan de lengte-as van het voertuig evenwijdig liggende verticale vlak door het meest links gelegen punt van de totale breedte van het voertuig of van de daardoor voortbewogen aanhangwagen.

2. Motorrijtuigen met beperkte snelheid met een gesloten carrosserie moeten zijn voorzien van een rechterbuitenspiegel waarmee de bestuurder ten minste een vlak weggedeelte van 30 m achter het voertuig, gemeten vanaf de spiegel tot aan de horizon, kan overzien, welk gedeelte een breedte heeft van 3,50 m en is gelegen rechts van het aan de lengte-as van het voertuig evenwijdig liggende verticale vlak door het meest rechts gelegen punt van de totale breedte van het voertuig of van de daardoor voortbewogen aanhangwagen.

3. Motorrijtuigen met beperkte snelheid met een lengte van meer dan 6 m die zijn voorzien van een gesloten carrosserie en die zijn ingericht voor

het vervoer van goederen, moeten zijn voorzien van een trottoirspiegel waarmee de bestuurder het wegdek naast de cabine aan de rechterzijde kan overzien.

4. De trottoirspiegel moet zodanig zijn aangebracht dat geen enkel punt van de spiegel of van de steun waarop deze is gemonteerd, zich op een hoogte van minder dan 2,00 m boven het wegdek bevindt. Indien de hoogte van de cabine zodanig is dat niet aan dit voorschrift kan worden voldaan, mag het voertuig niet van een trottoirspiegel zijn voorzien.

5. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.

6. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

Artikel 5.7.46

De zitplaatsen van motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. De verstelinrichtingen van de zitplaatsen moeten goed kunnen worden vergrendeld.

Artikel 5.7.48

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van motorrijtuigen met beperkte snelheid, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste lid en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. Geen deel van de buitenzijde van het motorrijtuig met beperkte snelheid mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.7.51

Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten zijn voorzien van:

a. twee dimlichten en indien het voertuig aan de voorzijde wordt voorzien van werktuigen die de dimlichten afschermen, twee extra dimlichten;

b. twee stadslichten en indien het voertuig aan de voorzijde wordt voorzien van werktuigen die de stadslichten afschermen, twee extra stadslichten;

c. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig, alsmede waarschuwingsknipperlichten;

d. een zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig, indien het voertuig langer is dan 6,00 m;

e. twee achterlichten;

f. twee remlichten;

g. twee of vier niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;

h. ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig indien het voertuig langer is dan 6,00 m;

i. een rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.

Artikel 5.7.53

1. De dimlichten en de stadslichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.
3. De achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.
4. De remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.

Artikel 5.7.54

1. De dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,50 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek. Indien zulks voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is, mogen de dimlichten op een hoogte van meer dan 1,20 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht. De extra dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,50 m en niet meer dan 2,80 m boven het wegdek.

2. De stadslichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw van het voertuig noodzakelijk is, mogen de stadslichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m zijn aangebracht.

De extra stadslichten moeten zijn samengebouwd met de extra dimlichten.

3. De richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten moeten zijn aangebracht:

- a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m;
- b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig noodzakelijk is, mag het hoogste punt van het lichtdoorlatende gedeelte van de richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,30 m boven het wegdek zijn aangebracht.

De zijrichtingaanwijzers moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 1,80 m vanaf de voorzijde van het voertuig.

4. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,40 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw van het voertuig noodzakelijk is, mogen de achterlichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

5. De remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m, dan wel niet

minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,40 m;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw noodzakelijk is, mogen de remlichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

6. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;

b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,40 m;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m indien twee retroreflectoren zijn aangebracht. Indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien vier retroreflectoren zijn aangebracht mogen de extra twee retroreflectoren niet hoger dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

7. De retroreflectoren aan de zijkanten moeten zijn aangebracht:

a. in de lengterichting van het voertuig waarbij ten minste één retroreflector zich in het middelste derde gedeelte van het voertuig bevindt, en de meest naar voren geplaatste retroreflector zich niet meer dan 3,00 m van de voorkant van het voertuig bevindt, en de meest achterwaarts geplaatste retroreflector zich niet meer dan 1,00 m van de achterkant van het voertuig bevindt;

b. op een onderlinge afstand van niet meer dan 3,00 m tussen twee opeenvolgende retroreflectoren;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw noodzakelijk is, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht.

8. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. in het midden van het voertuig dan wel links van het midden;

b. op een hoogte van niet minder van 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mag de retroreflector op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,60 m boven het wegdek zijn aangebracht.

Artikel 5.7.55

1. De in artikel 5.7.51 bedoelde lichten moeten goed werken.

2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.

4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.7.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen, voor zover niet anders is bepaald, niet zijn afgeschermd.

6. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

7. De elektrische schakeling van de dimlichten en de stadslichten moet zodanig zijn uitgevoerd dat de dimlichten en de extra dimlichten dan wel de stadslichten en de extra stadslichten niet tegelijk kunnen zijn ingeschakeld.

8. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.7.56

1. Het dimlicht van motorrijtuigen met beperkte snelheid moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het scherm, voldoet aan de volgende eisen:

- a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
- b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;

c. 1°. van de projectie van de gerichte stralenbundels van de beide dimlichten op een op enige afstand voor het voertuig verticaal of nagenoeg verticaal geplaatst scherm mag de scheidingslijn tussen het lichte en donkere vlak zich niet hoger bevinden dan de hoogte van het midden van het lichtdoorlatende gedeelte van het dimlicht boven de grond, verminderd met ten minste 0,005 m en ten hoogste 0,04 m voor elke meter afstand waarop het vlak zich voor het dimlicht bevindt; indien het dimlicht is geplaatst op een hoogte van meer dan 1,20 m wordt de waarde van 0,04 m verhoogd tot 0,06 m;

2°. van de projectie van het extra dimlicht op een verlichtingsscherm op een afstand van 15 m van het licht, mag de horizontale scheidingslijn tussen het lichte en donkere vlak zich niet hoger bevinden dan de helft van de afstand tussen de grond en het midden van het licht;

d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:

1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het verlichtingsscherm;

2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte maximaal 20 mm/m links van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.

2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

Artikel 5.7.57

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen zijn voorzien van:

- a. twee of vier grote lichten;
- b. twee extra dimlichten;
- c. twee extra stadslichten;
- d. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;
- e. één of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
- f. twee of vier parkeerlichten;
- g. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.7.51 verplicht zijn;
- h. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- i. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig, indien deze niet reeds ingevolge artikel 5.7.51 verplicht zijn;
- j. één of twee achteruitrijlichten;
- k. vier markeringslichten indien het voertuig breder is dan 2,10 m;
- l. een richtlicht;
- m. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
- n. werklampen.

2. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen zijn voorzien van extra

witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.7.59

1. De grote lichten, de mistlichten aan de voorzijde, de achteruitrij-lichten en het bermlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.
3. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen. Indien de parkeerlichten zijn samengebouwd met de richtingaanwijzers, mogen zij ambergeel stralen.
4. De zijrichtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen.
5. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.
6. Artikel 5.7.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing op de in artikel 5.7.57 bedoelde lichten en retroreflectoren.
7. Op de mistlichten aan de voorzijde van het voertuig is artikel 5.7.55, eerste tot en met vijfde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.7.60

1. De grote lichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht, waarbij de buitenste randen van het lichtdoorlatende gedeelte zich niet dicht bij het punt van de grootste breedte van het voertuig mogen bevinden dan de buitenranden van het lichtdoorlatende gedeelte van de dimlichten.
2. De extra dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,50 m en niet meer dan 2,80 m boven het wegdek. De extra stadslichten moeten zijn samengebouwd met de extra dimlichten.
3. De mistlichten aan de voorzijde van het voertuig moeten op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek doch niet hoger dan de dimlichten zijn aangebracht.
4. Het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moeten op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw niet mogelijk is, mogen het licht of de lichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien één licht is aangebracht, moet dit links van het midden van het voertuig zijn geplaatst.
5. Van de parkeerlichten moeten er twee aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht, dan wel moet er één aan elke kant van het voertuig zijn aangebracht.
6. De zijrichtingaanwijzers moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 1,80 m vanaf de voorzijde van het voertuig.
7. De achteruitrijlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.
8. Van de markeringslichten moeten er twee aan de voorzijde en twee aan de achterzijde zijn aangebracht:
 - a. zo dicht mogelijk bij het punt van de grootste breedte van het voertuig;
 - b. zo hoog mogelijk als met inachtneming van het bepaalde onder a mogelijk is.

Artikel 5.7.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.7.63

Achteruitrijlichten van motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen alleen kunnen branden indien de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld.

Artikel 5.7.64

Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.7.65

Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen, onverminderd het in artikel 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaaien knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.7.51 en 5.7.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen motorrijtuig met beperkte snelheid en aanhangwagen

Artikel 5.7.66

1. De inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen moet van een deugdelijke constructie zijn en moet deugdelijk aan het motorrijtuig met beperkte snelheid zijn bevestigd.

2. De voor de overbrenging van de krachten noodzakelijke onderdelen van de in het eerste lid bedoelde inrichting mogen niet gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.

§ 12. Diversen

Artikel 5.7.71

1. Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten ten minste zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.

2. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

3. Motorrijtuigen met beperkte snelheid mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 5.7.72

Motorrijtuigen met beperkte snelheid moeten, met uitzondering van walsen, aan de voorzijde zijn voorzien van een bevestigingspunt ten behoeve van het slepen van het voertuig.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.8.1

Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat op een vast voertuigdeel is ingeslagen dan wel op de motor is aangebracht, welk nummer goed leesbaar is.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.8.3

De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van landbouwtrekkers mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.8.6

Landbouwtrekkers mogen:

- a. niet langer zijn dan 12,00 m;
- b. niet breder zijn dan 3,00 m;
- c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 5.8.7

1. De last onder enige as van landbouwtrekkers mag niet meer bedragen dan 10 000 kg.
2. De totale massa van landbouwtrekkers mag niet meer bedragen dan 14 000 kg.

§ 3. Motor

Artikel 5.8.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem van landbouwtrekkers moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd.
2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.
3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

Artikel 5.8.11

1. Landbouwtrekkers met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes. De verbindingen van deelbare uitlaatleidingen moeten zoveel mogelijk gasdicht zijn.
2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.
3. Het uitlaatsysteem moet behoorlijk geluiddempend zijn.

Artikel 5.8.12

1. De accu van landbouwtrekkers moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. De bedrading van landbouwtrekkers moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.8.14

De versnellingsbak van landbouwtrekkers moet zijn voorzien van een achteruitversnelling die vanaf de bestuurderszitplaats kan worden bediend.

Artikel 5.8.16

1. De onderdelen van de aandrijving van landbouwtrekkers moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.

§ 5. Assen

Artikel 5.8.18

1. De assen van landbouwtrekkers moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.8.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van landbouwtrekkers mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.8.25

De wielnaven van landbouwtrekkers moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.8.27

1. Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van banden of rupsbanden, waarvan het loopvlak niet bestaat uit metaal of een materiaal dat voor wat betreft hardheid en vervormbaarheid dezelfde eigenschappen heeft.
2. De luchtbanden van landbouwtrekkers mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De luchtbanden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

Artikel 5.8.29

1. Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.
2. De bestuurde wielen van landbouwtrekkers moeten goed reageren op de draaiing van het stuurwiel.
3. De stuurinrichting mag niet zijn voorzien van een elektrische overbrenging of van een uitsluitend pneumatische overbrenging.
4. Bij draaiing van het stuurwiel tot aan de aanslagen mogen geen weerstanden voelbaar zijn en moeten de wielen onderscheidenlijk de banden vrij kunnen draaien.
5. De voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.8.31

1. Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. De rembekrachtiger moet goed functioneren.
3. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.
4. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
5. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
6. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.8.38

1. Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem:
 - a. die ten minste op de wielen van één as werkt;
 - b. waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $2,4 \text{ m/s}^2$ bedraagt, bij een pedaalkracht van niet meer dan 600 N.
2. Het voertuig mag door het remmen geen zijwaartse beweging maken.

Artikel 5.8.39

Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een parkeerrem die het voertuig op een helling van 18,0% in beide richtingen in stilstand moet kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten

minste 1,3 m/s² bedraagt en de rem ook in achterwaartse richting functioneert.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.8.41

1. Gesloten cabines van landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van ten minste twee deuren dan wel een deur en een nooduitgang, welke zijn gelegen in verschillende wanden dan wel in een wand en in het dak.

2. De nooduitgang moet zodanige minimumafmetingen hebben dat daarin een ellips kan worden beschreven met een korte as van 0,44 m en een lange as van 0,64 m.

3. De deuren van landbouwtrekkers moeten goed sluiten. De deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde of vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend.

Artikel 5.8.42

De ruiten van landbouwtrekkers mogen:

- a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
- b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.

Artikel 5.8.43

Landbouwtrekkers met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft. De installatie mag niet door handkracht worden aangedreven.

Artikel 5.8.45

1. Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel waarmee de bestuurder ten minste een vlak weggedeelte van 10 m achter het voertuig, gemeten vanaf de spiegel tot aan de horizon, kan overzien, welk gedeelte een breedte heeft van 2,50 m en is gelegen links van het aan de lengte-as van het voertuig evenwijdig liggende verticale vlak door het meest links gelegen punt van de totale breedte van het voertuig onderscheidenlijk van de daardoor voortbewogen aanhangwagen.

2. De spiegel moet deugdelijk zijn bevestigd.

3. Het spiegelglas van de verplichte spiegel mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

Artikel 5.8.46

De zitplaatsen van landbouwtrekkers moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. De verstelinrichtingen van de zitplaatsen moeten goed kunnen worden vergrendeld.

Artikel 5.8.48

1. Landbouwtrekkers mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van landbouwtrekkers, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste lid en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. Geen deel van de buitenzijde van de landbouwtrekker mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.8.51

Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van:

- a. twee dimlichten en indien het voertuig aan de voorzijde wordt voorzien van werktuigen die de dimlichten afschermen, twee extra dimlichten;
- b. twee stadslichten en indien het voertuig aan de voorzijde wordt voorzien van werktuigen die de stadslichten afschermen, twee extra stadslichten;
- c. ten minste twee richtingaanwijzers die naar voren stralen en ten minste twee richtingaanwijzers die naar achteren stralen, alsmede waarschuwingsknipperlichten;
- d. twee achterlichten;
- e. twee remlichten;
- f. twee of vier niet-driehoekige rode retroreflectoren;
- g. een rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.

Artikel 5.8.53

1. De dimlichten en de stadslichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.
3. De achterlichten en de remlichten mogen niet anders dan rood stralen.

Artikel 5.8.54

1. De dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,50 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek. Indien zulks voor de bruikbaarheid als landbouwtrekker noodzakelijk is, mogen de dimlichten op een hoogte van meer dan 1,20 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht. De extra dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,50 m en niet meer dan 2,80 m boven het wegdek.
2. De stadslichten moeten naar voren stralen en zijn aangebracht:
 - a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
 - b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m;
 - c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw van het voertuig noodzakelijk is, mogen de stadslichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m zijn aangebracht.De extra stadslichten moeten zijn samengebouwd met de extra dimlichten.
3. De richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten moeten zijn aangebracht:
 - a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m;
 - b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig noodzakelijk is, mag het hoogste punt van het lichtdoorlatende

gedeelte van de richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,30 m boven het wegdek zijn aangebracht.

4. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,40 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw van het voertuig noodzakelijk is, mogen de achterlichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

5. De remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,40 m;
- b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw noodzakelijk is, mogen de remlichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

6. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,50 m dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,40 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m indien twee retroreflectoren zijn aangebracht. Indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien vier retroreflectoren zijn aangebracht, mogen de extra twee retroreflectoren niet hoger dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

7. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. in het midden van het voertuig dan wel links van het midden;
- b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mag de retroreflector op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,60 m boven het wegdek zijn aangebracht.

Artikel 5.8.55

1. De in artikel 5.8.51 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur

en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.8.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen, voor zover niet anders is bepaald, niet zijn afgeschermd.

6. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

7. De elektrische schakeling van de dimlichten en de stadslichten moet zodanig zijn uitgevoerd dat de dimlichten en de extra dimlichten dan wel de stadslichten en de extra stadslichten niet tegelijk kunnen zijn ingeschakeld.

8. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.8.56

1. Het dimlicht van landbouwtrekkers moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het scherm, voldoet aan de volgende eisen:

a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;

c. 1° van de projectie van de gerichte stralenbundels van de beide dimlichten op een op enige afstand voor het voertuig verticaal of nagenoeg verticaal geplaatst scherm mag de scheidingslijn tussen het lichte en donkere vlak zich niet hoger bevinden dan de hoogte van het midden van het lichtdoorlatende gedeelte van het dimlicht boven de grond, verminderd met ten minste 0,005 m en ten hoogste 0,04 m voor elke meter afstand waarop het vlak zich voor het dimlicht bevindt; indien het dimlicht is geplaatst op een hoogte van meer dan 1,20 m wordt de waarde van 0,04 m verhoogd tot 0,06 m;

2°. van de projectie van het extra dimlicht op een verlichtingsscherm op een afstand van 15 m van het licht, mag de horizontale scheidingslijn tussen het lichte en donkere vlak zich niet hoger bevinden dan de helft van de afstand tussen de grond en het midden van het licht;

d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:
1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het verlichtingsscherm;

2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte maximaal 20 mm/m links van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.

2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

Artikel 5.8.57

1. Landbouwtrekkers mogen zijn voorzien van:

- a. twee of vier grote lichten;
- b. twee extra dimlichten;
- c. twee extra stadslichten;
- d. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;
- e. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
- f. twee of vier parkeerlichten;
- g. één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig;
- h. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- i. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig;
- j. een of twee achteruitrijlichten;
- k. vier markeringslichten indien het voertuig breder is dan 2,10 m;

- l. een richtlicht;
 - m. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig;
 - n. werklichten.
2. Landbouwtrekkers mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.8.59

- 1. De grote lichten, de mistlichten aan de voorzijde, de achteruitrijlichten en het bermlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
- 2. De mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.
- 3. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen. Indien de parkeerlichten zijn samengebouwd met de richtingaanwijzers, mogen zij ambergeel stralen.
- 4. De zijrichtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen.
- 5. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.
- 6. Artikel 5.8.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing op de in artikel 5.8.57 bedoelde lichten en retroreflectoren.
- 7. Op de mistlichten aan de voorzijde van het voertuig is artikel 5.8.55, eerste tot en met vijfde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.8.60

- 1. De grote lichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht, waarbij de buitenranden van het lichtdoorlatende gedeelte zich niet dicht bij het punt van de grootste breedte van het voertuig mogen bevinden dan de buitenranden van het lichtdoorlatende gedeelte van de dimlichten.
- 2. De extra dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,50 m en niet meer dan 2,80 m boven het wegdek. De extra stadslichten moeten zijn samengebouwd met de extra dimlichten.
- 3. De mistlichten aan de voorzijde van het voertuig moeten op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek doch niet hoger dan de verplichte dimlichten zijn aangebracht.
- 4. Het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moeten op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,90 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien zulks door de vorm van de bovenbouw niet mogelijk is, mogen het licht of de lichten op een hoogte van meer dan 1,90 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien één licht is aangebracht, moet dit links van het midden van het voertuig zijn geplaatst.
- 5. Van de parkeerlichten moeten er twee aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht, dan wel moet er een aan elke kant van het voertuig zijn aangebracht.
- 6. De achteruitrijlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.
- 7. Van de markeringslichten moeten er twee aan de voorzijde en twee aan de achterzijde zijn aangebracht:
 - a. zo dicht mogelijk bij het punt van de grootste breedte van het voertuig;
 - b. zo hoog mogelijk als met inachtneming van het bepaalde onder a mogelijk is.

Artikel 5.8.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.8.63

Achteruitrijlichten van landbouwtrekkers mogen alleen kunnen branden indien de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld.

Artikel 5.8.64

Landbouwtrekkers mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.8.65

Landbouwtrekkers mogen, onverminderd het in artikel 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.8.51 en 5.8.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen landbouwtrekker en aanhangwagen

Artikel 5.8.66

1. De inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen moet van een deugdelijke constructie zijn en moet deugdelijk aan de landbouwtrekker zijn bevestigd.

2. De voor de overbrenging van de krachten noodzakelijke onderdelen van de in het eerste lid bedoelde inrichting mogen niet gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.

3. De bedieningsorganen van de in het eerste lid bedoelde inrichting moeten gemakkelijk bereikbaar zijn en gemakkelijk en zonder gevaar te bedienen zijn.

§ 12. Diversen

Artikel 5.8.71

1. Landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige, tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.

2. Landbouwtrekkers mogen zijn voorzien van een geluidssignaal-inrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.

3. Landbouwtrekkers mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 5.8.72

Landbouwtrekkers moeten aan de voorzijde zijn voorzien van een bevestigingspunt ten behoeve van het slepen van het voertuig.

AFDELING 9. FIETSEN

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.9.3

Het frame van fietsen mag:

- a. niet zodanig zijn vervormd,
- b. geen zodanige breuken of scheuren vertonen,
- c. niet zodanig door corrosie zijn aangetast, dat de stijfheid en sterkte ervan in gevaar worden gebracht.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.9.6

1. Fietsen op twee wielen mogen niet breder zijn dan 0,75 m.
2. Fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met zijspanwagens mogen niet breder zijn dan 1,50 m.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.9.29

1. Fietsen moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.
2. De voor de overbrenging van de stuurkrachten noodzakelijke onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd.
3. De voorvork van fietsen mag geen zodanige breuken of scheuren vertonen en niet zodanig door corrosie zijn aangetast, dat vervorming optreedt.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.9.38

1. Fietsen moeten zijn voorzien van een goed werkende rem.
2. Fietsen met uitsluitend velgremmen moeten zijn voorzien van twee goed werkende afzonderlijke remmen, waarmee twee wielen kunnen worden geremd.

Artikel 5.9.39

Van fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met zijspanwagens moet de rem of één van de remmen in aangezette toestand kunnen worden vastgezet, tenzij een afzonderlijke vastzetinrichting aanwezig is.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.9.46

De trappers van fietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd en zijn voorzien van een stroef oppervlak.

Artikel 5.9.48

Fietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

Artikel 5.9.51

1. Fietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig;
 - b. witte of gele retroreflectoren aan de wielen;
 - c. vier ambergele of gele retroreflectoren aan de trappers.
2. Fietsen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig;
 - b. een naar voren gerichte witte retroreflector indien de fiets breder is dan 0,75 m en is voorzien van één voorwiel;
 - c. witte of gele retroreflectoren aan de wielen;
 - d. vier ambergele of gele retroreflectoren aan de trappers.

Artikel 5.9.52

- Zijspanwagens, verbonden aan een fiets, moeten zijn voorzien van:
- a. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig;
 - b. een witte of gele retroreflector aan het wiel.

Artikel 5.9.54

1. De rode retroreflector moet zijn aangebracht:
 - a. bij fietsen met één achterwiel tussen de bagagedrager en het spatbord, dan wel bij afwezigheid van een bagagedrager op het spatbord op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek, dan wel onder het zadel;
 - b. bij fietsen met twee achterwielen aan de uiterste linkerzijde, op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek;
 - c. bij zijspanwagens aan de uiterste buitenzijde, op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m.
2. De in artikel 5.9.51, tweede lid, onderdeel b, genoemde witte retroreflector moet zijn aangebracht aan de uiterste linkerzijde van het voertuig.
3. De witte of gele retroreflectoren aan de wielen moeten de omtrek van het wiel volgen en op of zo dicht mogelijk bij de velg zijn aangebracht, zodanig dat zij aan beide zijkanten van het voertuig zichtbaar zijn.

Artikel 5.9.55

1. De in de artikelen 5.9.51 en 5.9.52 bedoelde retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.
2. De in de artikelen 5.9.51 en 5.9.52 bedoelde retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen die de retroreflectie beïnvloeden.
3. De niet-driehoekige rode retroreflectoren en de witte of gele retroreflectoren aan de wielen moeten zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.9.57

1. Fietsen op twee wielen en fietsen op drie wielen met één voorwiel mogen zijn voorzien van een licht aan de voorzijde.
2. Fietsen op meer dan twee wielen met twee voorwielen mogen zijn voorzien van twee lichten aan de voorzijde.

3. Fietsen mogen zijn voorzien van een achterlicht dat is voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

4. Fietsen mogen zijn voorzien van:

a. een naar voren gerichte witte retroreflector indien deze niet reeds ingevolge artikel 5.9.51 verplicht is;

b. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig.

5. Zijspanwagens, verbonden aan een fiets, mogen zijn voorzien van:

a. een naar voren gerichte witte retroreflector;

b. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig.

6. Fietsen en zijspanwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.9.60

De witte retroreflector op de zijspanwagen moet zijn aangebracht aan de uiterste buitenzijde.

Artikel 5.9.64

Fietsen mogen niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.9.65

Fietsen mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.9.51, 5.9.52 en 5.9.57 is voorgescreven of toegestaan.

§ 12. Diversen

Artikel 5.9.71

Fietsen moeten zijn voorzien van een goed werkende bel.

AFDELING 10. INVALIDENVOERTUIGEN, UITGERUST MET EEN VERBRANDINGSMOTOR OF EEN ELEKTROMOTOR EN VOORZIEN VAN EEN GESLOTEN CARROSSERIE

§ 0. Algemeen

Artikel 5.10.1

Invalidenvoertuigen moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat goed leesbaar is.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.10.3

1. De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van invalidenvoertuigen mogen:

a. geen breuken of scheuren vertonen;

b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

2. Indien het invalidenvoertuig is opgebouwd uit een frame met voor- of achtersvork mogen deze onderdelen:

a. geen breuken of scheuren vertonen;

b. niet zijn doorgeroest;

c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht.

3. De onderdelen die deel uitmaken van het frame of van de zelfdragende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.10.4

De bovenbouw van invalidenvoertuigen moet deugdelijk op het onderstel dan wel het frame zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.10.6

Invalidenvoertuigen mogen:

- a. niet langer zijn dan 3,50 m;
- b. niet breder zijn dan 1,10 m;
- c. niet hoger zijn dan 2,00 m.

§ 3. Motor

Artikel 5.10.9

1. Alle onderdelen van het brandstofsysteem dan wel van de elektrische aandrijving van invalidenvoertuigen moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd.

2. Het brandstofsysteem mag geen lekkage vertonen.

3. De vulopening van het brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

4. Invalidenvoertuigen met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een voorziening voor het regelen van de snelheid van het voertuig alsmede van een vanuit de zitpositie van de bestuurder zichtbare brandstofniveaumeter, tenzij het voertuig is voorzien van een brandstoftank met reservestand.

5. Invalidenvoertuigen met een elektromotor moeten zijn voorzien van een:

- a. aan- en uitschakelaar voor de elektromotor;
- b. schakelaar voor het regelen van de snelheid van het voertuig; alsmede van een vanuit de zitpositie van de bestuurder zichtbare:
- c. aanduiding omtrent de ladingsconditie van de tractiebatterijen;
- d. aan- en uitindicator voor de elektrische installatie.

Artikel 5.10.11

1. Invalidenvoertuigen met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes.

2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.

3. Het uitlaatsysteem moet behoorlijk geluiddempend zijn.

Artikel 5.10.12

1. De accu dan wel de tractiebatterij van invalidenvoertuigen moet deugdelijk zijn bevestigd.

2. De bedrading van invalidenvoertuigen moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

3. Invalidenvoertuigen met elektrische aandrijving moeten zijn voorzien van een beveiliging tegen overbelasting. Na een onderbreking van de stroomvoorziening moet de bestuurder deze door middel van een

schakelaar, welke zich binnen het bereik van de bestuurder bevindt, kunnen herstellen.

Artikel 5.10.13

1. Motorsteunen van invalidervoertuigen moeten deugdelijk aan het chassis dan wel aan de carrosserie alsmede aan de motor zijn bevestigd.
2. De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.10.14

Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een inrichting om achteruit te rijden.

Artikel 5.10.16

De onderdelen van de krachtoverbrenging van invalidervoertuigen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.10.17

Bij invalidervoertuigen met een verbrandingsmotor moet de krachtoverbrenging tussen motor en wielen op eenvoudige wijze kunnen worden onderbroken.

§ 5. Assen

Artikel 5.10.18

1. De assen van invalidervoertuigen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.10.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van invalidervoertuigen mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.10.27

1. De wielen van invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van luchtbanden.
2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.

4. Over de gehele omtrek en breedte van het loopvlak van de banden moet profilering aanwezig zijn.

Artikel 5.10.28

1. Indien het invalidervoertuig is voorzien van een veersysteem, moet dit goed werken.

2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.10.29

1. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting.

2. De bestuurde wielen van invalidervoertuigen moeten goed reageren op de beweging van het bedieningsorgaan van de stuurinrichting.

3. De voor de overbrenging van de stuurbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.

4. Kruiskoppelingen moeten een zichtbaar spelingsvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen.

5. Flexibele koppelingen mogen niet in ernstige mate zijn gescheurd.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.10.31

1. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:

a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;

b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;

c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;

d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.

2. Het oppervlak van het rempedaal moet stroef zijn.

3. Remslangen mogen:

a. niet in ernstige mate zijn misvormd;

b. niet langs andere voertuigdelen schuren;

c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.

4. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.

5. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.

Artikel 5.10.32

1. Invalidervoertuigen die niet zijn voorzien van een toegankelijk remvloeistofreservoir waarvan het vloeistofpeil te controleren is zonder het reservoir te openen, moeten zijn voorzien van:

a. een deugdelijke waarschuwingsinrichting die in werking treedt zodra het niveau van de remvloeistof onder het vereiste minimum niveau is gedaald, of

b. in geval van een gescheiden remsysteem, een deugdelijke

waarschuwingseinrichting die in werking treedt zodra één van de kringen van het remsysteem faalt.

2. De goede werking van het signaal van de in het eerste lid bedoelde waarschuwingseinrichtingen moet kunnen worden gecontroleerd.

3. In de reservoirs van het hydraulisch remsysteem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn.

Artikel 5.10.38

1. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem:
 - a. die op alle wielen werkt;
 - b. waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt.
2. Het voertuig mag door het remmen geen zijwaartse beweging maken.

Artikel 5.10.39

1. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een parkeerrem die op ten minste twee wielen werkt.
2. De parkeerrem van invalidervoertuigen moet het voertuig op een helling van 16,0% in beide richtingen in stilstand kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,2 \text{ m/s}^2$ bedraagt en de rem ook in achterwaartse richting functioneert.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.10.41

1. De deuren van invalidervoertuigen moeten goed sluiten. De deuren die direkt toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde en vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend.
2. Het slot en de scharnieren van de motorkap of het kofferdeksel aan de voorzijde van het voertuig moeten een goede sluiting waarborgen.

Artikel 5.10.42

1. De ruiten van invalidervoertuigen moeten uit gelaagd of gehard glas dan wel uit plastisch materiaal bestaan.
2. De voorruit en de zijruiten van invalidervoertuigen mogen:
 - a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
 - b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.
3. Indien het invalidervoertuig niet is voorzien van een rechter-buitenspiegel, mag de achterrait:
 - a. geen beschadigingen of verkleuringen vertonen,
 - b. niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.

Artikel 5.10.43

Invalidervoertuigen met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitewisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft, alsmede van een goed werkende ruitesproeierinstallatie.

Artikel 5.10.44

Invalidervoertuigen met een voorruit moeten zijn voorzien van een goed werkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit.

Artikel 5.10.45

1. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel en van een binnenspiegel.

2. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een rechterbuitenspiegel indien met de verplichte binnenspiegel het achter het voertuig gelegen wegedeelte niet voldoende kan worden overzien. Indien de binnenspiegel geen zicht naar achteren mogelijk maakt, behoeft deze niet aanwezig te zijn.

3. De aan de zijde van de bestuurder bevestigde buitenspiegel moet vanuit de binnenzijde bij gesloten portier kunnen worden versteld. Deze eis geldt niet voor een spiegel die na door een duw te zijn omgeklapt, zonder verstelling in de oorspronkelijke stand kan worden teruggebracht.

4. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.

5. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

Artikel 5.10.46

De zitplaatsen van invalidervoertuigen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. De verstelinrichtingen van de zitplaatsen moeten goed kunnen worden vergrendeld.

Artikel 5.10.48

1. Invalidervoertuigen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van invalidervoertuigen, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. De wielen onderscheidenlijk banden van invalidervoertuigen moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

4. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van het invalidervoertuig bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.

5. Geen deel van de buitenzijde van het invalidervoertuig mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.10.51

Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van:

- a. twee grote lichten;
- b. twee dimlichten;
- c. twee stadslichten;
- d. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde, of twee richtingaanwijzers aan de zijkanen, en met ingang van 1 januari 2005, waarschuwingsknipperlichten;
- e. twee achterlichten;
- f. twee remlichten;

g. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig.

Artikel 5.10.53

1. De grote lichten, de dimlichten en de stadslichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. De richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen naar voren niet anders dan ambergeel of wit en naar achteren niet anders dan ambergeel of rood stralen.

3. De achterlichten en de mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.

4. De remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.

Artikel 5.10.54

1. De grote lichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

2. De dimlichten en de stadslichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel indien het voertuig niet breder is dan 0,80 m, op een zo groot mogelijke onderlinge afstand;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

3. De richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten moeten zijn aangebracht:

a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel indien het voertuig niet breder is dan 0,80 m, op een zo groot mogelijke onderlinge afstand;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

4. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel indien het voertuig niet breder is dan 0,80 m, op een zo groot mogelijke onderlinge afstand;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

5. De remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel indien het voertuig niet breder is dan 0,80 m, op een zo groot mogelijke onderlinge afstand;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

6. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 0,80 m, op een zo groot mogelijke onderlinge afstand;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

7. Het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig

moeten op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,00 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien één licht is aangebracht, moet dit links van het midden van het voertuig zijn geplaatst. Indien het voertuig is uitgerust met één achterwiel, moet het mistlicht in het midden van het voertuig zijn geplaatst. De afstand tot het remlicht moet ten minste 0,10 m bedragen.

Artikel 5.10.55

1. De in artikel 5.10.51 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.
5. De in artikel 5.10.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.
6. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.
7. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

Artikel 5.10.56

1. Het dimlicht van invalidervoertuigen moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een koplamp-testapparaat dan wel een verlichtingsscherm het geprojecteerde beeld, na fixatie van het apparaat dan wel het scherm, voldoet aan de volgende eisen:
 - a. het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
 - b. een duidelijke, geheel of ten dele horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;
 - c. het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich bevinden tussen of op de lijnen op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm, die overeenkomen met een daling van de lichtbundel ten opzichte van de horizontale middenlijn van de koplamp van 5 tot 40 mm/m;
 - d. indien een ten dele horizontale scheidingslijn zichtbaar is:
 - 1°. moet het horizontale gedeelte van de scheidingslijn zich grotendeels links bevinden van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat dan wel op het verlichtingsscherm;
 - 2°. mag het snijpunt van het horizontale en het niet-horizontale gedeelte:
 - a. bij controle met een koplamp-testapparaat niet links van de verticale hartlijn op het scherm van het koplamp-testapparaat vallen, dan wel
 - b. bij controle met een verlichtingsscherm maximaal 20 mm/m links van de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm vallen.
2. Het voor het dimlicht bestemde deel van de reflector mag zijn oorspronkelijke reflecterende werking niet in ernstige mate hebben verloren.

Artikel 5.10.57

1. Invalidervoertuigen mogen zijn voorzien van:
 - a. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
 - b. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;

- c. twee of vier parkeerlichten;
 - d. één of twee achteruitrijlichten;
 - e. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
 - f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig;
 - g. een richtlicht;
 - h. een bermlicht aan de voorzijde van het voertuig.
2. Invalidenauto's mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.10.59

1. De mistlichten aan de voorzijde, de achteruitrijlichten, het richtlicht en het bermlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De parkeerlichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen. Indien de parkeerlichten zijn samengebouwd met de richtingaanwijzers, mogen zij ambergeel stralen.
3. Artikel 5.10.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing.
4. Op de mistlichten aan de voorzijde van het voertuig is artikel 5.10.55, eerste tot en met vijfde en zevende lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.10.60

1. De mistlichten aan de voorzijde van het voertuig moeten op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek doch niet hoger dan de dimlichten zijn aangebracht.
2. Van de parkeerlichten moeten er twee aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht, dan wel moet er één aan elke kant van het voertuig zijn aangebracht.
3. De achteruitrijlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

Artikel 5.10.62

Het ingeschakeld zijn van het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moet door middel van een controlelampje aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

Artikel 5.10.63

Achteruitrijlichten van invalidenauto's mogen alleen kunnen branden indien de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld.

Artikel 5.10.64

Invalidenauto's mogen, met uitzondering van grote lichten, niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.10.65

Invalidenauto's mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.10.51 en 5.10.57 is voorgeschreven of toegestaan.

Artikel 5.10.71

1. Invalidenvoertuigen moeten zijn voorzien van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Een samenstel van zodanige tegelijk werkende hoorns wordt als één hoorn beschouwd.
2. Invalidenvoertuigen mogen zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling van het voertuig is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen.
3. Invalidenvoertuigen mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en tweede lid.

AFDELING 11. INVALIDENVOERTUIGEN, UITGERUST MET EEN ELEKTROMOTOR EN NIET VOORZIEN VAN EEN GESLOTEN CARROSSERIE

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.11.3

1. Het frame dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van invalidenvoertuigen mag:
 - a. geen breuken of scheuren vertonen;
 - b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht.
2. Indien het invalidenvoertuig is opgebouwd uit een frame met voor- of achternok mogen deze onderdelen:
 - a. geen breuken of scheuren vertonen;
 - b. niet zijn doorgeroest;
 - c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht.
3. De onderdelen die deel uitmaken van het frame of de daarvoor in de plaats tredende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.11.6

Invalidenvoertuigen mogen:

- a. niet langer zijn dan 3,50 m;
- b. niet breder zijn dan 1,10 m;
- c. niet hoger zijn dan 2,00 m.

§ 3. Motor

Artikel 5.11.9

1. Alle onderdelen van de elektrische aandrijving van invalidenvoertuigen moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd.
2. Invalidenvoertuigen moeten zijn voorzien van een:
 - a. aan- en uitschakelaar voor de elektromotor;
 - b. schakelaar voor het regelen van de snelheid van het voertuig; alsmede van een vanuit de zitpositie van de bestuurder zichtbare;
 - c. aanduiding omtrent de ladingsconditie van de tractiebatterijen;
 - d. aan- en uitindicator voor de elektrische installatie.

Artikel 5.11.12

1. De tractiebatterij van invalidervoertuigen moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. De bedrading van invalidervoertuigen moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.
3. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een beveiliging tegen overbelasting. Na een onderbreking van de stroomvoorziening moet de bestuurder deze door middel van een schakelaar, welke zich binnen het bereik van de bestuurder bevindt, kunnen herstellen.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.11.17

Bij invalidervoertuigen moet de snelheid regelbaar zijn.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.11.29

1. De stuurinrichting van invalidervoertuigen moet deugdelijk zijn.
2. De voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.11.38

1. Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een goedwerkende bedrijfsrem die ten minste op de wielen van één as werkt.
2. Het voertuig mag door het remmen geen zijwaartse beweging maken.
3. Remkabels mogen niet zijn gerafeld en moeten goed gangbaar zijn.
4. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.

Artikel 5.11.39

Van invalidervoertuigen moet vanuit de zitpositie van de bestuurder:

- a. de rem of één van de remmen in aangezette toestand kunnen worden vastgezet, dan wel
- b. een afzonderlijke vastzetinrichting kunnen worden bediend.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.11.46

De zitplaats van invalidervoertuigen moet deugdelijk aan het onderstel dan wel het frame zijn bevestigd.

Artikel 5.11.48

Invalidervoertuigen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

Artikel 5.11.51

Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig.

Artikel 5.11.54

De niet-driehoekige rode retroreflector moet zijn aangebracht aan de linkerzijde van het voertuig op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek.

Artikel 5.11.55

1. De niet-driehoekige rode retroreflector mag niet zijn afgeschermd.
2. De niet-driehoekige rode retroreflector mag geen gebreken vertonen die de retroreflectie beïnvloeden.
3. De niet-driehoekige rode retroreflector moet voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 5.11.57

1. Invalidervoertuigen mogen zijn voorzien van:
 - a. twee lichten aan de voorzijde indien het voertuig is voorzien van twee voorwielen, dan wel één licht aan de voorzijde indien het voertuig is voorzien van één voorwiel;
 - b. twee achterlichten indien het voertuig is voorzien van twee achterwielen, dan wel één achterlicht indien het voertuig is voorzien van één achterwiel;
 - c. richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten;
 - d. één of twee remlichten;
 - e. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
 - f. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig.
2. Invalidervoertuigen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.11.64

Invalidervoertuigen mogen niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.11.65

Invalidervoertuigen mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.11.51 en 5.11.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 12. Diversen

Artikel 5.11.71

Invalidervoertuigen moeten zijn voorzien van een goed werkende bel of van een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.12.1

Aanhangwagens moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. het voertuig moet in overeenstemming zijn met de op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs en in het kentekenregister omtrent het voertuig vermelde gegevens;
- b. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn;
- c. aanhangwagens die in gebruik zijn genomen na 31 december 1995, moeten zijn voorzien van een constructieplaat die goed leesbaar is en waarvan de gegevens in overeenstemming zijn met het kentekenregister;
- d. de kentekenplaat moet zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en moet deugdelijk aan de achterzijde van het voertuig zijn bevestigd;
- e. het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaat mag niet zijn afgeschermd.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.12.3

1. De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van aanhangwagens mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

2. Onze Minister stelt regels vast inzake corrosie van de in het eerste lid bedoelde onderdelen alsmede de bevestiging daarvan.

Artikel 5.12.4

1. De bovenbouw van aanhangwagens moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.

2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de deugdelijkheid van de ondersteuning.

Artikel 5.12.5

De bedrading van aanhangwagens moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.12.6

1. Aanhangwagens, niet zijnde opleggers, mogen niet langer zijn dan:

- a. 12,00 m;
- b. 8,00 m indien het een middenaanhanger betreft met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, mogen kermis- of circusvoertuigen niet langer zijn dan 14,00 m.

3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, mogen:
a. middenaanhangwagens die vóór 1 juli 1967 in gebruik zijn genomen, niet langer zijn dan 10,00 m;

b. middenaanhangwagens die na 30 juni 1967 maar vóór 1 januari 1987 in gebruik zijn genomen, niet langer zijn dan 10,00 m indien de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 2500 kg maar niet meer dan 3500 kg.

4. a. Van opleggers die na 30 april 1993 in gebruik worden genomen, mag de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de voorzijde van de oplegger niet meer mag bedragen dan 2,04 m en de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en de achterzijde van de oplegger niet meer mag bedragen dan 12,00 m;

b. van opleggers die vóór 1 mei 1993 in gebruik zijn genomen, mag de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de voorzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 2,05 m, met uitzondering van een puntvormige uitbouw waarvan het verticaal geprojecteerde oppervlak wordt begrensd door rechte lijnen die raken aan de uiterste voorhoeken van de oplegger en een punt op het mediaanvlak van de oplegger dat op maximaal 2,50 m voor het hart van de koppelingspen ligt.

5. In afwijking van het bepaalde in het vierde lid, onderdeel a, mag van kermis- of circusvoertuigen de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en de achterzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 17,50 m.

6. Aanhangwagens mogen niet breder zijn dan 2,55 m.

7. In afwijking van het bepaalde in het zesde lid mogen aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg alsmede koelvoertuigen met een wanddikte van ten minste 45 mm, niet breder zijn dan 2,60 m.

8. Aanhangwagens mogen niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 5.12.7

1. De last onder de assen van aanhangwagens mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum aslasten. Bij middenaanhangwagens en opleggers mag de last onder de koppeling niet meer bedragen dan in het kentekenregister of op het kentekenbewijs is vermeld.

2. De totale massa van aanhangwagens mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum massa.

§ 5. Assen

Artikel 5.12.18

1. De assen van aanhangwagens moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.

2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.

4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging.

Artikel 5.12.19

1. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels alsmede de overige draaipunten van de wielophanging mogen niet te veel speling vertonen.
3. Indien een gedeelte van de binnenkant van het fuseekogelhuis en van de fuseekogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.
4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede lid.

Artikel 5.12.20

1. De wiellagers van aanhangwagens mogen niet teveel speling vertonen.
2. Verschijnselen van slijtage of beschadiging mogen niet hoorbaar of voelbaar zijn.
3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 5.12.21

De wielbasis van aanhangwagens mag niet meer dan 1,0% afwijken van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister.

Artikel 5.12.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van aanhangwagens mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

Artikel 5.12.26

Stabilisatoren moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd en mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen, en
- b. niet te veel speling op de draaipunten vertonen.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.12.27

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van banden waarvan het loopvlak niet bestaat uit metaal of een materiaal dat voor wat betreft hardheid en vervormbaarheid dezelfde eigenschappen heeft.
2. De luchtbanden van aanhangwagens mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De luchtbanden mogen geen uitstulpingen vertonen.
4. De profilering van de hoofdgroeven van de luchtbanden van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren.
5. De banden van aanhangwagens mogen niet zijn opgesneden. Van opsnijden is sprake indien slijtage-indicatoren zijn weggesneden, indien de profielvorm van de groef afwijkt van de originele profielvorm, of indien in de bodem van de groef het karkas van de band zichtbaar is. In afwijking van het hiervoor bepaalde is opsnijden toegestaan indien de mogelijkheid

daartoe op de band is vermeld door de aanduiding «REGROOVABLE» of door het teken «», met dien verstande dat het karkas van de band niet zichtbaar mag zijn.

6. De luchtbanden op een as moeten dezelfde karkasstructuur hebben.

7. De op de luchtband vermelde load-index mag niet kleiner zijn dan de load-index, behorende bij de maximum last per band van de in het kentekenregister vermelde aslast.

8. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

9. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het zevende lid.

Artikel 5.12.28

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

3. Aanhangwagens die zijn voorzien van gasvering, en aanhangwagens met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg, die zijn voorzien van schroefveren, moeten zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goedwerkende schokdempers.

4. Schokdempers van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd en moeten goed werken.

5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het tweede en vierde lid.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.12.29

1. De gestuurde wielen van aanhangwagens moeten goed kunnen reageren op het commando van de stuurinrichting van het trekkend voertuig.

2. De voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen van de gestuurde assen van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen, mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet zijn vervormd en mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.

3. De onderdelen van het hydraulische besturingssysteem mogen geen lekkage vertonen.

4. De slangen van het hydraulische besturingssysteem mogen:

a. geen beschadigingen vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is;

b. geen bewegende delen raken.

5. De verbindingen in het stangenstelsel mogen niet te veel speling vertonen.

6. Indien een gedeelte van de binnenkant van het stuurkogelhuis en van de stuurkogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.

7. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het vijfde lid.

Artikel 5.12.30

1. De draaikransen van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen.

2. De axiale speling van de draaikransen mag:

a. niet meer bedragen dan 3,5 mm;

- b. niet zodanig zijn dat de draaikranshelften op elkaar inslijten.
- 3. De profielen die deel uitmaken van de ondersteuning van de draaikransen, mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.
- 4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde lid.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.12.31

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van een reminrichting waarvan de onderdelen:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
2. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
3. Kunststofremleidingen mogen geen knikken vertonen.
4. Wielen die zijn voorzien van een trommelrem, moeten in onberemde toestand in beide richtingen kunnen draaien zonder dat de remvoering aanloopt. De remvoering van wielen die zijn voorzien van een schijfrem, mag in onberemde toestand in beide richtingen enigszins slepen.
5. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.
6. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
7. Remcilinders moeten zijn voorzien van stofhoezen die niet in ernstige mate mogen zijn beschadigd.
8. Indien de oplooppem is voorzien van een automatische blokkering ten behoeve van het achteruitrijden, moet deze goed functioneren.
9. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a en b, en het tweede lid, onderdeel a.

Artikel 5.12.35

1. Aanhangwagens met een drukluchtremsysteem moeten zijn voorzien van:
 - a. drukmeetpunten waarmee de drukken die worden ingestuurd in de drukluchtremscilinders op iedere as, kunnen worden gemeten;
 - b. een drukmeetpunt waarmee de druk vóór elke drukluchtremskrachtregelaar kan worden gemeten.
2. Drukluclhremkrachtregelaars moeten goed functioneren.
3. Aanhangwagens met drukluclhremkrachtregelaars, in gebruik genomen na 30 september 1981, moeten zijn voorzien van een plaat waarop duidelijk leesbaar de afstelling van de drukluclhremkrachtregelaars is vermeld. De vermelde drukluclhremkrachtregelaars moeten aanwezig zijn en moeten globaal zijn afgesteld zoals voor de beladings-toestand van het voertuig is vermeld op genoemde plaat.
4. De ontwateringsventielen van reservoirs moeten goed functioneren.

Artikel 5.12.36

1. De slag van drukluclhremcilinders die door middel van een nok een trommelrem bedienen, mag niet worden begrensd door delen die daar niet voor zijn bestemd.

2. De slag van drukluchtremcilinders mag vanuit onberemde toestand tot in beremde stand niet groter zijn dan 2/3 van de maximumslag van de betrokken remcilinder.

Artikel 5.12.38

1. Aanhangwagens, niet zijnde opleggers, in gebruik genomen na 31 december 1995, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,5 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

2. Aanhangwagens, niet zijnde opleggers, in gebruik genomen na 30 september 1971, doch voor 1 januari 1996, en opleggers, in gebruik genomen na 30 september 1971, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

3. Aanhangwagens, in gebruik genomen voor 1 oktober 1971, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $3,8 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

4. De bedrijfsrem moet op alle wielen werken.

5. De bedrijfsrem moet zodanig werken dat de kans op blokkeren van wielen zo gering mogelijk is.

6. Aanhangwagens mogen op een droge of nagenoeg droge weg niet uitbreken ten gevolge van een verschil in remwerking tussen de wielen van elke as.

7. Onze Minister stelt nadere regels vast met betrekking tot het bepaalde in het eerste tot en met derde lid en het zesde lid.

Artikel 5.12.39

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van een goedwerkende vastzetinrichting die ten minste op de wielen van één as werkt en welke door een geheel mechanische overbrenging met de hand in werking kan worden gesteld, ook wanneer het voertuig niet aan een motorrijtuig is verbonden.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing indien de aanhangwagen is voorzien van een veerrem die automatisch in werking treedt bij het ontkoppelen of drukloos maken van het remsysteem.

Artikel 5.12.40

1. Bij het verbreken van de verbinding tussen de aanhangwagen en het trekkende voertuig moet de reminrichting van de aanhangwagen automatisch in werking treden.

2. Bij het koppelen van de reminrichting van de aanhangwagen aan die van het trekkende voertuig moet de reminrichting van de aanhangwagen automatisch in de bedrijfstoestand komen.

3. De in het eerste en tweede lid gestelde eisen gelden niet voor middenasaanhangwagens met een toegestane maximum massa van ten hoogste 1500 kg.

4. Indien de aanhangwagen is voorzien van een losbreekreminrichting, moet deze goed functioneren.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.12.41

Het slot en de scharnieren van de deuren en laadbakkleppen van aanhangwagens moeten een goede sluiting waarborgen.

Artikel 5.12.48

1. Aanhangwagens mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van aanhangwagens, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste lid en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. De wielen onderscheidenlijk banden van aanhangwagens moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

5. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van zijdelingse afscherming. Deze verplichting geldt niet voor:

a. aanhangwagens die blijkens een aantekening op het kentekenbewijs hiervan zijn uitgezonderd;

b. het gedeelte achter de achterste as van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg.

6. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van de aanhangwagen bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.

7. Geen deel van de buitenzijde van de aanhangwagen mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

8. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het vierde en vijfde lid.

Artikel 5.12.49

1. Aanhangwagens die na 30 juni 1967 in gebruik zijn genomen, moeten aan de achterzijde op deugdelijke wijze zijn voorzien van een stootbalk, indien de afstand van de onderzijde van het voertuig tot het wegdek, gemeten over de volle breedte onder de achterzijde van het onderstel of onder de hoofddelen van het koetswerk op een afstand van meer dan 1,00 m achter de achterste as, meer bedraagt dan 0,70 m, dan wel meer bedraagt dan 0,55 m indien het voertuig na 31 december 1995, in gebruik is genomen.

2. De afstand van de onderzijde van de stootbalk tot het wegdek mag voor aanhangwagens, in gebruik genomen na 30 juni 1967 doch vóór 1 januari 1996, niet meer bedragen dan 0,70 m en voor aanhangwagens, in gebruik genomen na 31 december 1995, niet meer bedragen dan 0,55 m.

3. De stootbalk moet zo dicht mogelijk bij de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht en niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen.

4. De stootbalk van aanhangwagens die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1996, mag niet breder zijn noch aan weerszijden meer dan 0,10 m smaller zijn dan:

a. het voertuig op de plaats waar de stootbalk is aangebracht, dan wel
b. de breedte van de breedste achteras, met inbegrip van de wielen waarbij de bolling van de banden boven het wegdek buiten beschouwing wordt gelaten.

Voor aanhangwagens die zijn bestemd voor het vervoer van wissellaadbakken geldt in plaats van de genoemde maat van 0,10 m een maat van 0,20 m.

5. De stootbalk van aanhangwagens die in gebruik zijn genomen na 31 december 1995, moet voldoen aan het bepaalde in het vierde lid, aanhef en onderdeel b.

6. De stootbalk en de bevestiging daarvan mogen niet zodanig zijn

vervormd of breuken of scheuren vertonen, dan wel door corrosie zijn aangetast, dat hierdoor functieverlies optreedt.

7. De uiteinden van de stootbalk mogen niet naar achteren zijn omgebogen.

8. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor:

a. dolly's;

b. voertuigen die blijken een aantekening in het kentekenbewijs van het bepaalde in het eerste lid zijn uitgezonderd.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.12.51

Aanhangwagens moeten zijn voorzien van:

a. twee stadslichten indien het voertuig breder is dan 1,60 m en na 30 juni 1967 in gebruik is genomen;

b. twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig;

c. twee achterlichten;

d. twee remlichten;

e. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;

f. twee driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;

g. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;

h. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig, indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen;

i. niet-driehoekige ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;

j. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en breder is dan 2,10 m, dan wel voor 1 januari 1996 in gebruik is genomen en breder is dan 2,50 m;

k. zijmarkeringslichten indien het voertuig na 31 december 1995 in gebruik is genomen en langer is dan 6,00 m, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;

l. een markering aan de achterzijde van het voertuig, indien de toegestane maximum massa van het voertuig meer bedraagt dan 3500 kg; deze eis geldt niet voor door Onze Minister aangewezen aanhangwagens waarvan de bouw, de inrichting of het gebruik zich verzet tegen het aanbrengen van de markering.

Artikel 5.12.53

1. De stadslichten mogen niet anders dan wit stralen.

2. De richtingaanwijzers en de remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.

3. De achterlichten en de mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.

4. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

5. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit, en naar achteren niet anders dan rood stralen.

6. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.

7. De markering aan de achterzijde moet bestaan uit één rechthoekig bord, dan wel uit een set van twee of vier rechthoekige borden, welke zijn

voorzien van een rood fluorescerende omranding op een geel retroreflecterende achtergrond.

Artikel 5.12.55

1. De in artikel 5.12.51 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.
5. De in artikel 5.12.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.
6. De in artikel 5.12.51 bedoelde retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.
7. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het tweede en derde lid.

Artikel 5.12.57

1. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van:
 - a. een of twee achteruitrijlichten;
 - b. twee extra richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig;
 - c. twee waarschuwingsknipperlichten aan het meest naar achteren gelegen gedeelte van de zich aan de zij- of achterkant van het voertuig bevindende laad- en losklep in horizontale stand;
 - d. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.12.51 verplicht zijn en het voertuig breder is dan 1,80 m;
 - e. zijmarkeringslichten, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.12.51 verplicht zijn, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;
 - f. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig indien deze niet reeds ingevolge artikel 5.12.51 verplicht zijn;
 - g. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig, die zijn opgenomen in het lamphuis van andere lichten;
 - h. werklichten.
2. Lichten die ingevolge artikel 5.12.51 verplicht zijn gesteld voor voertuigen die na een in dat artikel genoemd tijdstip in gebruik zijn genomen, mogen zijn aangebracht op voertuigen die voor of op dat tijdstip in gebruik zijn genomen mits wordt voldaan aan de in artikel 5.12.53 met betrekking tot die lichten gestelde eisen. Deze bepaling geldt niet voor markeringslichten en zijmarkeringslichten.
3. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.12.59

1. De achteruitrijlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De extra richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten mogen niet anders dan ambergeel stralen.
3. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.

4. Artikel 5.12.55, tweede, derde, vierde en zevende lid, is van toepassing.

Artikel 5.12.61

1. De verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, bedoeld in de artikelen 5.12.51 en 5.12.57, moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, moeten de stadslichten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,15 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.

3. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor de achteruitrijlichten, remlichten, de verlichting van de kentekenplaat aan de achterzijde van het voertuig, de markering aan de achterzijde van het voertuig, mistlichten aan de achterzijde van het voertuig en werklichten.

Artikel 5.12.65

Aanhangwagens mogen, onverminderd het in artikel 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.12.51 en 5.12.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 5.12.66

1. De koppeling en de trekdriehoek of trekboom van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.

2. De trekdriehoek of trekboom alsmede alle profielen die daar deel van uitmaken, met inbegrip van schoren, versterkingsstrippen en bevestiging, mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

3. De trekdriehoek mag niet zodanig zijn vervormd dat een langsbeen, gemeten over een afstand van 0,90 m, een uitwijking heeft van meer dan 18 mm ten opzichte van de rechte lijn.

4. Middenasaanhangwagens waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 1500 kg en die niet zijn voorzien van een losbreekremrichting, moeten zijn voorzien van een hulpkoppeling. De hulpkoppeling moet deugdelijk zijn bevestigd en mag niet vervormd, gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.

5. Middenasaanhangwagens die zijn voorzien van een losbreekremrichting, mogen niet tevens zijn voorzien van een hulpkoppeling.

6. Delen van de koppeling van aanhangwagens mogen tijdens het ontkoppelen, het losbreken of in afgekoppelde toestand het wegdek niet kunnen raken.

Artikel 5.12.67

Indien de aanhangwagen is voorzien van een kogelkoppeling,

- a. moet de sluit- en borginrichting goed functioneren;
- b. mogen de onderdelen niet zijn vervormd.

Artikel 5.12.68

1. Indien de aanhangwagen is voorzien van een trekoog met een nominale inwendige diameter van 40 mm:

- a. mag de inwendige diameter van het trekoog niet meer dan 41,5 mm bedragen;
- b. moet de dikte van het trekoog ten minste 28,0 mm bedragen.
- 2. Indien de aanhangwagen is voorzien van een trekoog met een nominale inwendige diameter van 50 mm:
 - a. mag de inwendige diameter van het trekoog niet meer dan 52,5 mm bedragen;
 - b. moet de dikte van het trekoog ten minste 41,5 mm bedragen.
- 3. Indien de aanhangwagen is voorzien van een trekoog met een nominale inwendige diameter van 57,5 mm:
 - a. mag de inwendige diameter van het trekoog niet meer dan 59,5 mm bedragen;
 - b. moet de dikte van het trekoog ten minste 19 mm bedragen.
- 4. Het trekoog mag niet zijn vervormd of gescheurd.
- 5. Het trekoog mag niet zijn voorzien van een ingelaste trekoogbus.

Artikel 5.12.69

- 1. Indien de oplegger is voorzien van een koppelingspen van 2 inch:
 - a. moet de diameter van de kleinste doorsnede van de pen ten minste 49,0 mm bedragen;
 - b. moet de diameter van de doorsnede van het gedeelte van de pen dat direct boven de kleinste doorsnede is gelegen, ten minste 70,0 mm bedragen.
- 2. Indien de oplegger is voorzien van een koppelingspen van 3,5 inch:
 - a. moet de diameter van de kleinste doorsnede van de pen ten minste 86,0 mm bedragen;
 - b. moet de diameter van de doorsnede van het gedeelte van de pen dat direct boven de kleinste doorsnede is gelegen, ten minste 110,0 mm bedragen.
- 3. De plaat van de opleggerkoppeling mag niet in ernstige mate zijn vervormd of ingesleten. De profielen die deel uitmaken van de ondersteuning van de plaat van de opleggerkoppeling mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast.
- 4. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het derde lid.

Artikel 5.12.70

Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot bijzondere constructies voor het koppelen van voertuigen en andere koppelingen dan bedoeld in de artikelen 5.12.67 tot en met 5.12.69.

AFDELING 13. AANHANGWAGENS MET EEN TOEGESTANE MAXIMUM MASSA VAN NIET MEER DAN 750 KG ACHTER PERSONENAUTO'S, BEDRIJFSAUTO'S EN DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.13.3

- De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van aanhangwagens mogen:
- a. geen breuken of scheuren vertonen;
 - b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

Artikel 5.13.4

1. De bovenbouw van aanhangwagens moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.
2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn.

Artikel 5.13.5

De bedrading van aanhangwagens moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.13.6

Aanhangwagens mogen:

- a. niet langer zijn dan 12,00 m, dan wel niet langer dan 8,00 m indien het een middenaanhanger betreft;
- b. niet breder zijn dan 2,55 m;
- c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

§ 5. Assen

Artikel 5.13.18

1. De assen van aanhangwagens moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.13.20

1. De wiellagers van aanhangwagens mogen niet teveel speling vertonen.
2. Verschijnselen van slijtage of beschadiging mogen niet hoorbaar of voelbaar zijn.

Artikel 5.13.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van aanhangwagens mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.13.27

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van banden waarvan het loopvlak niet bestaat uit metaal of een materiaal dat voor wat betreft hardheid en vervormbaarheid dezelfde eigenschappen heeft.
2. De luchtbanden van aanhangwagens mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.
3. De luchtbanden mogen geen uitstulpingen vertonen.

4. De profilering van de hoofdgroeven van de luchtbanden moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren.

5. De banden mogen niet zijn opgesneden. Van opsnijden is sprake indien slijtage-indicatoren zijn weggesneden, indien de profielvorm van de groef afwijkt van de originele profielvorm, of indien in de bodem van de groef het karkas van de band zichtbaar is.

6. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

Artikel 5.13.28

1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Banden worden niet als deel van het veersysteem beschouwd.

2. De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen en moeten deugdelijk zijn bevestigd.

3. Aanhangwagens die zijn voorzien van gasvering of schroefveren moeten zijn voorzien van goed werkende schokdempers.

4. Schokdempers van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.13.31

Indien de aanhangwagen is voorzien van een reminrichting, moet deze zodanig werken dat het voertuig ten gevolge van de remwerking geen zijwaartse bewegingen maakt.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.13.41

Het slot en de scharnieren van de deuren en laadbakkleppen van aanhangwagens moeten een goede sluiting waarborgen.

Artikel 5.13.48

1. Aanhangwagens mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van aanhangwagens, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. De wielen onderscheidenlijk banden van aanhangwagens moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

5. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van de aanhangwagen bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.

6. Geen deel van de buitenzijde van de aanhangwagen mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

7. Onze Minister kan regels vaststellen omtrent het bepaalde in het vierde lid.

Artikel 5.13.50

Aanhangwagens moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.13.51

Aanhangwagens moeten zijn voorzien van:

- a. twee stadslichten indien het voertuig breder is dan 1,60 m;
- b. twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig;
- c. twee achterlichten;
- d. twee remlichten;
- e. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;
- f. twee driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;
- g. met ingang van 1 januari 2005, één of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
- h. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- i. niet-driehoekige ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig;
- j. met ingang van 1 januari 2005, twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig breder is dan 2,10 m;
- k. met ingang van 1 januari 2005, zijmarkeringslichten indien het voertuig langer is dan 6,00 m, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 5.13.53

1. De stadslichten mogen niet anders dan wit stralen.
2. De richtingaanwijzers en de remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.
3. De achterlichten en de mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.
4. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.
5. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.
6. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.

Artikel 5.13.54

1. De stadslichten moeten aan de voorzijde van het voertuig voor de eerste as zijn aangebracht:
 - a. op een afstand van niet meer dan 0,15 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
 - b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m;
 - c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de stadslichten op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

2. De richtingaanwijzers moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de richtingaanwijzers op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

3. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de achterlichten op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

4. De remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;
- b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de remlichten op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

5. De driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek.

6. Het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moeten zijn aangebracht:

- a. op ten minste 0,10 m afstand van de remlichten;
- b. op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,00 m boven het wegdek.

Indien slechts één mistlicht aanwezig is, moet dit licht links van het middenlangsvlak van het voertuig zijn aangebracht.

7. De witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig moeten voor de eerste as zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand van niet minder dan 0,60 m dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;
- c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m

boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht.

8. De niet-driehoekige ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig moeten:

a. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m evenwijdig aan het middenlangsvlak boven het wegdek zijn aangebracht. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht;

b. zodanig zijn aangebracht dat:

1°. één retroreflector zich bevindt in het middelste derde gedeelte van de aanhangwagen;

2°. de onderlinge afstand tussen de retroreflectoren niet meer dan 3,00 m bedraagt;

3°. de afstand van de voorste retroreflector tot de voorzijde van de aanhangwagen niet meer dan 3,00 m bedraagt;

4°. de afstand van de achterste retroreflector tot de achterzijde van de aanhangwagen niet meer dan 1,00 m bedraagt, waarbij het voertuig-gedeelte boven de 2,00 m buiten beschouwing wordt gelaten in de afstand tot de achterzijde.

9. De markeringslichten moeten zijn aangebracht:

a. zo hoog mogelijk boven het wegdek;

b. zo dicht mogelijk bij het punt van de grootste breedte van het voertuig.

Artikel 5.13.55

1. De in artikel 5.13.51 bedoelde lichten moeten goed werken.

2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.

4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijk kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.13.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.

6. De in artikel 5.13.51 bedoelde retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

Artikel 5.13.57

1. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van:

a. twee stadslichten, indien deze niet reeds ingevolge artikel 5.13.51 verplicht zijn;

b. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig niet reeds ingevolge artikel 5.13.51 van deze lichten moet zijn voorzien;

c. zijmarkeringslichten, indien deze lichten niet reeds ingevolge artikel 5.13.51 verplicht zijn, aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde eisen;

d. één of twee achteruitrijlichten;

e. werklichten.

2. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.13.59

1. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.
2. De stadslichten en achteruitrijlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
3. De zijmarkeringslichten mogen niet anders dan ambergeel stralen. Indien het achterste zijmarkeringslicht onderdeel uitmaakt van een rood stralend licht dan wel van een rode retroreflector, mag dit licht rood stralen.
4. Artikel 5.13.55, tweede, derde en vierde lid, is van toepassing.

Artikel 5.13.60

1. De achteruitrijlichten mogen niet lager dan 0,25 m en niet hoger dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.
2. Op de markeringslichten is artikel 5.13.54, negende lid, van toepassing.

Artikel 5.13.65

Aanhangwagens mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.13.51 en 5.13.57 zijn voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 5.13.66

1. De koppeling van aanhangwagens moet met ingang van 1 januari 2005 voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen en zijn voorzien van een door hem vastgesteld goedkeuringsmerk.
2. De koppeling en de trekdriehoek of trekboom van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.
3. De trekdriehoek of trekboom mag niet zijn doorgeroest.
4. Middenasaanhangwagens die niet zijn voorzien van een losbreek-reminrichting, moeten zijn voorzien van een hulpkoppeling. De hulpkoppeling moet deugdelijk zijn bevestigd en mag niet vervormd, gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.
5. Middenasaanhangwagens die zijn voorzien van een losbreek-reminrichting, mogen niet tevens zijn voorzien van een hulpkoppeling.
6. Delen van de koppeling van aanhangwagens mogen tijdens het ontkoppelen, het losbreken of in afgekoppelde toestand het wegdek niet kunnen raken.

Artikel 5.13.67

- Indien de aanhangwagen is voorzien van een kogelkoppeling,
- a. moet de sluit- en borginrichting goed functioneren;
 - b. mogen de onderdelen niet zijn vervormd.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.14.3

De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van aanhangwagens mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

Artikel 5.14.4

1. De bovenbouw van aanhangwagens moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.
2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn.

Artikel 5.14.5

De bedrading van aanhangwagens moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.14.6

Aanhangwagens mogen:

- a. niet langer zijn dan 12,00 m;
- b. niet breder zijn dan 2,60 m, met uitzondering van aanhangwagens ten behoeve van de landbouw, welke niet breder mogen zijn dan 3,00 m;
- c. niet hoger zijn dan 4,00 m.

Artikel 5.14.7

1. De last onder enig wiel van aanhangwagens, voorzien van luchtbanden, mag niet meer bedragen dan 5000 kg.
2. De last onder enig wiel van aanhangwagens, voorzien van massieve banden, mag niet meer bedragen dan 120 kg per centimeter breedte van het loopvlak.

§ 5. Assen

Artikel 5.14.18

1. De assen van aanhangwagens moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.
2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.
3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.
4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.14.19

1. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels van aanhangwagens met een massa van meer dan 750 kg moeten deugdelijk zijn bevestigd.
2. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels alsmede de overige draaipunten van de wielophanging van aanhangwagens met een massa van meer dan 750 kg mogen niet te veel speling vertonen.
3. Indien een gedeelte van de binnenkant van het fuseekogelhuis en van de fuseekogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, mag dit gedeelte geen corrosie vertonen.

Artikel 5.14.24

1. De wielen onderscheidenlijk velgen van aanhangwagens mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen.
2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.14.27

1. Aanhangwagens met een massa van meer dan 750 kg moeten zijn voorzien van banden waarvan het loopvlak niet bestaat uit metaal of een materiaal dat voor wat betreft hardheid en vervormbaarheid dezelfde eigenschappen heeft.
2. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.14.31

1. Aanhangwagens met een massa van meer dan 3500 kg moeten zijn voorzien van een goed werkende bedrijfsrem.
2. Aanhangwagens met een massa van meer dan 750 kg moeten met ingang van 1 januari 2005 zijn voorzien van een goed werkende bedrijfsrem.
3. De onderdelen van de in het eerste en tweede lid bedoelde reminrichting moeten:
 - a. deugdelijk zijn bevestigd met de daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen;
 - b. niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast;
 - c. niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken;
 - d. geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen.
4. Remslangen mogen:
 - a. niet in ernstige mate zijn misvormd;
 - b. niet langs andere voertuigdelen schuren;
 - c. geen zodanige beschadigingen vertonen dat het wapeningsmateriaal zichtbaar is.
5. De remtrommel of remschijf mag tijdens het remmen niet worden geraakt door delen die zijn bestemd als drager of bevestigingsmiddel van remvoering.
6. De noodzakelijke bewegingsvrijheid van de remonderdelen mag niet worden beperkt.
7. Indien de oplooprem is voorzien van een automatische blokkering ten behoeve van het achteruitrijden, moet deze goed functioneren.

Artikel 5.14.41

Het slot en de scharnieren van de deuren en laadbakkleppen van aanhangwagens moeten een goede sluiting waarborgen.

Artikel 5.14.48

1. Aanhangwagens mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van aanhangwagens, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste lid en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. De wielen onderscheidenlijk banden van aanhangwagens mogen niet aanlopen.

5. Geen deel van de buitenzijde van de aanhangwagen mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.14.51

Aanhangwagens moeten zijn voorzien van:

- a. twee stadslichten indien het voertuig breder is dan 1,60 m;
- b. twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig;
- c. twee achterlichten;
- d. twee remlichten;
- e. twee driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;
- f. twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- g. niet-driehoekige ambergele retroreflectoren aan elke zijkant van het voertuig;
- h. met ingang van 1 januari 2005, twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig breder is dan 2,10 m;
- i. een rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.

Artikel 5.14.53

1. De stadslichten mogen niet anders dan wit stralen.
2. De richtingaanwijzers en de remlichten mogen niet anders dan rood of ambergeel stralen.
3. De achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.
4. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit, en naar achteren niet anders dan rood stralen.

Artikel 5.14.54

1. De stadslichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht:

- a. op een afstand van niet meer dan 0,15 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;
- b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de stadslampen op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

2. De richtingaanwijzers moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;

b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de richtingaanwijzers op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

3. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;

b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de achterlichten op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

4. De remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 1,50 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de remlichten op een hoogte van meer dan 1,50 m doch niet meer dan 2,10 m boven het wegdek zijn aangebracht.

5. De driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;

b. op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,60 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek; indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,20 m boven het wegdek zijn aangebracht.

6. De witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig moeten zijn aangebracht:

a. op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig;

b. op een onderlinge afstand van niet minder dan 0,60 m, dan wel niet minder dan 0,40 m indien de grootste breedte van het voertuig minder bedraagt dan 1,30 m;

c. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht.

7. De niet-driehoekige ambergele retroreflectoren aan elke zijkant en het voertuig moeten:

a. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek zijn aangebracht. Indien zulks in verband met de constructie van het voertuig niet mogelijk is, mogen de retroreflectoren op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,50 m boven het wegdek zijn aangebracht;

b. zodanig zijn aangebracht dat:

1°. één retroreflector zich bevindt in het middelste derde gedeelte van de aanhangwagen;

2°. de onderlinge afstand tussen de retroreflectoren niet meer dan 3,00 m bedraagt;

3°. de afstand van de voorste retroreflector tot de voorzijde van de aanhangwagen niet meer dan 3,00 m;

4°. de afstand van de achterste retroreflector tot de achterzijde van de aanhangwagen niet meer dan 1,00 m bedraagt, waarbij het voertuig-gedeelte boven de 2,00 m buiten beschouwing wordt gelaten in de afstand tot de achterzijde.

8. De markeringslichten moeten zijn aangebracht:

a. zo hoog mogelijk boven het wegdek;

b. zo dicht mogelijk bij het punt van de grootste breedte van het voertuig.

9. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. in het midden van het voertuig dan wel links van het midden;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mag de retroreflector op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,60 m boven het wegdek zijn aangebracht.

Artikel 5.14.55

1. De in artikel 5.14.51 bedoelde lichten moeten goed werken.

2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.

4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.14.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.

6. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

7. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.14.57

1. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van:
 - a. twee stadslichten, indien deze niet reeds ingevolge artikel 5.14.51 verplicht zijn;
 - b. één of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
 - c. twee markeringslichten aan de voorzijde en twee aan de achterzijde van het voertuig, indien het voertuig niet reeds ingevolge artikel 5.14.51 van deze lichten moet zijn voorzien;
 - d. één of twee achteruitrijlichten;
 - e. werklichten.
2. Aanhangwagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.14.59

1. De stadslichten en achteruitrijlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De mistlichten aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.
3. De markeringslichten mogen naar voren niet anders dan wit en naar achteren niet anders dan rood stralen.
4. Artikel 5.14.55, tweede, derde en vierde lid, is van toepassing.

Artikel 5.14.60

1. De achteruitrijlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.
2. Op de stadslichten en markeringslichten is artikel 5.14.54, eerste lid onderscheidenlijk achtste lid, van toepassing.
3. Het mistlicht of de mistlichten aan de achterzijde van het voertuig moeten zijn aangebracht:
 - a. op ten minste 0,10 m afstand van de remlichten;
 - b. op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,00 m boven het wegdek.Indien één licht is aangebracht, moet dit links van het midden van het voertuig zijn geplaatst.

Artikel 5.14.65

Aanhangwagens mogen, onverminderd het in artikel 30 van het RVV 1990 bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten, niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.14.51 en 5.14.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 5.14.66

1. De verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen of tussen twee aanhangwagens moet worden gevormd door een enkele, voldoende stijve en sterke koppeling die niet kan lostrillen.
2. De koppeling en de trekdraehoek of trekboom van aanhangwagens moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.
3. De trekdraehoek of trekboom mag niet zijn doorgeroest.

Artikel 5.14.67

Indien de aanhangwagen is voorzien van een kogelkoppeling,

- a. moet de sluit- en borginrichting goed functioneren;
- b. mogen de onderdelen niet zijn vervormd.

AFDELING 15. AANHANGWAGENS ACHTER MOTORFIETSEN OF BROMFIETSEN

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.15.2

1. Aanhangwagens achter motorfietsen of bromfietsen mogen slechts éénassig zijn.

2. Bij éénwielige aanhangwagens moet het wiel zodanig zijn bevestigd dat het uitsluitend draaibaar is om de eigen horizontale as.

Artikel 5.15.3

De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van aanhangwagens mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht.

Artikel 5.15.4

1. De bovenbouw van aanhangwagens moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.

2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.15.6

1. Aanhangwagens achter motorfietsen mogen:

- a. niet breder zijn dan 1,00 m;
- b. niet hoger zijn dan 1,00 m.

2. Aanhangwagens achter bromfietsen mogen:

- a. niet breder zijn dan 1,00 m;
- b. niet hoger zijn dan 1,00 m.

§ 5. Assen

Artikel 5.15.18

1. De assen van aanhangwagens moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen.

2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht.

3. De assen mogen niet zodanig zijn beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed.

4. Assen mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van verschijnselen van corrosie van het oppervlak.

Artikel 5.15.24

1. De wielen, alsmede de onderdelen daarvan, van aanhangwagens mogen geen breuken, scheuren, ondeugdelijk laswerk of ernstige vervorming vertonen. Onderdelen mogen niet loszitten of ontbreken.

2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.15.27

1. De wielen van aanhangwagens moeten zijn voorzien van luchtbanden.

2. De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is.

3. De banden mogen geen uitstulpingen vertonen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.15.41

De sloten en de scharnieren van de deuren en laadbakkleppen van aanhangwagens moeten een goede sluiting waarborgen.

Artikel 5.15.48

1. Aanhangwagens mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van aanhangwagens, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. De wielen onderscheidenlijk banden van aanhangwagens moeten goed zijn afgeschermd en mogen niet aanlopen.

4. Een reservewielhouder die zich aan de buitenzijde van de aanhangwagen bevindt, moet deugdelijk zijn bevestigd. Indien in de houder een reservewiel is geplaatst, moet dat wiel goed zijn opgesloten.

5. Geen deel van de buitenzijde van de aanhangwagen mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

Artikel 5.15.50

Aanhangwagens achter een motorfiets moeten aan de achterzijde zijn voorzien van een mogelijkheid tot bevestiging van een kentekenplaat.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.15.51

1. Aanhangwagens achter een motorfiets moeten zijn voorzien van:

a. twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig, dan wel één richtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig, indien de trekkende motorfiets van richtingaanwijzers is voorzien;

b. één of twee achterlichten;

c. één of twee remlichten, indien de trekkende motorfiets van een remlicht is voorzien;

- d. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat;
 - e. één of twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;
 - f. ten minste één niet-driehoekige ambergele retroreflector aan elke zijkant van het voertuig.
2. Aanhangwagens achter een bromfiets moeten zijn voorzien van:
- a. één of twee achterlichten;
 - b. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig;
 - c. ten minste één niet-driehoekige ambergele retroreflector aan elke zijkant van het voertuig.

Artikel 5.15.53

- 1. De richtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen.
- 2. De achterlichten en de remlichten mogen niet anders dan rood stralen.
- 3. De verlichting van de kentekenplaat mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

Artikel 5.15.54

- 1. De richtingaanwijzers moeten zijn aangebracht:
 - a. aan de uiterste zijden van het voertuig en op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,24 m;
 - b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m boven het wegdek.

De lichten moeten zodanig zijn aangebracht dat zij waarneembaar zijn voor een waarnemer die zich in het mediaanvlak van het voertuig bevindt op een afstand van 10 m achter het voertuig.
- 2. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek.
- 3. Het remlicht of de remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek. Indien één licht is aangebracht, moet dit in het midden of links van het midden van het voertuig zijn geplaatst.
- 4. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten zijn aangebracht aan de uiterste zijden van het voertuig op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek.
- 5. De in artikel 5.15.51 bedoelde ambergele retroreflectoren moeten zijn aangebracht aan elke zijkant op een hoogte van niet minder dan 0,30 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Ten minste één retroreflector moet zich bevinden in het middelste derde gedeelte van de aanhangwagen met inbegrip van de dissel.

Artikel 5.15.55

- 1. De in artikel 5.15.51 bedoelde lichten moeten goed werken.
- 2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
- 3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn bevestigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.
- 4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retro reflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.15.51 bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.

6. De in artikel 5.15.51 bedoelde retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

Artikel 5.15.57

1. Aanhangwagens achter een motorfiets mogen zijn voorzien van:
 - a. één mistlicht aan de achterzijde van het voertuig;
 - b. één of twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
 - c. werklichten.
2. Aanhangwagens achter een bromfiets mogen zijn voorzien van:
 - a. twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig, dan wel één richtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig;
 - b. één of twee remlichten;
 - c. één of twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig.
3. Aanhangwagens achter motorfietsen en bromfietsen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.15.59

1. De richtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen.
2. De remlichten en het mistlicht aan de achterzijde mogen niet anders dan rood stralen.
3. Artikel 5.15.55, tweede, derde en vierde lid, is van toepassing.

Artikel 5.15.60

1. De richtingaanwijzers moeten zijn aangebracht:
 - a. aan de uiterste zijden van het voertuig en op een onderlinge afstand, gemeten tussen de binnenranden van het lichtdoorlatende gedeelte, van niet minder dan 0,24 m;
 - b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m boven het wegdek.De lichten moeten zodanig zijn aangebracht dat zij waarneembaar zijn voor een waarnemer die zich in het mediaanvlak van het voertuig bevindt op een afstand van 10 m achter het voertuig.
2. Het mistlicht aan de achterzijde van het voertuig moet zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,35 m boven het wegdek, links van het midden van het voertuig op een afstand van niet minder dan 0,10 m van het remlicht.
3. Het remlicht of de remlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m boven het wegdek. Indien één licht is aangebracht, moet dit in het midden of links van het midden van het voertuig zijn geplaatst.

Artikel 5.15.65

Aanhangwagens mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.15.51 en 5.15.57 is voorgeschreven of toegestaan.

§ 11. Verbinding tussen motorfiets of bromfiets en aanhangwagen

Artikel 5.15.66

1. De koppeling onderscheidenlijk de dissel van aanhangwagens moet deugdelijk zijn bevestigd en mag niet zijn doorgeroest.
2. De voor de overbrenging van de krachten noodzakelijke onderdelen

van de koppeling onderscheidenlijk de dissel mogen niet gescheurd, gebroken dan wel overmatig gesleten zijn.

Artikel 5.15.67

- Indien de aanhangwagen is voorzien van een kogelkoppeling,
- a. moet de sluit- en borginrichting goed functioneren;
 - b. mogen de onderdelen niet zijn vervormd.

Artikel 5.15.70

De koppeling van aanhangwagens met één wiel mag slechts bewegingen toelaten om een horizontale en een verticale as, loodrecht op de lengte-as van het trekkend motorrijtuig.

De koppeling van aanhangwagens met meer dan één wiel moet bovendien bewegingen om een as in de lengterichting van het trekkend motorrijtuig toelaten.

AFDELING 16. AANHANGWAGENS ACHTER FIETSEN OP TWEE WIELEN

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.16.6

Aanhangwagens achter fietsen mogen niet breder zijn dan 1,00 m.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.16.51

Aanhangwagens achter fietsen moeten zijn voorzien van:

- a. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig;
- b. witte of gele retroreflectoren aan de wielen.

Artikel 5.16.54

1. De niet-driehoekige rode retroreflector moet zijn aangebracht uiterst links aan de achterzijde van het voertuig, op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek.

2. De witte of gele retroreflectoren moeten de omtrek van het wiel volgen en op of zo dicht mogelijk bij de velg zijn aangebracht, zodanig dat zij aan beide zijken van de aanhangwagen zichtbaar zijn.

Artikel 5.16.55

1. De in artikel 5.16.51 bedoelde retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.

2. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

3. De retroreflectoren moeten zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.16.57

1. Aanhangwagens achter fietsen mogen zijn voorzien van:

- a. één achterlicht dat is voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk;
- b. één of twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- c. ambergele retroreflectoren aan de zijken van het voertuig.

2. Aanhangwagens achter fietsen mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.16.65

Aanhangwagens mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.16.51 en 5.16.57 is voorgeschreven of toegestaan.

AFDELING 17. WAGENS

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.17.3

De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van wagens mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen;
- b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht.

Artikel 5.17.4

1. De bovenbouw van wagens moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd.
2. De ondersteuning van de laadvloer onderscheidenlijk laadruimte moet deugdelijk zijn.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.17.6

1. Wagens mogen:
 - a. niet breder zijn dan 2,60 m;
 - b. niet hoger zijn dan 4,00 m.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mogen onbespannen wagens niet breder zijn dan 1,50 m.

Artikel 5.17.7

1. De last onder enig wiel van wagens mag niet meer bedragen dan 2400 kg. Een samenstel van wielen dat op één wielnaaf is gemonteerd, wordt als één wiel beschouwd.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mag de last onder een wiel dat niet is voorzien van een rubberen band, niet meer bedragen dan 120 kg per cm bandbreedte.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.17.27

1. De wielen van wagens mogen niet zijn voorzien van metalen banden met uitstekende delen.
2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor landbouwwerktuigen met een massa van ten hoogste 750 kg.

Artikel 5.17.40

Handwagens met motorvermogen moeten zodanig zijn ingericht dat indien de bestuurder het bedieningstoestel loslaat, het voertuig onmiddellijk tot stilstand wordt gebracht.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.17.48

1. Wagens mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van wagens, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste lid en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.17.51

Wagens moeten aan de achterzijde zijn voorzien van:

a. twee niet-driehoekige rode retroreflectoren welke zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk, indien het een wagen betreft waarvan de breedte meer dan 1,50 m bedraagt, dan wel één zodanige retroreflector indien het een wagen betreft waarvan de breedte ten hoogste 1,50 m bedraagt;

b. een rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.

Artikel 5.17.54

1. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde van het voertuig op gelijke hoogte zijn aangebracht:

a. niet meer dan 0,40 m binnenwaarts van de uiterste linker- en rechterzijde van het voertuig;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek.

2. Indien één niet-driehoekige retroreflector is voorgeschreven, moet deze zijn aangebracht:

a. aan de uiterste linkerzijde van het voertuig;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek.

3. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht:

a. in het midden van het voertuig dan wel links van het midden;

b. op een hoogte van niet minder dan 0,35 m en niet meer dan 0,90 m boven het wegdek. Indien zulks niet mogelijk is zonder gebruikmaking van bevestigingsmiddelen die gemakkelijk kunnen worden beschadigd, mag de retroreflector op een hoogte van meer dan 0,90 m doch niet meer dan 1,60 m boven het wegdek zijn aangebracht.

Artikel 5.17.55

1. De retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.
2. De retroreflectoren mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.
3. De rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek moet zijn voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.17.57

1. Wagens mogen zijn voorzien van:
 - a. twee lichten aan de voorzijde;
 - b. twee achterlichten indien het een wagen betreft waarvan de breedte meer dan 1,50 m bedraagt, dan wel ten minste één achterlicht indien het een wagen betreft waarvan de breedte ten hoogste 1,50 m bedraagt;
 - c. één of twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
 - d. ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig.
2. Wagens mogen zijn voorzien van extra witte retroreflecterende voorzieningen aan de voorzijde, extra rode aan de achterzijde en extra ambergele aan de zijkanten van het voertuig.

Artikel 5.17.64

Wagens mogen niet zijn voorzien van verblindende verlichting.

Artikel 5.17.65

Wagens mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in artikelen 5.17.51 en 5.17.57 is voorgeschreven of toegestaan.

AFDELING 18. GEBRUIKSEISEN VOERTUIGEN

§ 0. Algemeen

Alle categorieën voertuigen

Artikel 5.18.1

1. Met een motorrijtuig mag niet meer dan één aanhangwagen worden voortbewogen.
2. Met een geleed motorrijtuig mag geen aanhangwagen worden voortbewogen.
3. Met een invalide voertuig mag geen aanhangwagen worden voortbewogen.
4. Met een motorfiets met zijspanwagen mag geen aanhangwagen worden voortbewogen, tenzij het wiel van de zijspanwagen is beremd.
5. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op landbouw-trekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Artikel 5.18.2

1. Met een motorrijtuig mag niet meer dan één motorrijtuig of samenstel van voertuigen worden voortbewogen. Een afsleepdolly en een zich daarop bevindend motorrijtuig worden als één motorrijtuig beschouwd.
2. Met een motorrijtuig mag geen tweewielig motorrijtuig worden voortbewogen.
3. Met een tweewielig motorrijtuig, een geleed motorrijtuig of een

samenstel van voertuigen mag geen motorrijtuig of samenstel van voertuigen worden voortbewogen.

Artikel 5.18.3

De bestuurder mag bij het besturen van het voertuig niet door passagiers, lading of op andere wijze worden gehinderd.

Artikel 5.18.4

Voertuigen en samenstellen van voertuigen moeten zodanig zijn beladen dat de bestuurder voldoende uitzicht naar voren en opzij heeft en met behulp van de voor voertuigen van de categorie waartoe het voertuig behoort voorgeschreven spiegels, voldoende uitzicht heeft op het links en rechts naast en achter hem gelegen weggedeelte.

Artikel 5.18.5

Indien het gezichtsveld van de voor voertuigen van de categorie waartoe het voertuig behoort, voorgeschreven spiegels wordt beperkt door lading die aan de achterzijde van het voertuig is aangebracht of door een door het voertuig voortbewogen aanhangwagen met inbegrip van de lading, moet het voertuig zijn voorzien van een linker- onderscheidenlijk rechterbuitenspiegel waarmee de bestuurder een door Onze Minister vastgesteld weggedeelte kan overzien.

Artikel 5.18.6

1. Het voertuig moet zodanig zijn beladen dat de lading of delen daarvan niet van het voertuig kunnen vallen.
2. Losse lading ten aanzien waarvan het gevaar bestaat dat deze of delen daarvan tijdens het rijden van het voertuig vallen, moet deugdelijk zijn afgedekt.

Artikel 5.18.7

1. Bij het vervoer van goederen aan de achterzijde van een personenauto, bedrijfsauto met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, of driewielig motorrijtuig moet worden voldaan aan de volgende eisen:
 - a. de goederen moeten deugdelijk zijn bevestigd op, in of aan een deugdelijke lastdrager;
 - b. de lastdrager moet deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd;
 - c. de lastdrager met inbegrip van de goederen mag niet meer dan 0,20 m buiten de zijanten van het voertuig uitsteken; het bepaalde in artikel 5.18.14, derde lid, is niet van toepassing op op een lastdrager vervoerde fietsen;
 - d. indien de lastdrager is geconstrueerd voor het vervoer van specifieke goederen, mogen niet meer van deze goederen worden vervoerd dan waarvoor de constructie is bestemd;
 - e. indien de verlichting en retroreflectoren van het voertuig door de lastdrager of de goederen worden afgeschermd, moet de lastdrager aan de achterzijde zijn voorzien van twee rode achterlichten, twee rode remlichten, twee niet-driehoekige rode retroreflectoren en twee ambergele richtingaanwijzers, die moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig met inbegrip van de lastdrager;
 - f. indien de op het voertuig aangebrachte kentekenplaat door de lastdrager of de goederen wordt afgeschermd, moet de lastdrager zijn voorzien van een kentekenplaat met het kenteken van het voertuig waarop

de lastdrager is aangebracht, alsmede van kentekenplaatverlichting; het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaat moet zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en mag niet zijn afgeschermd;

g. indien de lastdrager is bevestigd op een trekhaak:

1°. mag de door de fabrikant van de trekhaak vastgestelde maximale verticale last onder de koppeling niet worden overschreden; indien de trekhaak hieromtrent geen gegevens vermeldt, mag de verticale last niet meer dan 50 kg bedragen;

2°. mag de lastdrager met inbegrip van de bevestigingsdelen onder normale gebruiksomstandigheden het wegdek niet kunnen raken;

3°. mogen bevestigingsdelen, die na het gedeeltelijk verwijderen van de lastdrager op de trekhaak achterblijven, de bewegingsvrijheid van een aangekoppelde aanhangwagen niet beperken.

2. Bij het vervoer van goederen op het dak van een personenauto, bedrijfsauto met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, of driewielig motorrijtuig moet worden voldaan aan de volgende eisen:

a. de goederen moeten deugdelijk zijn bevestigd op, in of aan een deugdelijke lastdrager;

b. de lastdrager moet deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd;

c. de door de fabrikant van het voertuig vastgestelde maximale daklast mag niet worden overschreden;

d. indien de lastdrager is geconstrueerd voor het vervoer van specifieke goederen, mogen niet meer van deze goederen worden vervoerd dan waarvoor de constructie is bestemd.

Artikel 5.18.8

1. De lading van voertuigen mag geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op lading of delen daarvan die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

Artikel 5.18.9

Opklapbare delen aan de buitenzijde van voertuigen moeten tijdens het transport van het voertuig over de weg in opgeklapte toestand deugdelijk zijn vergrendeld.

Artikel 5.18.10

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

2. De kentekenplaat moet zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en moet deugdelijk aan de achterzijde van de aanhangwagen zijn bevestigd.

3. Het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaat mag niet zijn afgeschermd.

A. Personenauto's, bedrijfsauto's, driewielige motorrijtuigen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.11

1. De lengte van samenstellen van trekker en oplegger in onbeladen toestand mag niet meer bedragen dan:

a. 15,50 m, waarbij de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de voorzijde van de oplegger niet meer mag bedragen dan 2,05 m, met uitzondering van een puntvormige uitbouw waarvan het verticaal geprojecteerde oppervlak wordt begrensd door rechte lijnen die raken aan de uiterste voorhoeken van de oplegger en een punt op het mediaanvlak van de oplegger dat op maximaal 2,50 m voor het hart van de koppelingspen ligt;

b. 16,50 m, waarbij de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de voorzijde van de oplegger niet meer dan 2,04 m mag bedragen en de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en de achterzijde van de oplegger niet meer dan 12,00 m mag bedragen.

2. De lengte van samenstellen van bedrijfsauto en aanhangwagen, niet zijnde een oplegger, in onbeladen toestand mag niet meer bedragen dan:

a. 18,00 m, of

b. 18,35 m mits de afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen niet meer dan 16,00 m bedraagt en bedoelde afstand, verminderd met de afstand tussen de achterzijde van het motorrijtuig en de voorzijde van de aanhangwagen, niet meer dan 15,65 m bedraagt.

3. De lengte van samenstellen van personenauto of driewielig motorrijtuig en aanhangwagen, in onbeladen toestand, mag niet meer bedragen dan 18,00 m.

4. De lengte van een samenstel van voertuigen, zijnde kermis- of circusvoertuigen, mag niet meer bedragen dan 24,00 m.

Artikel 5.18.12

1. De lengte van een voertuig of samenstel van voertuigen met inbegrip van de lading mag niet meer bedragen dan de lengte van dat voertuig of samenstel van voertuigen in onbeladen toestand, vermeerderd met 1,00 m waarbij:

a. de lading niet meer dan 1,00 m achter het voertuig mag uitsteken;

b. de lading niet meer dan 5,00 m achter de achterste as van het voertuig mag uitsteken;

c. in afwijking van het bepaalde in de artikelen 5.3.49 en 5.12.49, een stootbalk moet zijn aangebracht op niet meer dan 0,60 m voor de uiterste achterzijde van de uitstekende lading indien de afstand van de onderzijde van de lading tot het wegdek meer bedraagt dan 0,55 m;

d. de lading niet voor het voertuig mag uitsteken.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op samenstellen van voertuigen, zijnde kermis- of circusvoertuigen.

3. De in het eerste lid onder a bedoelde lengtevermeerdering van 1,00 m mag alleen worden veroorzaakt door de lading en door een uitschuiflade of laadklep ter ondersteuning van de lading of door een uitschuifbare stootbalk. Lading mag niet uitsluitend op de uitschuiflade of op de laadklep rusten.

Artikel 5.18.13

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 5.18.12 mag bij het vervoer van in de lengte ondeelbare lading, met uitzondering van afzetbakken, wissellaadbakken en containers:

a. de lengte van een voertuig of samenstel van voertuigen met inbegrip van de lading meer bedragen dan ingevolge artikel 5.18.12 is toegestaan waarbij:

1°. de lading niet meer dan 5,00 m achter de achterste as van het voertuig mag uitsteken;

2°. de lading niet meer dan 3,50 m voor het hart van het stuurwiel van het voertuig mag uitsteken;

3°. de lading niet voor de voorzijde van de aanhangwagen, niet zijnde een oplegger, mag uitsteken;

4°. de lading die voor of meer dan 1,00 m achter het voertuig uitsteekt, aan de voorzijde dan wel de achterzijde moet zijn voorzien van een markering die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen;

b. onverminderd het gestelde in onderdeel a, de lengte van een beladen samenstel van trekker en oplegger meer bedragen dan ingevolge artikel 5.18.12 is toegestaan doch niet meer dan voor dat vervoer noodzakelijk is met een maximum van 22,00 m.

2. In afwijking van het bepaalde in artikel 5.18.12 mag de lengte van een beladen samenstel van bedrijfsauto en aanhangwagen, niet zijnde een oplegger, dat wordt gebruikt voor het vervoer van voertuigen, meer bedragen dan ingevolge artikel 5.18.12 is toegestaan doch niet meer dan 20,00 m, waarbij:

1°. de lading niet meer dan 2,00 m achter de aanhangwagen en niet meer dan 5,00 m achter de achterste as van de aanhangwagen mag uitsteken;

2°. de lading niet meer dan 0,50 m voor de voorzijde van de bedrijfsauto mag uitsteken;

3°. de lading die voor of meer dan 1,00 m achter het voertuig uitsteekt, aan de voorzijde dan wel de achterzijde moet zijn voorzien van een markering die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op samenstellen van voertuigen, zijnde kermis- of circusvoertuigen.

Artikel 5.18.14

1. De breedte van personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen alsmede daardoor voortbewogen aanhangwagens, met inbegrip van de lading mag niet meer bedragen dan de maximum toegestane breedte van die voertuigen in onbeladen toestand, dan wel niet meer dan 2,20 m op onverharde wegen.

2. De breedte van voertuigen waarvan de lading bestaat uit in de breedte ondeelbare lading, met uitzondering van afzetbakken, wissellaadbakken en containers, mag meer bedragen dan de maximum toegestane breedte van die voertuigen in onbeladen toestand, doch niet meer dan voor het vervoer noodzakelijk is, met een maximum van 3,00 m.

3. Lading als bedoeld in het tweede lid, die in de breedte meer dan 0,10 m buiten de zijkant van het voertuig uitsteekt, moet zijn voorzien van een markering die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

4. Lading van personenauto's mag niet meer dan 0,20 m buiten elke zijkant van het voertuig uitsteken.

Artikel 5.18.15

De hoogte van personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen alsmede daardoor voortbewogen aanhangwagens, met inbegrip van de lading mag niet meer bedragen dan 4,00 m.

Artikel 5.18.16

1. Bij het inrijden en vervolgens doorrijden van een cirkel met een straal van 12,50 m, waarbij het inrijden van de cirkel geschiedt met de buitenzijde van het samenstel van voertuigen langs de binnenzijde van de raaklijn aan de cirkel, en het doorrijden van de cirkel geschiedt over een hoek van 360° met de voorzijde van het samenstel langs de binnenzijde van de cirkel, mag de uitscheermaat van samenstellen van trekkend motorrijtuig en aanhangwagen niet meer dan 0,80 m bedragen en mag de bestreken baan niet meer dan 7,20 m bedragen.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing indien het een oplegger betreft waarvan het laadvlak zich geheel of grotendeels op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte als of lager dan de assen boven het wegdek bevindt, de oplegger wordt gebruikt voor het vervoer van ondeelbare lading en de oplegger vóór 1 april 1983 in gebruik is genomen.

3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op samenstellen van kermis- en circusvoertuigen.

Artikel 5.18.17

Voertuigen mogen niet zodanig zijn beladen dat de toegestane maximum last van enige as, de maximum last onder de koppeling, dan wel de toegestane maximum massa van het voertuig wordt overschreden.

Artikel 5.18.18

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 5.12.7 mag de totale massa van aanhangwagens niet meer bedragen dan in het kentekenregister of op het kentekenbewijs van het trekkend motorrijtuig is vermeld. De totale massa van aanhangwagens die worden voortbewogen door personenauto's, bedrijfsauto's of drijwielige motorrijtuigen, waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 3500 kg, mag tevens niet meer bedragen dan de maximum massa die volgt uit het op de koppeling van het trekkend voertuig aangebrachte identificatiekenmerk of goedkeuringsmerk. Indien de koppeling daaromtrent geen gegevens vermeldt, mag de totale massa van de aanhangwagen niet meer bedragen dan 750 kg en niet meer dan:

- a. de ledige massa van het trekkend motorrijtuig, of
- b. de massa in bedrijfsklare toestand van het trekkend motorrijtuig.

2. De totale massa van samenstellen van voertuigen mag niet meer bedragen dan:

- a. de voor het samenstel van voertuigen in het kentekenregister vermelde toegestane maximum massa;
- b. vijf maal de toegestane maximum last onder de aangedreven as of assen van het trekkend motorrijtuig.

3. De last onder de bestuurde as of assen van motorrijtuigen in beladen toestand mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van het voertuig in beladen toestand. Indien het een geleed motorrijtuig betreft, mag bedoelde last niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van het voorste deel van het motorrijtuig in beladen toestand.

4. De last onder de gestuurde as of assen, niet zijnde zelfsturende assen, van aanhangwagens in beladen toestand, niet zijnde middenas-aanhangwagens of opleggers, mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van de aanhangwagen in beladen toestand.

5. De last onder de koppeling van opleggers in beladen toestand mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van de oplegger in beladen toestand.

6. Op onverharde wegen mag de last onder enig wiel van een voertuig niet meer dan 2400 kg bedragen.

B. Motorfietsen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.19

Aanhangwagens achter motorfietsen moeten in aangekoppelde toestand voldoen aan de volgende eisen:

- a. de breedte van het voertuig mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 1,00 m;
- b. de hoogte van het voertuig mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 1,00 m;
- c. de totale massa van het voertuig mag niet meer bedragen dan de helft van de ledige massa van de trekkende motorfiets, vermeerderd met 40 kg;
- d. de afstand van de achteras van de trekkende motorfiets tot de achterzijde van de aanhangwagen met inbegrip van de lading mag niet meer bedragen dan 2,00 m;
- e. het voertuig mag slechts éénassig zijn.

C. Landbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.20

De lengte van samenstellen van landbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid en één of meer aanhangwagens in onbeladen toestand mag niet meer bedragen dan 18,00 m.

Artikel 5.18.21

1. De lengte van een landbouwtrekker, een motorrijtuig met beperkte snelheid of een samenstel van landbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid en één of meer aanhangwagens mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan de lengte van dat voertuig of samenstel van voertuigen in onbeladen toestand, vermeerderd met 1,00 m waarbij:

- a. de lading niet meer dan 1,00 m achter het voertuig mag uitsteken;
- b. de lading niet meer dan 5,00 m achter de achterste as van het voertuig mag uitsteken;
- c. de lading niet voor het voertuig mag uitsteken.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid mag bij het vervoer van in de lengte ondeelbare lading, met uitzondering van afzetbakken, wissellaadbakken en containers, de lengte van een landbouwtrekker, een motorrijtuig met beperkte snelheid, of een samenstel van landbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid en één of meer aanhangwagens met inbegrip van de lading meer bedragen dan ingevolge het eerste lid is toegestaan waarbij:

- 1°. de lading niet meer dan 5,00 m achter de achterste as van het voertuig mag uitsteken;
- 2°. de lading niet meer dan 3,50 m voor het hart van het stuurwiel van het voertuig mag uitsteken;
- 3°. de lading die meer dan 1,00 m achter het voertuig uitsteekt, aan de achterzijde moet zijn voorzien van een markering die voldoet aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

3. De in het eerste lid onder a bedoelde lengtevermeerdering van 1,00 m mag alleen worden veroorzaakt door de lading en door een uitschuiflade of laadklep ter ondersteuning van de lading of door een uitschuifbare stootbalk. De lading mag niet uitsluitend op de uitschuiflade of op de laadklep rusten.

Artikel 5.18.22

1. De breedte van landbouwtrekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid en daardoor voortbewogen aanhangwagens mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 3,00 m. Indien de lading bestaat uit losse veldgewassen mag de breedte van de lading niet meer dan 3,50 m bedragen.

2. Op onverharde wegen mag de breedte van walsen, met inbegrip van de lading, niet meer dan 2,60 m bedragen.

Artikel 5.18.23

De hoogte van landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid alsmede daardoor voortbewogen aanhangwagens mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 4,00 m.

Artikel 5.18.24

1. De last onder de bestuurde as of assen van landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de ledige massa van het voertuig.

2. De last onder de gestuurde as of assen, niet zijnde zelfsturende assen, van door landbouwtrekkers of door motorrijtuigen met beperkte snelheid voortbewogen aanhangwagens in beladen toestand, niet zijnde middenasaanhangwagens of opleggers, mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa van de aanhangwagen in beladen toestand.

3. Op onverharde wegen en wegen die zijn voorzien van een klinkerverharding, mag de totale massa van walsen niet meer dan 8000 kg bedragen.

4. Op onverharde wegen mag de last onder enig wiel van landbouwtrekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid niet meer dan 2400 kg bedragen.

Artikel 5.18.25

De totale massa van samenstellen van landbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid en één of meer aanhangwagens mag in beladen toestand niet meer bedragen dan 50 000 kg.

D. Bromfietsen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.26

1. Bromfietsen op twee wielen mogen met inbegrip van de lading niet breder zijn dan 0,75 m.

2. Bromfietsen op drie wielen en bromfietsen met zijspanwagen mogen met inbegrip van de lading niet breder zijn dan 1,50 m.

Artikel 5.18.27

Aanhangwagens achter bromfietsen moeten in aangekoppelde toestand voldoen aan de volgende eisen:

a. de breedte van het voertuig mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 1,00 m;

b. de hoogte van het voertuig mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 1,00 m;

c. de totale massa van het voertuig mag niet meer bedragen dan de helft van de ledige massa van de trekkende bromfiets, vermeerderd met 25 kg;

d. de afstand van de achteras van de trekkende bromfiets tot de

achterzijde van de aanhangwagen met inbegrip van de lading mag niet meer bedragen dan 2,00 m.

E. Fietsen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.28

1. Fietsen op twee wielen mogen met inbegrip van de lading niet breder zijn dan 0,75 m.
2. Fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met zijspanwagens mogen met inbegrip van de lading niet breder zijn dan 1,50 m.

Artikel 5.18.29

Aanhangwagens achter fietsen mogen in aangekoppelde toestand met inbegrip van de lading niet breder zijn dan 1,00 m.

F. Invalidervoertuigen en wagens

Artikel 5.18.30

1. De breedte van invalidervoertuigen mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 1,10 m.
2. De breedte van wagens mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 1,50 m.
3. De breedte van bespannen wagens mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 2,60 m. Indien de lading bestaat uit losse veldgewassen, mag de breedte van de lading niet meer bedragen dan 3,50 m.
4. De hoogte van invalidervoertuigen mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 2,00 m.
5. De hoogte van wagens mag met inbegrip van de lading niet meer bedragen dan 4,00 m.

G. Middenasaanhangwagens

Artikel 5.18.31

Middenasaanhangwagens moeten in aangekoppelde toestand voldoen aan de volgende eisen:

- a. de som van de aslasten van een middenasaanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 12 000 kg mag niet meer bedragen dan de som van de aslasten van het trekkend motorrijtuig;
- b. de last onder de koppeling van een middenasaanhangwagen met een massa van niet meer dan 750 kg mag alleen in neerwaartse richting zijn gericht en mag niet meer dan 50 kg bedragen;
- c. de last onder de koppeling van een middenasaanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg mag niet minder bedragen dan 1% van de toegestane maximum massa van het voertuig, doch hoeft niet meer dan 50 kg te bedragen.

§ 2. Ophanging

Personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen

Artikel 5.18.32

Personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen behoeven in geval van nood niet te voldoen aan het bepaalde in de artikelen 5.2.27,

zesde lid, 5.3.27, zesde lid, en 5.5.27, zesde lid, mits in dat geval de rijsnelheid en het rijgedrag worden aangepast.

§ 3. Reminrichting

A. Aanhangwagens

Artikel 5.18.33

1. Aanhangwagens achter personenauto's moeten zijn voorzien van een reminrichting indien de massa van de aanhangwagen meer bedraagt dan:
 - a. de helft van de massa in bedrijfsklare toestand van de personenauto,
 - b. de helft van de ledige massa van de personenauto, vermeerderd met 50 kg, of
 - c. 750 kg.
2. Aanhangwagens achter bedrijfsauto's of driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een reminrichting indien de massa van de aanhangwagen meer bedraagt dan:
 - a. de helft van de ledige massa van het trekkend motorrijtuig, of
 - b. 750 kg.

B. Alle categorieën samenstellen van voertuigen

Artikel 5.18.34

1. Bij samenstellen van voertuigen waarvan de aanhangwagen van een reminrichting is voorzien, moet de reminrichting van de aanhangwagen in werking treden bij het bedienen van de bedrijfsrem van het trekkend voertuig.
2. Indien de aanhangwagen is voorzien van een losbreekreminrichting, moet deze zodanig met een vast deel van het trekkend voertuig of met een daartoe bestemde inrichting aan de trekhaak daarvan zijn verbonden, dat de inrichting slechts in werking treedt na het losraken van de aanhangwagenkoppeling.

Artikel 5.18.35

1. De remvertraging van de bedrijfsrem van samenstellen van trekkend voertuig en aanhangwagen moet ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedragen.
2. In afwijking van het eerste lid moet de remvertraging van de bedrijfsrem van samenstellen van landbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid en aanhangwagen voldoen aan de eisen die aan de remvertraging van het trekkend voertuig worden gesteld in de op die categorie voertuigen betrekking hebbende afdeling van dit hoofdstuk.

Artikel 5.18.36

De parkeerrem van het trekkend motorrijtuig van een samenstel van motorrijtuig en aanhangwagen moet het samenstel van voertuigen op een helling van 10,0% in beide richtingen in stilstand kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $1,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt.

A. Samenstellen van personenauto, bedrijfsauto, driewielig motorrijtuig, motorrijtuig met beperkte snelheid, landbouwtrekker en aanhangwagens

Artikel 5.18.37

Indien met een personenauto, bedrijfsauto, driewielig motorrijtuig, motorrijtuig met beperkte snelheid of landbouwtrekker een aanhangwagen wordt voortbewogen, moet het trekkend voertuig zijn voorzien van één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig.

B. Aanhangwagens

Artikel 5.18.38

De verlichtingsinstallatie van aanhangwagens moet zodanig op die van het trekkend voertuig zijn aangesloten dat de functies van de verlichting en de lichtsignalen overeenstemmen met die van het trekkend voertuig.

C. Fietsen

Artikel 5.18.39

1. Fietsen die bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, worden gebruikt, moeten zijn voorzien van verlichting overeenkomstig het tweede tot en met het vierde lid.
2. Fietsen op twee wielen en fietsen op drie wielen met één voorwiel moeten zijn voorzien van een licht aan de voorzijde.
3. Fietsen op meer dan twee wielen met twee voorwielen moeten zijn voorzien van twee lichten aan de voorzijde.
4. Fietsen moeten zijn voorzien van een achterlicht dat is voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.18.40

1. De in artikel 5.18.39 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst dan wel de functie nadelig wordt beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten op gelijke hoogte symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.
5. De in artikel 5.18.39 bedoelde lichten mogen niet zijn afgeschermd.

Artikel 5.18.41

1. Het licht aan de voorzijde mag niet anders dan wit of geel stralen.
2. Het achterlicht mag niet anders dan rood stralen.

Artikel 5.18.42

Het achterlicht moet:

- a. indien de fiets is voorzien van één achterwiel, in het midden van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek;

b. indien de fiets is voorzien van twee achterwielen of is verbonden met een zijspanwagen, aan de uiterste linkerzijde van de fiets zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

D. Invalidervoertuigen, uitgerust met een elektromotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie

Artikel 5.18.43

1. Invalidervoertuigen, uitgerust met een elektromotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie, die bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, worden gebruikt, moeten zijn voorzien van:

a. twee lichten aan de voorzijde indien het voertuig is voorzien van twee voorwielen, dan wel één licht aan de voorzijde indien het voertuig is voorzien van één voorwiel;

b. twee achterlichten indien het voertuig is voorzien van twee achterwielen, dan wel één achterlicht indien het voertuig is voorzien van één achterwiel.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op invalidervoertuigen die van het voetpad of het trottoir gebruik maken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken.

Artikel 5.18.44

1. De in artikel 5.18.43 bedoelde lichten moeten goed werken.

2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed.

4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

5. De in artikel 5.18.43 bedoelde lichten mogen niet zijn afgeschermd.

Artikel 5.18.45

1. De lichten aan de voorzijde mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. De achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.

E. Aanhangwagens achter fietsen op twee wielen

Artikel 5.18.46

Aanhangwagens achter fietsen die bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, worden gebruikt, moeten zijn voorzien van een achterlicht dat is voorzien van een door Onze Minister bekendgemaakt goedkeuringsmerk.

Artikel 5.18.47

1. Het achterlicht moet goed werken.

2. Het verlichtingsarmatuur en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.

3. Het glas van het verlichtingsarmatuur mag niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst dan wel de functie nadelig wordt beïnvloed.

4. Het achterlicht mag niet zijn afgeschermd.

Artikel 5.18.48

Het achterlicht mag niet anders dan rood stralen.

Artikel 5.18.49

Het achterlicht moet uiterst links aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet minder dan 0,25 m en niet meer dan 1,20 m boven het wegdek.

F. Wagens

Artikel 5.18.50

Wagens die bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, worden gebruikt, moeten zijn voorzien van:

- a. twee dimlichten aan de voorzijde;
- b. twee achterlichten indien het een wagen betreft waarvan de breedte meer dan 1,50 m bedraagt, dan wel ten minste één achterlicht indien het een wagen betreft waarvan de breedte niet meer dan 1,50 m bedraagt.

Artikel 5.18.51

1. De in artikel 5.18.50 bedoelde lichten moeten goed werken.
2. De verlichtingsarmaturen en de onderdelen daarvan moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
3. De glazen van de verlichtingsarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst dan wel de functie nadelig wordt beïnvloed.
4. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur, en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten op gelijke hoogte symmetrisch links en rechts midden van het voertuig zijn bevestigd.
5. De in artikel 5.18.50 bedoelde lichten mogen niet zijn afgeschermd.

Artikel 5.18.52

1. De dimlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. De achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.

Artikel 5.18.53

1. De dimlichten moeten aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m binnenwaarts van de uiterste linker- en rechterzijde.
2. De achterlichten moeten aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m binnenwaarts van de uiterste linker- en rechterzijde en op een hoogte van niet meer dan 1,25 m boven het wegdek.
3. Indien één achterlicht is toegestaan, moet dit aan de achterzijde van de wagen zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,40 m van de uiterste linkerzijde van het voertuig en op een hoogte van niet meer dan 1,25 m boven het wegdek.

A. Alle categorieën samenstellen van voertuigen

Artikel 5.18.54

Bij samenstellen van voertuigen moet de aanhangwagen door een enkele, passende en geschikte koppeling, die niet kan lostrillen, zodanig aan het trekkend voertuig zijn verbonden dat zijdelings uitwijken van de aanhangwagen zoveel mogelijk wordt voorkomen.

B. Samenstellen van personenauto, bedrijfsauto of driewielig motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 5.18.55

Aanhangwagens moeten zich zodanig ten opzichte van het trekkend voertuig kunnen bewegen dat de voertuigen in hun uiterste standen, met een maximum van 90°, niet worden begrensd door delen van de reminrichting, van de elektrische installatie en van de koppeling, alsmede, voor zover aanwezig, van de hulpkoppeling en van de besturingsonderdelen.

Artikel 5.18.56

1. Bij samenstellen van voertuigen moet het trekoog of de kogelkoppeling van de aanhangwagen horizontaal of nagenoeg horizontaal liggen indien het samenstel zich op een horizontaal wegdek bevindt.
2. Bij gebruik van aanhangwagens, voorzien van een trekdriehoek met verzet, moet de koppelinrichting op het trekkend voertuig van een type zijn dat in verticale richting niet beweegbaar is.
3. Opleggers mogen alleen aan een trekker zijn gekoppeld indien een hoekverdraaiing van de opleggerschotel naar boven en naar beneden mogelijk is, indien het samenstel van trekker en oplegger zich op een horizontaal wegdek bevindt.

Artikel 5.18.57

De hulpkoppeling van middenaanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 1500 kg moet zodanig met een vast deel van het trekkend voertuig of met een daartoe bestemde inrichting aan de trekhaak daarvan zijn verbonden, dat deze slechts in werking treedt na het losraken van de aanhangwagenkoppeling, en dat bij gebruik van de hulpkoppeling de trekboom of koppeling van de aanhangwagen de grond niet raakt.

C. Samenstellen van motorfiets of bromfiets en aanhangwagen

Artikel 5.18.58

Aanhangwagens moeten zodanig aan een motorfiets of een bromfiets zijn verbonden dat de koppeling zowel bewegingen toelaat om een horizontale as als om een verticale as, loodrecht op de lengte-as van de motorfiets; indien de aanhangwagen meer dan één wiel heeft, moet de koppeling bovendien bewegingen om een as in de lengterichting van het trekkend voertuig toelaten.

D. Samenstellen van fiets en aanhangwagen

Artikel 5.18.59

Een aanhangwagen achter een fiets moet goed met de fiets zijn verbonden.

HOOFDSTUK 6. WIJZIGING IN DE CONSTRUCTIE

§ 1. Algemeen

Artikel 6.1

1. De in paragraaf 2 genoemde wijzigingen in de constructie van kentekenplichtige voertuigen, moeten, voor zover niet anders is bepaald, zijn goedgekeurd voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg.

2. De aangebrachte wijziging moet voor verlening van de goedkeuring voldoen aan de in paragraaf 2 ter zake van de betrokken wijziging vermelde eisen, voor zover door Onze Minister nader aangewezen.

Artikel 6.2

1. Op de wijziging in de constructie van een voertuig waarvoor een kentekenbewijs is afgegeven, met uitzondering van de inbouw van een brandstofsysteem voor al of niet tot vloeistof verdicht gas, zijn van toepassing de toelatingseisen zoals die golden ten tijde van de ingebruikname van het voertuig.

2. Op de inbouw van een brandstofsysteem voor al of niet tot vloeistof verdicht gas in een motorrijtuig waarvoor een kentekenbewijs is afgegeven, zijn van toepassing de toelatingseisen zoals die gelden op de datum van de aanvraag van de goedkeuring.

3. Indien voor het betrokken voertuig nog geen kentekenbewijs is afgegeven, zijn op de wijziging in de bouw of inrichting alsmede op de delen waarvoor de wijziging gevolg heeft, van toepassing de toelatingseisen zoals die gelden voor nieuwe voertuigen.

Artikel 6.3

1. Indien het voertuig gaat behoren tot een andere voertuigcategorie dan die waarvoor het bij toelating tot het verkeer op de weg is goedgekeurd, wordt het voertuig aangemerkt als reeds tot die nieuwe categorie behorend en moet het voldoen aan de voor die categorie geldende eisen.

2. In geval van wijziging van de constructie van een personenauto of bedrijfsauto naar kampeerauto blijft het voertuig behoren tot de oorspronkelijke categorie.

3. Het voertuig moet, onverminderd het bepaalde in artikel 6.2, tweede lid, voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 voor de nieuwe categorie opgenomen eisen zoals die golden ten tijde van de ingebruikname van het voertuig in de oorspronkelijke categorie.

§ 2. Eisen wijziging in de constructie

Artikel 6.4

1. Bij wijziging van de inrichting, zoals vermeld op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister, van voertuigen welke geen volledig dragend chassis hebben, moet het voertuig voldoen aan:

- a. de in de hoofdstukken 3 en 5 voor de betrokken voertuigcategorie opgenomen eisen, en
 - b. de door Onze Minister vastgestelde eisen met betrekking tot stijfheid en deugdelijkheid van de constructie alsmede weggedrag.
2. Bij wijziging van de inrichting, zoals vermeld op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister, van voertuigen met een volledig dragend chassis, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:
- a. algemeen,
 - b. algemene bouwwijze van het voertuig,
 - c. afmetingen en massa's,
 - d. ophanging,
 - e. reminrichting,
 - f. carrosserie, en
 - g. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen.
3. Bij wijziging van de carrosserie ten behoeve van het gebruik door invaliden of het vervoer van invaliden moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen, met uitzondering van de eisen betreffende:
- a. de constructie, plaatsing, verstelbaarheid, afmetingen en het gezichtsveld van spiegels,
 - b. de inrichting, de sterkte en de bevestiging van naar voren gerichte zitplaatsen,
 - c. hoofdsteunen,
 - d. bevestigingspunten voor autogordels, en
 - e. autogordels,
- voor zover noodzakelijk voor het gebruik door of het vervoer van een invalide,
- alsmede de door Onze Minister vastgestelde eisen met betrekking tot stijfheid en deugdelijkheid van de constructie alsmede het weggedrag.

Artikel 6.5

Bij wijziging van de wielbasis van een personenauto, bedrijfsauto, motorfiets of aanhangwagen met meer dan 1,0%, in het geval van een motorfiets zodanig dat deze meer dan 60 mm afwijkt, van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
 - b. algemene bouwwijze van het voertuig,
 - c. afmetingen en massa's,
 - d. krachtoverbrenging,
 - e. stuurinrichting,
 - f. reminrichting,
 - g. de carrosserie voorzover het betreft de bescherming aan de achterzijde en de zijdelingse afscherming,
 - h. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen,
- alsmede de door Onze Minister vastgestelde eisen met betrekking tot stijfheid en deugdelijkheid van de constructie alsmede het weggedrag.

Artikel 6.6

Bij wijziging van de afstand tussen het hart van de koppeling en de voorzijde van een bedrijfsauto met een maximum toegestane massa van meer dan 3500 kg of de afstand tussen het hart van de koppeling en de achterzijde van een aanhangwagen moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. algemene bouwwijze van het voertuig,

- c. afmetingen en massa's,
- d. de carrosserie voor zover het betreft de bescherming aan de achterzijde en de zijdelingse afscherming,
- e. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, en
- f. verbinding tussen motorrijtuig en aanhangwagen.

Artikel 6.7

1. Bij vervanging van de motor door een motor met een andere motorcode dan vermeld in het kentekenregister, dan wel wijziging van de motorbrandstof van het voertuig, anders dan in- of uitbouw van een brandstofsysteem voor al of niet tot vloeistof verdicht gas, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. afmetingen en massa's,
- c. motor,
- d. krachtoverbrenging,
- e. ophanging,
- f. stuurinrichting,
- g. reminrichting, en
- h. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen.

2. Bij wijziging van de motorbrandstof van het voertuig in een al of niet tot vloeistof verdicht gas moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. afmetingen en massa's,
- c. motor, en
- d. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen.

3. Bij wijziging van de motorbrandstof van een al of niet tot vloeistof verdicht gas naar benzine of diesel moet worden voldaan aan de door Onze Minister vastgestelde eisen.

Artikel 6.8

Bij wijziging van het aantal assen moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. algemene bouwwijze van het voertuig,
- c. afmetingen en massa's,
- d. ophanging,
- e. stuurinrichting,
- f. assen,
- g. reminrichting, en
- h. carrosserie voor zover het betreft de bescherming aan de achterzijde, wielafscherming en zijdelingse afscherming.

Artikel 6.9

Bij vergroting van de spoorbreedte van personenauto's en van bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg, met meer dan 2% van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. afmetingen en massa's,
- c. assen,
- d. ophanging,
- e. stuurinrichting,
- f. reminrichting,

- g. carrosserie, en
- h. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, alsmede aan de door Onze Minister vastgestelde eisen met betrekking tot de stijfheid en deugdelijkheid van de constructie alsmede het weggedrag.

Artikel 6.10

Bij wijziging van het remsysteem ten behoeve van het gebruik door een invalide, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent de reminrichting, met uitzondering van richtlijn 71/320/EEG (PbEG 6 september 1971, L 202) voor zover dit noodzakelijk is ten behoeve van de bediening van het remsysteem door een invalide.

Artikel 6.11

Bij wijziging van de stuurinrichting ten behoeve van het gebruik door een invalide, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent de stuurinrichting, met uitzondering van richtlijn 70/311/EEG (PbEG 17 juni 1970, L 133) voor zover dit noodzakelijk is ten behoeve van de bediening van de stuurinrichting door een invalide.

Artikel 6.12

Indien een koppelinrichting van een bedrijfsauto, welke koppeling is bestemd voor het voortbewegen van een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, is aangebracht, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. algemene bouwwijze van het voertuig,
- c. afmetingen en massa's,
- d. reminrichting,
- e. verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen, en
- f. verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen.

Artikel 6.13

Indien bij bedrijfsauto's en aanhangwagens die in gebruik zijn genomen na 31 december 1994 een inrichting ten behoeve van het heffen van een as is aangebracht of verwijderd, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen,
- b. afmetingen en massa's,
- c. assen,
- d. stuurinrichting, en
- e. reminrichting.

Artikel 6.14

1. Indien een snelheidsbegrenzer wordt aangebracht in een bedrijfsauto met een toegestane maximum massa van meer dan 12 000 kg, die na 31 december 1987 in gebruik is genomen, dan wel in een bus met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg, die na 31 december 1987 in gebruik is genomen, moet:

- a. het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:
 - 1°. algemeen,
 - 2°. krachtoverbrenging, en
- b. het aanbrengen, het afstellen en het verzegelen plaatsvinden door

een door Onze Minister ingevolge artikel 101 van de wet erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, op een door Onze Minister bepaalde wijze.

2. Het eerste lid, onderdeel b, is tevens van toepassing indien niet langer wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.3.15, vierde lid.

§ 3. Afgifte kentekenbewijs of ontvangstbewijs

Artikel 6.15

1. Indien de wijziging in de constructie wordt goedgekeurd door Onze Minister of de wijziging is aangebracht door een ingevolge artikel 101 van de wet erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, wordt, voor zover afgifte van een nieuw deel I van het kentekenbewijs wegens wijziging van de op het bewijs vermelde gegevens noodzakelijk is, voor deel I van het kentekenbewijs een ontvangstbewijs uitgereikt van een door Onze Minister vastgesteld model. De aanvraag van een goedkeuring als bedoeld in artikel 99, eerste lid, van de wet, wordt aangemerkt als aanvraag van een nieuw deel I van het kentekenbewijs en afgehandeld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens het Kentekenreglement. Indien afgifte van een nieuw deel I van het kentekenbewijs niet noodzakelijk is, wordt na goedkeuring van de wijziging dan wel na het aanbrengen van de wijziging het kentekenbewijs aan de aanvrager teruggegeven. Is in dat geval wijziging van de in het kentekenregister omtrent het voertuig opgenomen gegevens noodzakelijk, dan doet Onze Minister dan wel de erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon daarvan mededeling aan de houder van het kentekenregister.

2. Indien de wijziging bij de keuring door Onze Minister niet wordt goedgekeurd, wordt voor het deel I van het kentekenbewijs een ontvangstbewijs uitgereikt als bedoeld in het eerste lid. Gedurende een door Onze Minister te bepalen periode wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld, tegen overlegging van het ontvangstbewijs, de aangebrachte wijziging in de constructie alsnog te laten goedkeuren. Na het verstrijken van die periode zonder dat goedkeuring heeft plaatsgevonden, wordt het kentekenbewijs overeenkomstig het bepaalde in artikel 60 van de wet ingevorderd.

HOOFDSTUK 7. ONTHEFFINGEN

§ 1. Ontheffingen

Artikel 7.1

Het ingevolge artikel 149 van de wet bevoegde gezag kan ontheffing verlenen van het bepaalde in de artikelen 5.1.1, eerste lid, aanhef en onderdeel c, en tweede lid, 5.1.2 en 5.1.3.

§ 2. Aanvraag ontheffing

Artikel 7.2

1. De aanvrager van een ontheffing dient bij zijn aanvraag het voor de ontheffing vastgestelde tarief aan het bevoegd gezag te voldoen op de door het bevoegd gezag vastgestelde wijze.

2. De aanvrager dient bij zijn aanvraag de bescheiden over te leggen en de inlichtingen te verstrekken die het bevoegd gezag noodzakelijk acht voor de afhandeling van de aanvraag.

3. Het bevoegd gezag laat de aanvraag buiten behandeling indien de aanvrager het in het eerste lid bedoelde tarief niet heeft voldaan of ter

zake van het tweede lid in gebreke blijft. Het buiten behandeling laten geschiedt niet dan nadat de aanvrager de gelegenheid heeft gehad binnen een door het bevoegd gezag gestelde termijn alsnog aan zijn verplichtingen ter zake van de aanvraag te voldoen.

§ 3. Beschikking inzake ontheffing

Artikel 7.3

Het bevoegd gezag vermeldt in de beschikking houdende verlening van de ontheffing ten minste de volgende gegevens:

- a. de artikelen waarvan ontheffing is verleend dan wel een aanduiding daarvan,
- b. de beperkingen waaronder de ontheffing is verleend en de voorschriften die aan de ontheffing zijn verbonden,
- c. de datum van afgifte,
- d. de geldigheidsduur, en
- e. het bevoegd gezag.

§ 4. Tarieven

Artikel 7.4

1. Het bevoegd gezag kan tarieven vaststellen voor het behandelen van aanvragen tot ontheffing.

2. Het bevoegd gezag kan bij de vaststelling van de tarieven bepalen dat in geval van weigering of buiten behandeling laten van een aanvraag een deel van het voldane tarief wordt terugbetaald aan de aanvrager.

HOOFDSTUK 8. STRAFBEPALINGEN

Artikel 8.1

Overtreding van de artikelen 5.1.1, eerste en tweede lid, 5.1.2, 5.1.3 en 5.1.4 is een strafbaar feit.

Artikel 8.2

Bij veroordeling van de bestuurder van een motorrijtuig wegens overtreding van artikel 5.1.1, eerste of tweede lid, artikel 5.1.2 of artikel 5.1.4 kan hem de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen voor ten hoogste twee jaren worden onzegd.

Artikel 8.3

Overtreding van artikel 9.1, tweede, derde en vierde lid, en van artikel 16, eerste lid, van het Wegenverkeersreglement zoals dat ingevolge artikel 9.4 in stand blijft, is een strafbaar feit.

HOOFDSTUK 9. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 9.1

1. Motorrijtuigen die zijn ingericht voor het vervoer van een invalide, die zijn uitgerust met een elektromotor of met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 250 cm³ en die niet zijn invalidevoertuigen, welke motorrijtuigen vóór 1 januari 2000 in het verkeer zijn gebracht, mogen tot 1 januari 2010 in afwijking van de voor

personenauto's geldende eisen, voldoen aan de in de artikelen 5.10.1 tot en met 5.10.71 gestelde eisen voor invalidervoertuigen die zijn voorzien van een gesloten carrosserie en die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor of een elektromotor, met uitzondering van de eisen in de artikelen 5.10.6, onderdeel b, 5.10.38 en 5.10.39.

2. De remvertraging van de in het eerste lid bedoelde motorrijtuigen moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste $2,0 \text{ m/s}^2$ bedragen.

3. De in het eerste lid bedoelde motorrijtuigen mogen uitsluitend door invaliden worden gebruikt.

4. De in het eerste lid bedoelde motorrijtuigen mogen uitsluitend binnen de bebouwde kom worden gebruikt, behoudens ontheffing door het bevoegd gezag.

5. Ontheffingen als bedoeld in het vierde lid, welke zijn verleend voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit artikel, blijven geldig voor de geldigheidsduur van die ontheffingen. Zij kunnen door het gezag dat de ontheffing heeft verleend, worden verlengd.

Artikel 9.2

Totdat het registratiebewijs is vervangen door een kentekenbewijs, wordt voor de toepassing van dit besluit een registratiebewijs dat is afgegeven voor een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, gelijkgesteld met een kentekenbewijs.

Artikel 9.3

1. Indien het kentekenbewijs of het kentekenregister met betrekking tot een voertuig geen gegeven bevat als bedoeld in artikel 5.2.7, eerste of tweede lid, artikel 5.2.23, artikel 5.3.23, of artikel 5.4.21, blijft toepassing van het betrokken artikel of artikellid voor wat betreft het in dat artikel of artikellid geregelde aspect ten aanzien van het betrokken voertuig achterwege.

2. Indien het kentekenregister met betrekking tot een voertuig geen gegeven bevat als bedoeld in artikel 5.2.11, vijfde lid, of 5.4.11, vierde lid, wordt voor de toepassing van dat artikellid als ten hoogste toegestaan geluidsniveau gehanteerd de ingevolge artikel 3.2.15 of 3.4.15 voor het betrokken voertuig vastgestelde waarde, vermeerderd met 2 dB(A).

3. Indien het kentekenbewijs of het kentekenregister met betrekking tot een bedrijfsauto geen gegeven bevat als bedoeld in artikel 5.3.7, eerste lid, worden voor de toepassing van dat artikellid als «toegestane maximum aslasten» aangemerkt de som van de voor het betrokken voertuig op het kentekenbewijs vermelde «maximum last onder de vooras(sen tezamen)» en de «maximum last onder de achteras(sen tezamen)».

4. Indien het kentekenbewijs of het kentekenregister met betrekking tot een bedrijfsauto geen gegeven bevat als bedoeld in artikel 5.3.7, tweede lid, wordt voor de toepassing van dat artikellid als «toegestane maximum massa» aangemerkt de som van de voor het betrokken voertuig op het kentekenbewijs vermelde «massa ledig voertuig» en het «laadvermogen», dan wel de op het kentekenbewijs vermelde «maximum massa beladen voertuig».

5. Indien het kentekenbewijs of het kentekenregister met betrekking tot een aanhangwagen geen gegeven bevat als bedoeld in artikel 5.12.7, eerste lid, worden voor de toepassing van dat artikellid als «toegestane maximum aslasten» aangemerkt de som van de voor het betrokken voertuig op het registratiebewijs vermelde «maximum druk onder de vooras(sen, tezamen)» en de «maximum druk onder de achteras(sen tezamen)». Als «last onder de koppeling» wordt in dat geval aangemerkt de op het registratiebewijs vermelde «druk onder de koppeling».

6. Indien het kentekenbewijs of het kentekenregister met betrekking tot een aanhangwagen geen gegeven bevat als bedoeld in artikel 5.12.7, tweede lid, wordt voor de toepassing van dat artikellid als «toegestane maximum massa» aangemerkt de som van het voor het betrokken voertuig op het registratiebewijs vermelde «ledig gewicht» en het «laadvermogen», dan wel het op het registratiebewijs vermelde «maximum totaalgewicht».

Artikel 9.4

1. Artikel 16 van het Wegenverkeersreglement¹, zoals dit artikel luidde vóór het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 9.13, eerste lid, van dit besluit, blijft van kracht ten aanzien van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg tot het tijdstip waarop voor de betrokken aanhangwagen een kentekenbewijs is afgegeven.

2. Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 7.1 tot en met 7.4 kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen van artikel 16, eerste lid, van het Wegenverkeersreglement.

Artikel 9.5

De onderdelen b, bb en c van het eerste lid van artikel 101 van het Wegenverkeersreglement komen te luiden:

- b. bromfietsen als bedoeld in het Voertuigreglement;
- bb. invalidervoertuigen als bedoeld in het Voertuigreglement, voor zover deze voertuigen zijn uitgerust met een motor;
- c. landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, als bedoeld in het Voertuigreglement;

Artikel 9.6

In artikel 1 van het Vreemdelingenbesluit (Stb. 1966, 387)² komt de definitie van het begrip «voertuig» te luiden: voertuig: hetgeen hieronder wordt verstaan in artikel 1.1, onder bd, van het Voertuigreglement;

Artikel 9.7

Het Eisenbesluit ambulancevervoer (Stb. 1976, 414)³ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 6 wordt de zinsnede «het Wegenverkeersreglement» vervangen door «het Voertuigreglement».

B

Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11

Onverminderd het in artikel 1 bepaalde mag een ambulance-auto voor ambulancevervoer slechts worden gebruikt indien:

- a. het voertuig blijkt een op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs vermelde aanduiding als bedoeld in artikel 28, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994, als ambulance-auto is toegelaten tot het verkeer op de weg, welk kentekenbewijs zijn geldigheid niet heeft verloren en niet is ingevorderd overeenkomstig artikel 60 van die wet, en
- b. voor zover na de onder a bedoelde toelating een periode van ten minste een jaar is verstreken, voor het voertuig een keuringsbewijs als

bedoeld in artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994 is afgegeven, dat zijn geldigheid niet heeft verloren.

C

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

Ten behoeve van de afgifte van het kentekenbewijs en het keuringsbewijs, bedoeld in artikel 11, dient de ambulance-auto, onverminderd het bepaalde bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994, te voldoen aan de eisen ingevolge paragraaf 2.

D

De artikelen 13 tot en met 15 komen te vervallen.

E

Artikel 16 komt te luiden:

Artikel 16

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat doet zo spoedig mogelijk opgave aan het Staatstoezicht op de Volksgezondheid en aan de betrokken colleges van gedeputeerde staten van:

- a. elke afgifte of teruggave van een kentekenbewijs voor een ambulance-auto, en
- b. elke invordering of ongeldigverklaring van een kentekenbewijs van een ambulance-auto.

2. De vervoerder doet zo spoedig mogelijk opgave aan het Staatstoezicht op de Volksgezondheid en aan de betrokken colleges van gedeputeerde staten van elke weigering om een keuringsbewijs als bedoeld in artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994 voor een ambulance-auto waarvoor hem een vergunning voor het verrichten van ambulancevervoer is verleend, af te geven.

F

Het eerste lid van artikel 17 alsmede het cijfer 2 voor het tweede lid van dat artikel komen te vervallen.

Artikel 9.8

Hoofdstuk 15 van het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506)⁴ komt te luiden:

HOOFDSTUK 15. KEURING VAN BUSSEN EN AUTO'S

Artikel 159

1. Het is verboden een bus of auto in gebruik te nemen indien:
 - a. het voertuig niet blijkt een op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs vermelde aanduiding als bedoeld in artikel 28, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994, als bus of auto is toegelaten tot het verkeer op de weg, welk kentekenbewijs zijn geldigheid niet heeft verloren en niet is ingevorderd overeenkomstig artikel 60 van die wet, en
 - b. voor zover na de onder a bedoelde toelating een periode van ten

minste een jaar is verstreken, voor het voertuig niet een keuringsbewijs als bedoeld in artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994 is afgegeven, dat zijn geldigheid niet heeft verloren.

2. Onze Minister stelt, onverminderd het bepaalde in de Wegenverkeerswet 1994, de eisen vast waaraan een bus of auto moet voldoen ten behoeve van de afgifte van het in het eerste lid bedoelde kentekenbewijs en keuringsbewijs.

Artikel 160

1. Op het kentekenbewijs wordt onder meer het grootste aantal personen buiten de bestuurder dat met de bus of auto mag worden vervoerd, vermeld.

2. Het is verboden met een bus of auto meer personen te vervoeren dan wel een bus of auto voor ander vervoer te gebruiken dan blijkens het kentekenbewijs is toegestaan.

3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het bepalen van het aantal personen, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 9.9

Het Besluit goederenvervoer over de weg (Stb. 1992, 197)⁵ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 4, eerste lid, onderdeel a, wordt de zinsnede «met een motorvoertuig als bedoeld in artikel 18 van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377),» vervangen door: met een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel ab of onderdeel ap, van het Voertuigreglement,.

B

In artikel 5 wordt de zinsnede «aanhangwagen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel bb, van het Wegenverkeersreglement,» vervangen door: middenaanhangwagen als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel al, van het Voertuigreglement,.

C

Aan Hoofdstuk I wordt na paragraaf 2 een paragraaf toegevoegd, die luidt:

§ 3. Aanwijzing bepalingen als bedoeld in artikel 31 van de wet

Artikel 6a

Als bepalingen als bedoeld in artikel 31 van de wet worden aangewezen artikel 72, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 5.1.2 in verbinding met artikel 5.18.17 of in verbinding met artikel 5.18.18 van het Voertuigreglement.

Artikel 9.10

Het Landbouwveiligheidsbesluit (Stb. 1950, K 107)⁶ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 45a, tweede lid, wordt de zinsnede «het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377)» vervangen door: het Voertuigreglement.

B

In artikel 45b, eerste lid, wordt de zinsnede «het Wegenverkeersreglement» vervangen door: het Voertuigreglement.

C

In de artikelen 45a, derde lid, en 46, tweede lid, worden de woorden «het ledig gewicht» vervangen door: de ledige massa.

D

Artikel 46a komt te luiden:

Artikel 46a

In de artikelen 45a, derde lid, en 46, tweede lid, wordt onder ledige massa hetzelfde verstaan als in het Voertuigreglement en wordt onder laadvermogen verstaan het maximum toegestane gewicht aan lading.

Artikel 9.11

Het Besluit van 16 september 1965, houdende vaststelling van het bewijs van verzekering voor de niet-kentekenplichtige motorrijtuigen en enkele regelen met betrekking tot het bewijs van vrijstelling (Stb. 1965, 414)⁷ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

bromfiets: een motorrijtuig op twee of drie wielen, met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 45 km per uur, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor, en niet zijnde een invaliden-voertuig; motorrijtuigen die op de in artikel 5.6.1, tweede lid, van het Voertuigreglement bedoelde wijze zijn voorzien van één of twee gele of oranje platen, worden mede als bromfiets aangemerkt; als bromfietsen worden voorts aangemerkt vierwielige motorrijtuigen:

a. met een ledige massa van minder dan 350 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen,
b. met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 45 km/h, en

c. uitgerust met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of uitgerust met een ander type motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 4 kW;

2. In het eerste lid, onderdeel g, onder 2°, worden de woorden «van artikel 9, eerste lid, onder 1°, der Wegenverkeerswet» vervangen door: van artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

3. Het tweede lid komt te luiden:

2. Voertuigen die zijn uitgerust met een motor, die niet breder zijn dan 1,10 m, waarvan de door de constructie bepaalde maximum snelheid niet meer dan 45 km per uur bedraagt, en die zijn ingericht voor het vervoer van een invalide, worden voor de toepassing van dit besluit met bromfietsen gelijkgesteld.

4. Het derde lid komt te vervallen.

B

In artikel 5, eerste lid, worden de woorden «als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Wegenverkeerswet» vervangen door: als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 9.12

Artikel 1, derde lid, onder d, van het Vestigingsbesluit motorvoertuig- en fietsbedrijven 1967 (Stb. 1989, 3)⁸ komt te luiden:

d. invaliden voertuigen:

1°. motorvoertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van een invalide, niet breder zijn dan 1,10 m, zijn uitgerust met een motor en waarvan de door de constructie bepaalde maximum snelheid niet meer dan 45 km/h bedraagt;

2°. voertuigen zonder motor, die zijn ingericht voor het vervoer van een invalide en niet breder zijn dan 1,10 m;

Artikel 9.13

1. De artikelen 2, 3 en 4 en de hoofdstukken III en IV van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377) vervallen.

2. Het Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Stb. 1980, 217) wordt ingetrokken.

3. Ingetrokken worden:

a. de Rijkskeuringsvoorschriften vrachtauto's, trekkers, aanhangwagens en opleggers 1971 (RKVTAO 71);

b. de Rijkskeuringsvoorschriften lichte motorvoertuigen 1975 (RKLM 75);

c. de Rijkskeuringsvoorschriften personenauto's 1971 (RKP 71);

d. de Rijkskeuringsvoorschriften voor het aanbrengen van een LPG-installatie bij motorvoertuigen (RKLPG 77);

e. de bekendmaking van de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer van 24 oktober 1958, betreffende scherpe uitstekende delen in de zin van artikel 65, sub k, van het Wegenverkeersreglement.

Artikel 9.14 Inwerkingtreding

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

Artikel 9.15 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als «Voertuigreglement».

¹ Stb. 1950 K 377, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 april 1994, Stb. 265

² Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 april 1994, Stb. 265

³ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 23 oktober 1993, Stb. 541

⁴ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 2 mei 1994, Stb. 398

⁵ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 24 december 1993, Stb. 776

⁶ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 14 maart 1994, Stb. 221

⁷ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 12 november 1993, Stb. 627

⁸ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 september 1993, Stb. 475

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

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatcourant van 12 juli 1994, nr. 130

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 16 juni 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *dertigste* juni 1994

De Minister van Justitie,
A. Kosto

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1	ALGEMENE BEPALINGEN	1
HOOFDSTUK 2.	TOELATING TOT DE WEG	8
HOOFDSTUK 3.	EISEN TOELATING	8
Afdeling 1.	Algemeen kampeerauto's	8
Afdeling 2.	Personenauto's	9
Afdeling 3.	Bedrijfsauto's	18
Afdeling 4.	Motorfietsen.	31
Afdeling 5.	Driewielige motorrijtuigen.	36
Afdeling 6.	Bromfietsen	45
Afdeling 7.	Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, met uitzondering van aanhangwagens achter landbouwtrekkers en achter motorrijtuigen met beperkte snelheid.	50
Afdeling 8.	Voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers.	58
HOOFDSTUK 4.	PERIODIEKE KEURING VAN VOERTUIGEN.	59
Afdeling 1.	Uitzondering keuringsplicht.	59
Afdeling 2.	Keuringsbewijs	60
Afdeling 3.	Herkeuring en deskundigenonderzoek.	61
HOOFDSTUK 5.	PERMANENTE EISEN.	62
Afdeling 1.	Algemeen. Verbodsbepalingen	62
Afdeling 2.	Personenauto's	63
Afdeling 3.	Bedrijfsauto's.	77
Afdeling 4.	Motorfietsen.	96
Afdeling 5.	Driewielige motorrijtuigen.	104
Afdeling 6.	Bromfietsen.	117
Afdeling 7.	Motorrijtuigen met beperkte snelheid	123
Afdeling 8.	Landbouwtrekkers	134
Afdeling 9.	Fietsen	143
Afdeling 10.	Invalidervoertuigen, uitgerust met een verbrandingsmotor of een elektromotor en voorzien van een gesloten carrosserie.	145
Afdeling 11.	Invalidervoertuigen, uitgerust met een elektromotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie	154
Afdeling 12.	Aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen	157
Afdeling 13.	Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen	167
Afdeling 14.	Aanhangwagens achter landbouwtrekkers en achter motorrijtuigen met beperkte snelheid	174
Afdeling 15.	Aanhangwagens achter motorfietsen of bromfietsen	180
Afdeling 16.	Aanhangwagens achter fietsen op twee wielen	184
Afdeling 17.	Wagens	185
Afdeling 18.	Gebruikseisen voertuigen	187
HOOFDSTUK 6.	WIJZIGING IN DE CONSTRUCTIE.	201
HOOFDSTUK 7.	ONTHEFFINGEN.	205
HOOFDSTUK 8.	STRAFBEPALINGEN.	206
HOOFDSTUK 9.	OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN.	206

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Inleiding

Het voorliggende ontwerp-Voertuigreglement strekt tot uitvoering van een (groot) aantal bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 (verder te noemen de wet of WVV 1994) betreffende de toelating tot de weg van voertuigen en het gebruik van die voertuigen op de weg. In het ontwerp is een aantal regelingen samengebracht die thans verspreid zijn over uitvoeringsbesluiten op grond van de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554) (verder te noemen WVV), zoals het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377) (verder te noemen WVR) en het Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Stb. 1980, 217) (verder te noemen BPK), dan wel zijn opgenomen in de als pseudo-wetgeving aan te merken rijkskeuringsvoorschriften. Daarnaast is een aantal nieuwe onderwerpen geregeld zoals het aanbrengen van wijzigingen in de constructie van voertuigen.

Met het tot stand brengen van het onderhavige besluit wordt beoogd een aantal bezwaren, zoals reeds verwoord in hoofdstuk III, § 1, van de memorie van toelichting op de WVV 1994, (Kamerstukken II, 1990-1991, 22 030, nr. 3) tegen de huidige nationale voertuigreglementering weg te nemen. Als belangrijkste bezwaar daarvan kan worden genoemd de ontoegankelijkheid van de voertuigvoorschriften.

Ten aanzien van de inhoud van de voertuigreglementering wordt opgemerkt dat in de wet de reikwijdte, de structurele elementen en de voornaamste duurzame normen zijn vastgelegd. Voorts is op wettelijk niveau de soort en de maat van de strafsancities bepaald, de vorm en inhoud van het ontheffingenstelsel aangegeven en zijn in de wet bevoegdheden tot het opleggen van administratieve sancities en voorschriften inzake de rechtsbescherming vastgelegd.

De uitwerking van een en ander en de concrete voorschriften, waaronder de toelatingseisen en de permanente eisen, zijn opgenomen in het voorliggende besluit. Frequent wijzigende voorschriften zoals bijvoorbeeld ten aanzien van tarieven alsmede sterk technische voorschriften, waaronder die met betrekking tot de wijze van keuren en meetvoorschriften, worden opgenomen in ministeriële regelingen.

Nieuwe elementen in de voertuigreglementering

De belangrijkste nieuwe elementen in de voertuigreglementering, waarvan de uitwerking is opgenomen in de onderhavige algemene maatregel van bestuur, zijn de volgende.

1. De toelating van voertuigen tot de weg en de in dat kader geldende eisen, welke tot nu toe hun neerslag vonden in pseudowetgeving, worden voornamelijk geregeld op het niveau van algemene maatregel van bestuur. Dit leidt tot een duidelijk onderscheid tussen enerzijds de toelatingseisen en anderzijds de op de weg geldende permanente eisen.

Zoals in hoofdstuk III, § 2, onderdeel c, van de memorie van toelichting bij de WVV 1994 reeds is uiteengezet, worden in de voertuigreglementering met het oog op het creëren van een interne Europese markt de toelatingseisen voor toelatingsplichtige voertuigen zoveel mogelijk op het niveau van de internationale voorschriften gebracht. Dit maakt het mogelijk voor de inhoud van de toelatingseisen in belangrijke mate te verwijzen naar internationale voorschriften, waarbij het in de eerste plaats gaat om EEG-richtlijnen. Voor niet in dat kader geregelde

aspecten betreft het voorts ECE-Reglementen. Tegen een dergelijke verwijzing bestaat gelet op de groep personen tot wie de eisen zich richten, geen bezwaar. Het betreft immers in hoofdzaak fabrikanten en importeurs, die de betrokken voorschriften bovendien veelal reeds langs andere weg kennen. Ook de kenbaarheid van genoemde internationale voorschriften vormt geen probleem. EEG-richtlijnen worden immers gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen en worden daar in een Nederlandse vertaling in opgenomen. ECE-Reglementen worden, voorzover ze door Nederland zijn aanvaard, ter inzage gelegd bij de bibliotheek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze reglementen zijn beschikbaar in de Engelse taal, hetgeen gelet op de doelgroep geen bezwaar zal zijn. Verwijzing naar internationale regelgeving vindt niet plaats indien de betrokken internationale regelgeving ruimte laat voor discretionaire invulling door de nationale staten. In dat geval vindt uitvoering van de internationale regelgeving plaats door verwerking in het Voertuigreglement.

2. In het Voertuigreglement wordt als uitgangspunt gehanteerd dat een aantal eisen, dat bij de toelating van voertuigen tot de weg reeds is getoetst, in het kader van de permanente eisen geen controle meer behoeft. Dit geldt in het bijzonder voor die aspecten ten aanzien waarvan de ervaring leert dat deze in het algemeen geen wijziging ondergaan gedurende de levensduur van het voertuig. Te denken valt daarbij aan de plaatsingsvoorschriften voor de verlichting. Voorts kan worden gedacht aan de technisch gedetailleerde eisen inzake het gezichtsveld van spiegels. Dit uitgangspunt geldt evenwel alleen voor toelatingsplichtige voertuigen. Voor niet-toelatingsplichtige voertuigen ligt dit anders. Voor die voertuigen gelden immers alleen de permanente eisen, en vormen de permanente eisen de enige gelegenheid om eisen te stellen en te toetsen. Dit verklaart het verschil dat op een aantal punten bestaat voor hetzelfde aspect tussen toelatingsplichtige en niet-toelatingsplichtige voertuigen.

3. In de WVV 1994 wordt voorts de basis gelegd voor de regeling inzake wijzigingen in de constructie van kentekenplichtige voertuigen. Het voertuigreglement werkt deze regeling nader uit. Verwezen moge worden naar het hierna bij hoofdstuk 6 daaromtrent gestelde.

Ten slotte wordt er nog op gewezen dat de WVV 1994 in artikel 34 de mogelijkheid om een zogenaamd verkoopverbod in te stellen introduceert. Dit is een nieuw instrument in de wegenverkeersrechtelijke voertuigreglementering, bedoeld om als sluitstuk van de handhaving te dienen wanneer andere handhavingsinstrumenten tekort schieten. Aanvankelijk was het de bedoeling om in ieder geval het op de warenwetgeving gebaseerde «verkoopverbod» voor niet van een goedkeuringsmerk voorziene helmen voor bestuurders en passagiers van motorfietsen en bromfietsen over te brengen naar de wegenverkeerswetgeving, waar immers ook de draagplicht voor deze helmen is geregeld. Echter, inmiddels is een EEG-richtlijn tot stand gekomen, die betrekking heeft op een zeer groot aantal persoonlijke beschermingsmiddelen, waaronder helmen. Ter uitvoering van deze richtlijn (89/686/EEG, PbEG 30 december 1989, L 399) is de Warenwetregeling motor- en bromfiets-helmen tot stand gekomen. Gelet op deze nieuwe ontwikkeling is ervan afgezien om het «verkoopverbod» voor helmen over te brengen naar het Voertuigreglement. Het vorenstaande betekent dat de mogelijkheid om in de wegenverkeerswetgeving een «verkoopverbod» in te stellen, vooralsnog niet wordt geëffectueerd. Dit neemt evenwel niet weg dat het als laatste handhavingsmiddel beschikbaar is en dat het indien daartoe aanleiding bestaat, kan worden ingezet.

Inhoud Voertuigreglement

In het Voertuigreglement komen achtereenvolgens de volgende aspecten aan de orde.

Hoofdstuk 1 bevat de definities alsmede enige andere voor het gehele besluit van belang zijnde bepalingen, zoals bijvoorbeeld enige algemene meetvoorschriften.

Voor wat betreft de voertuigcategorieën valt in vergelijking tot het WVR een aantal nieuwe categorieën op. Als voorbeeld kan worden genoemd de introductie van de categorie driewielige motorrijtuigen. Gelet op de voor deze soort voertuigen geldende specifieke eisen komt het gewenst voor deze voertuigen in een aparte categorie onder te brengen. De in het WVR voorkomende categorie «motorvoertuigen voor het gebruik buiten de wegen», welke in de praktijk tot veel problemen aanleiding gaf, keert in het Voertuigreglement niet meer terug. In de plaats daarvan treden de categorieën landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Er is naar gestreefd om waar mogelijk de definities af te stemmen op andere delen van de wegenverkeerswetgeving. Echter, in een aantal gevallen is dit niet mogelijk. De reden hiervoor is gelegen in de specifieke achtergrond van de betrokken regelgeving. Ter illustratie volgt hier een tweetal voorbeelden.

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 1990, 459) (RVV 1990) betreft gedragsregels. Voor voertuigen die door een ander voertuig worden voortbewogen, gelden afzonderlijke gedragsregels. Daarbij is niet relevant of het om een aanhangwagen gaat of om een gesleept motorvoertuig. Voor beide categorieën bezigt het RVV 1990 het begrip «aanhangwagen». Het Voertuigreglement stelt voor de diverse voertuigcategorieën technische eisen vast. Duidelijk zal zijn dat op een gesleept motorrijtuig nooit de eisen voor aanhangwagens kunnen worden toegepast. Het Voertuigreglement begrijpt onder «aanhangwagens» dan ook alleen die voertuigen die kennelijk zijn bestemd om door een ander voertuig te worden voortbewogen.

Iets vergelijkbaars doet zich voor bij de begrippen «vrachtauto» (RVV 1990) en «bedrijfsauto» (Voertuigreglement). Het begrip «vrachtauto» wordt gebruikt om aan te geven dat het gaat om zware voertuigen waarvoor bijzondere gedragsregels gelden. «Bedrijfsauto» geeft daarentegen aan dat het een categorie voertuigen betreft, waaronder zowel zware als lichte voertuigen vallen, waarvoor bepaalde technische eisen gelden.

Hoofdstuk 2 bevat de tot nu toe hoofdzakelijk in pseudowetgeving geregelde procedure voor toelating van voertuigen tot de weg. Geregeld worden de aanvraag van de goedkeuring (zowel typegoedkeuring als individuele goedkeuring) en de gang van zaken met betrekking tot restantvoorraden.

In hoofdstuk 3 zijn de eisen voor toelating van voertuigen tot de weg uitgewerkt. Evenals thans gelden de toelatingseisen voor kentekenplichtige voertuigen, waartoe thans ook de aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg behoren, alsmede voor bromfietsen. In de *huidige* voertuigreglementering zijn de toelatingseisen vervat in pseudowetgeving, de eerder genoemde rijkskeuringsvoorschriften.

Voor de indeling van de toelatingseisen in het Voertuigreglement is aansluiting gezocht bij de in richtlijn 70/156/EEG (PbEG 23 februari 1970, nr. L 42) gebezigde indeling naar voertuigaspect.

In de toelatingseisen zijn tevens opgenomen de zogenaamde historische eisen. Deze eisen zijn van belang voor de toelating van voertuigen

die reeds in gebruik zijn geweest zoals bij voorbeeld uit het buitenland afkomstige voertuigen. Deze voertuigen, die bezwaarlijk kunnen voldoen aan de meest recente eisen, zullen worden getoetst aan de eisen zoals die golden in het jaar van ingebruikname van het voertuig.

De in de historische eisen gehanteerde data zijn op de volgende wijze tot stand gekomen. In de eerste plaats zijn de data voor een belangrijk deel afkomstig uit de regelgeving zoals die tot nu toe geldt, zoals het Wegenverkeersreglement en de rijkskeuringsvoorschriften. Daarnaast vormt de inwerkingtredingsdatum van het onderhavige besluit een ingangsdatum voor een groot aantal eisen. Zoals hiervoor reeds is uiteengezet, wordt immers in het kader van het creëren van een interne Europese markt een aantal tot nog toe alleen voor de nationale goedkeuring van voertuigen geldende eisen, opgetrokken tot het niveau van de internationale eisen. Tenslotte worden data ingegeven door recent tot stand gekomen en nog tot stand te komen internationale voorschriften.

Hoofdstuk 4 betreft de nadere uitwerking van de in hoofdstuk 5 van de WVV 1994 ondergebrachte algemene periodieke keuring van motorrijtuigen en aanhangwagens. Voor wat betreft de voertuigen die onder de keuringsplicht vallen is hoofdstuk 4 in belangrijke mate ontleend aan het BPK.

Hoofdstuk 5 bevat de permanente eisen die gelden voor voertuigen op de weg. De permanente eisen bestaan uit twee groepen eisen, te weten enerzijds de eisen aan de onderscheiden categorieën voertuigen, en anderzijds de zogenaamde gebruikseisen. De gebruikseisen zijn in feite gedragsregels die rechtstreeks samenhangen met het gebruik dat van voertuigen wordt gemaakt, zoals de voorschriften inzake de belading van voertuigen. Handhaving van de permanente eisen geschiedt voor onder de periodieke keuring vallende voertuigen in de eerste plaats in het kader van de periodieke keuring. Politiecontrole kan voor deze groep voertuigen een aanvullend karakter hebben. Voor niet onder de periodieke keuring vallende voertuigen zal de handhaving van de voertuigeisen door de politie moeten geschieden. Hetzelfde geldt voor de gebruikseisen, die qua karakter uiteraard alleen bij gebruik op de weg kunnen worden gehandhaafd.

Evenals bij de toelatingseisen wordt er bij de permanente voertuigeisen voorzien in historische eisen, waarbij de datum van ingebruikname van het voertuig bepalend is voor de toepasselijkheid van concrete eisen.

In hoofdstuk 6 is de regeling inzake wijziging van de constructie van voertuigen ondergebracht. Algemeen uitgangspunt van het systeem van de permanente eisen is dat wijzigingen aan voertuigen zijn toegestaan mits deze voldoen aan de permanente eisen. Voor een aantal voor de verkeersveiligheid zeer belangrijke aspecten van kentekenplichtige voertuigen geldt een bijzondere regeling. Deze aspecten, die limitatief worden genoemd in hoofdstuk 6, moeten na wijziging een keuring ondergaan. De goedkeuring kan leiden tot de afgifte van een nieuw kentekenbewijs. Op die wijze is handhaving van de regeling inzake wijziging in de constructie mogelijk.

Hoofdstuk 7 betreft de ontheffing van in het Voertuigreglement gestelde eisen. Deze regeling is op hoofdlijnen gelijk aan de huidige regeling in het WVR.

In hoofdstuk 8 wordt voorzien in de strafbepalingen ter zake van de in het besluit gegeven verbodsbepalingen.

Hoofdstuk 9 ten slotte bevat de overgangsbepalingen en slotbepalingen, waaronder de wijziging van andere algemene maatregelen van bestuur.

Zoals in hoofdstuk III, § 2, onder b, van de memorie van toelichting bij de WVV 1994, en in hoofdstuk III, onder Algemeen, van de memorie van antwoord bij dat wetsontwerp (kamerstukken II, 1991-1992, 22 030, nr. 6) is vermeld, is gekozen voor een systeem waarbij de op de toelating van voertuigen tot het verkeer op de weg betrekking hebbende milieuaspecten in de milieuwetgeving ondergebracht blijven, en waarbij de milieu-eisen die betrekking hebben op het gebruik van voertuigen op de weg in de wegenverkeerswetgeving worden ondergebracht. Het vorenstaande betekent dat het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741), het Besluit geluidproductie bromfietsen (Stb. 1985, 473), het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1990, 393) en het Besluit typekeuring bromfietsen luchtverontreiniging (Stb. 1984, 525) in overeenstemming moeten worden gebracht met het Voertuigreglement en derhalve wijziging behoeven. Het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1982, 36) en het Besluit milieukeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1991, 398) kunnen worden ingetrokken. Aangezien de Wet inzake de luchtverontreiniging (Stb. 1981, 411) en de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99) voor de wijziging of intrekking van op die wetten gebaseerde besluiten een afzonderlijke procedure inzake voorpublicatie en advisering kennen, is er voor gekozen – mede in verband met het voor invoering van de herziene wegenverkeerswetgeving geplande invoeringstrajekt – de wijziging en intrekking van de genoemde besluiten bij afzonderlijke algemene maatregel van bestuur te laten plaatsvinden, welke de in de milieuwetgeving voorgeschreven procedures kan doorlopen.

Deregulering

Zoals hiervoor reeds is gesteld, strekt het Voertuigreglement tot uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994. Het gaat daarbij in het bijzonder om hoofdstuk III (Toelating tot de weg) en hoofdstuk V (Gebruik van voertuigen op de weg). Gelet op het uitvoeringskarakter van de onderhavige algemene maatregel van bestuur moge voor de dereguleringstoets dan ook in belangrijke mate worden verwezen naar de op de voertuigreglementering betrekking hebbende delen van hoofdstuk VI, Deregulering, van de memorie van toelichting bij de Wegenverkeerswet 1994, alwaar achtereenvolgens de doelstelling van de voertuigreglementering, de wijze van normstelling en delegatie, de gekozen bestuursinstrumenten en de met de uitvoering gemoeide bestuurlijke lasten worden belicht. Voorts wordt in dat kader aandacht besteed aan de handhaving, de werkdruk voor het bestuurlijk en justitieel apparaat alsmede de rechtsbescherming, en wordt ingegaan op de gevolgen van de voertuigreglementering voor bedrijfsleven en burger.

Het Voertuigreglement treedt in de plaats van een aantal algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen, en vervangt tevens een stelsel van pseudoregelgeving. Als belangrijkste regelingen zijn te noemen:

- a. het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377), met uitzondering van het hoofdstuk rijbewijzen,
- b. het Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Stb. 1980, 217),
- c. de regeling houdende vaststelling van de keuringseisen en regels omtrent de wijze van keuren voor de periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Stcrt. 1980, 168), voor zover het betreft de keuringseisen,

d. de regeling houdende vaststelling van de keuringsvoorschriften voor bromfietsen en bromfietsmotoren (Stcrt. 1986, 145),

e. de rijkskeuringsvoorschriften, waaronder:

1. de Rijkskeuringsvoorschriften vrachtauto's, trekkers, aanhangwagens en opleggers 1971,

2. de Rijkskeuringsvoorschriften personenauto's 1971, en

3. de Rijkskeuringsvoorschriften lichte motorvoertuigen 1975.

Voorts wordt de keuring van autobussen, taxi's en ambulances ondergebracht in de wegenverkeersrechtelijke periodieke keuring van motorrijtuigen, als gevolg waarvan de in het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506) en de in het Eisenbesluit ambulancevervoer (Stb. 1976, 414) vervatte keuringsregelingen kunnen komen te vervallen.

Op deze wijze wordt gekomen tot een samenhangende en overzichtelijke voertuigreglementering.

Toegankelijkheid van de voertuigreglementering

Belangrijk punt van kritiek op de tot nu toe geldende voertuigreglementering was de ontoegankelijkheid ervan zowel voor de burger als voor de met de handhaving ervan belaste instanties. De door de jaren heen aangebrachte wijzigingen hebben de reglementering, mede als gevolg van de verouderde structuur die niet toegesneden was op de hoge vlucht die de technische ontwikkeling met name de laatste jaren heeft genomen, in hoge mate onleesbaar gemaakt. Bij wijze van voorbeeld moge worden verwezen naar artikel 73 van het Wegenverkeersreglement, dat in een krappe tien bladzijden de eisen op het gebied van remmen voor alle motorvoertuigen bevat. Andere voorbeelden van slechts met grote moeite te doorgronden artikelen vormen de artikelen 77 en 78 inzake respectievelijk remlichten en richtingaanwijzers. Dat de moeizame toegankelijkheid van het Wegenverkeersreglement in de praktijk een probleem vormt, wordt nog eens onderstreept door het feit dat op particulier initiatief uitgaven tot stand zijn gekomen met als doel helderheid te brengen in de voertuigeisen.

De toegankelijkheid en inzichtelijkheid van het thans voorliggende Voertuigreglement worden langs verschillende wegen gewaarborgd.

In de eerste plaats wordt een duidelijk onderscheid aangebracht tussen de toelating tot de weg – waarvoor strengere eisen gelden en het gebruik op de weg. De toelatingseisen (de vroegere rijkskeuringsvoorschriften) zijn opgenomen in hoofdstuk 3, terwijl de op de weg geldende permanente eisen (afkomstig uit het Wegenverkeersreglement) in hoofdstuk 5 zijn ondergebracht.

In de tweede plaats zijn de voertuigeisen opgenomen per voertuigcategorie. Dit leidt weliswaar tot veel artikelen, doch is onmisbaar voor een goed toegankelijke en snel raadpleegbare voertuigreglementering. Verwezen moge andermaal worden naar het genoemde artikel inzake remmen in het WVR, dat als gevolg van de diversiteit aan voertuigcategorieën op alle mogelijke manieren moest worden onderverdeeld. Binnen de in het Voertuigreglement onderscheiden voertuigcategorieën zijn de voertuigeisen opgenomen naar aspect, zoals bij voorbeeld motor, assen en stuurinrichting. Ook deze indeling, die is ontleend aan richtlijn 70/156/EEG (PbEG 23 februari 1970, nr. L 42), komt de toegankelijkheid van de voertuigreglementering ten goede.

Ook de wijze van nummering van de artikelen – per hoofdstuk en in de hoofdstukken 3 en 5 per voertuigcategorie – vormt een waarborg voor de toegankelijkheid. Dit is in het bijzonder van belang voor al diegenen die met de handhaving van de voertuigreglementering zijn belast, doch met name voor politie en APK-keuringsinstanties. De gekozen wijze van nummeren van de artikelen leidt er immers toe dat inhoudelijk vergelijkbare artikelen een identiek nummer hebben (voorafgegaan door een

per voertuigcategorie verschillend afdelingsnummer), hetgeen de herkenbaarheid en daarmee de hanteerbaarheid van de voertuigeisen sterk vergroot. Als gevolg van het feit dat niet alle technische eisen gelijkelijk voor alle voertuigcategorieën gelden – zo gelden de eisen inzake ruitewissers wel voor personenauto's, doch niet voor motorfietsen – komt het voor dat de nummering van de artikelen wordt onderbroken door het ontbreken van artikelen. Het hiervoor geschetste belang van een goede toegankelijkheid van de voertuigreglementering, dat juist wordt bereikt door vergelijkbare artikelen een identiek nummer toe te kennen, is evenwel van zodanig gewicht dat dit moet prevaleren boven het belang van een ononderbroken nummering van de artikelen van het Voertuigreglement.

De toelatingseisen worden zoveel mogelijk op het niveau van de internationale voorschriften gebracht. Dit maakt het mogelijk in het Voertuigreglement te verwijzen naar de internationale voorschriften, in hoofdzaak EEG-richtlijnen, maar ook ECE-Reglementen, hetgeen het overnemen van veel gedetailleerde voorschriften overbodig maakt. Voor wat betreft de kenbaarheid van de internationale voorschriften moge worden verwezen naar het hiervoor onder «Algemeen» daaromtrent gestelde.

Ten slotte is gekozen voor één stelsel van permanente voertuigeisen, dat zowel geldt bij controle in het kader van de periodieke keuring als bij controle langs de weg door de politie. De tot nu toe bestaande situatie waarin er twee stelsels naast elkaar bestonden, te weten de APK-keuringseisen en het WVR, met het daarbij behorende risico van onderling afwijkende eisen, behoort daarmee tot het verleden.

Handhaving

De gevolgen van de herziene voertuigreglementering voor de met de handhaving van de voertuigeisen belaste instanties zijn reeds uitvoerig aan de orde geweest in de memorie van toelichting bij de Wegenverkeerswet 1994. Verwezen moge worden naar § 4 van hoofdstuk III, De nieuwe voertuigreglementering, alsmede naar § 4 van hoofdstuk VI, Deregulering. Kort samengevat betekent de herziene voertuigreglementering voor de handhaving het volgende:

- de periodieke keuring vormt – gelet op de grote groep onder de verplichte keuring vallende voertuigen – het belangrijkste handhavingsinstrument;
- de controle op de naleving van de keuringsplicht geschiedt langs administratieve weg aan de hand van het kentekenregister en de daarin opgenomen vermeldingen omtrent verrichte periodieke keuringen;
- controle door de politie op de naleving van de voertuigeisen kan voor wat betreft keuringsplichtige voertuigen een aanvullend karakter hebben; daarnaast blijft politiecontrole noodzakelijk ten aanzien van:
 - van de keuringsplicht vrijgestelde voertuigen,
 - niet onder de periodieke keuring vallende voertuigen, en
 - de gedragsregels met betrekking tot het gebruik van voertuigen, bij voorbeeld inzake belading;
- de regeling inzake wijziging in de constructie geldt slechts voor een aantal limitatief aangewezen wezenlijke aspecten van het voertuig. Dit betekent dat andere wijzigingen zonder meer zijn toegestaan mits zij passen binnen de gestelde permanente eisen;
- een aantal aspecten van voertuigen dat in het kader van een keuring voor toelating tot de weg wordt onderzocht en waarvan de praktijk leert dat deze gedurende de levensduur van een voertuig geen wijziging ondergaan, wordt niet langer als permanente eis opgenomen. Te denken valt hierbij aan de plaatsing van verlichting en de aanwezigheid van bepaalde keurmerken op onderdelen.

Voor de gevolgen van de introductie van de erkenningsregeling inzake wijziging in de constructie moge worden verwezen naar het daaromtrent gestelde in hoofdstuk VI, § 5, van de memorie van toelichting bij de Wegenverkeerswet 1994.

De wijzigingen in de concrete voertuigeisen komen uitgebreid aan de orde in de artikelsgewijze toelichting. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de volgende veranderingen ten opzichte van de tot nu toe geldende voorschriften optreden.

A. Nieuwe eisen

Op een groot aantal punten worden nieuwe eisen gesteld. Voor het overgrote deel zijn deze nieuwe, strengere eisen het gevolg van aanpassing van het niveau van de voertuigeisen aan internationale voorschriften. Deze eisen zullen dan ook alleen voor nieuwe, dat wil zeggen na inwerkingtreding van het Voertuigreglement in gebruik genomen voertuigen gelden.

Op enkele punten is het wenselijk gebleken nieuwe eisen ook voor reeds in gebruik zijnde voertuigen te laten gelden. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de aanwezigheid van een zogenaamde afgeknotte driehoek op langzaamrijdende voertuigen, ertoe strekkend de zichtbaarheid van dergelijke voertuigen te verbeteren, alsmede de niet-driehoekige rode retroreflector voor bromfietsen op twee wielen. De voor de burger hieruit voortvloeiende lasten zijn evenwel, zeker in relatie tot het met de geëiste voorziening gediende belang, niet als onredelijk aan te merken. Een ander voorbeeld is het aanscherpen van de wel zeer minimale remvertragingseis voor landbouwtrekkers, zulks in verband met de hogere snelheid waartoe dergelijke voertuigen veelal in staat zijn. Naar verwachting zal een dergelijke aanscherping geen problemen opleveren aangezien landbouwtrekkers in de praktijk reeds aan de herziene eis zullen voldoen. Ten slotte wordt op een enkel punt in geval van het stellen van een nieuwe eis voorzien in een ruime overgangstermijn. Dit is bijvoorbeeld het geval met betrekking tot de aanwezigheid van markeringslichten op bepaalde aanhangwagens (artikel 5.14.51).

B. Vervallen eisen

Zowel bij de toelatingseisen als bij de permanente eisen zijn tal van eisen komen te vervallen. De redenen hiervoor zijn het ontbreken van enig verkeersveiligheidsbelang, het feit dat de eisen achterhaald zijn of niet goed te controleren zijn, dan wel het te sporadisch voorkomen van de situaties waarop de eis betrekking had. In de artikelsgewijze toelichting wordt hier per vervallen eis nader op ingegaan.

C. Verruimde eisen

Ten slotte heeft een aantal eisen een verruiming ondergaan.

In de eerste plaats is dit geschied vanuit dereguleringsoogpunt. Zo zijn bijvoorbeeld op het gebied van de remvertraging van driewielige motorrijtuigen enige – marginaal – verschillende eisen samengevoegd.

Voorts kan door het verruimen van bepaalde eisen op met name het vlak van afmetingen en massa's, het aantal te verlenen ontheffingen worden verminderd, hetgeen leidt tot vermindering van de lasten voor burger en (lagere) overheid.

Conclusie

De voertuigreglementering blijft een omvangrijk stuk regelgeving, hetgeen met name thans opvalt nu alle versnipperde regelingen en de bestaande pseudowetgeving zijn ondergebracht in één algemene maatregel van bestuur. Slechts ten aanzien van zeer gedetailleerde technische eisen is lagere regelgeving noodzakelijk. Het opnemen van de eisen per voertuigcategorie leidt tot veel artikelen, doch is onontbeerlijk voor een goede toegankelijkheid van de reglementering – ook in de toekomst met het oog op latere wijzigingen – voor de gebruikers van de regelgeving. Samenvattend kan derhalve worden gesteld dat het voorliggende Voertuigreglement uit dereguleringsoogpunt als positief moet worden aangemerkt.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1.

In het eerste artikel van het Voertuigreglement wordt een opsomming gegeven van een aantal begrippen met daaraan gekoppeld de begripsomschrijving zoals die in het reglement wordt gehanteerd. Ten opzichte van het WVR wordt een aantal nieuwe begrippen geïntroduceerd, mede veroorzaakt door een andere categorie-indeling van de verschillende voertuigen. Met de nieuwe indeling wordt aansluiting gezocht bij de in de EG gehanteerde indeling van de soorten voertuigen.

Vanwege het harmonisatiestreven tussen de EG-lidstaten zijn de omschrijvingen van begrippen – waar mogelijk – uit de EEG-richtlijnen overgenomen. Een goed voorbeeld hiervan betreft de omschrijving van de verschillende soorten lichten waar in het WVR alleen licht als zodanig was gedefinieerd. De in dit geval van toepassing zijnde richtlijn is de richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, nr. L 262).

Voorts wordt er op gewezen dat ingevolge het bepaalde in artikel 1, aanhef, eerste lid, van de WVV 1994 de in de wet gehanteerde definities, voor zover niet anders bepaald, ook gelden voor het onderhavige reglement. Zo is bij de begripsbepalingen niet opnieuw het begrip motorrijtuig gedefinieerd. Dit begrip vervangt het in het WVR gehanteerde doch niet nader gedefinieerde begrip «motorvoertuig», welk begrip werd gehanteerd in afwijking van de WVV.

In het navolgende zal voor een aantal bepalingen een korte toelichting worden gegeven. Waar begripsbepalingen voldoende duidelijk zijn, wordt geen nadere toelichting gegeven.

De in *onderdeel a* gegeven omschrijving van het begrip *aanhangwagen* is ruimer dan de WVV 1994 dienaangaande. De reden hiervoor is dat het Voertuigreglement zich ook uitstrekt tot aanhangwagens achter niet-gemotoriseerde voertuigen zoals fietsen.

Door alleen de kennelijke bestemming om te worden voortbewogen door een ander voertuig bepalend te laten zijn, vervalt het oude onderscheid tussen een niet rijklaar zijnd motorvoertuig dat werd gesleept en niet als aanhangwagen werd beschouwd en het rijklaar gesleepte motorvoertuig dat als aanhangwagen werd gezien (zie artikel 1, eerste lid, onderdeel b, WVR).

In *onderdeel d* wordt een *afsleepdolly* gedefinieerd als aanhangwagen. In het WVR was voor deze voertuigen geen regeling getroffen. De afsleepdolly werd echter beschouwd als één geheel met het gesleepte

voertuig (HR 15 juni 1971, NJ 1971, 393). In de gebruikseisen (artikel 5.18.2) is thans een bepaling van die strekking opgenomen, naast het verbod om met een motorrijtuig meer dan één motorrijtuig of samenstel van voertuigen voort te bewegen. Voor een afsleepdolly waarmee geen motorrijtuig wordt gesleept, gelden derhalve de eisen voor aanhangwagens. Indien de afsleepdolly daaraan niet kan voldoen, dient het op een ander voertuig over de weg te worden getransporteerd.

Het begrip *as*, omschreven in *onderdeel f*, is nieuw vergeleken met de omschrijving in artikel 1, eerste lid, *onderdeel o*, WVR. Die omschrijving was meer als meetvoorschrift te beschouwen en keert als zodanig terug in het voorgestelde artikel 1.2, *onderdeel a*. De in *onderdeel f* opgenomen definitie strekt ertoe te bepalen welke voertuigonderdelen het begrip «*as*» omvat, zulks in verband met de aan assen te stellen eisen.

Ten aanzien van het begrip *bedrijfsauto* in *onderdeel h* wordt opgemerkt dat de inrichting van het voertuig bepalend is. Als voorbeeld van voertuigen, ingericht voor het uitvoeren van andere werkzaamheden dan het vervoer van personen of goederen, kunnen worden genoemd rijdende werktuigen, kermis- en circusvoertuigen, kraanwagens en ladderwagens.

De definitie van *bromfiets* in *onderdeel m* is ontleend deels aan artikel 1, eerste lid, *onderdeel d*, WVR, deels aan artikel 80a, vijfde lid, WVR.

Het bij koninklijk besluit van 8 mei 1985 (Stb. 246) geïntroduceerde systeem ten aanzien van het vaststellen dat een voertuig voor de toepassing van het WVR en het RVV als bromfiets is aan te merken, wordt hiermee gecontinueerd. Er behoeft hiertoe geen technisch onderzoek plaats te vinden maar er kan worden volstaan met de constatering dat het voertuig op de in artikel 5.6.1, tweede lid, voorgeschreven wijze is voorzien van de gele of oranje plaat. Mocht op een voertuig ten onrechte de gele of oranje plaat worden gevoerd – bijvoorbeeld op een motorfiets – dan zal daartegen op grond van artikel 5.1.4 kunnen worden opgetreden. De bepaling inzake de vierwielige voertuigen is afkomstig uit richtlijn 92/61/EEG.

De *bus* in *onderdeel n* is een verbijzondering van de categorie bedrijfsauto's. Het criterium «blijkens het kentekenbewijs bestemd voor het vervoer van personen» naast het criterium inzake de inrichting voor zodanig vervoer beoogt tot uitdrukking te brengen dat het voertuig moet zijn toegelaten als bus in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175). Alleen in dat geval wordt op het kentekenbewijs een vermelding geplaatst, ten teken dat naast de eisen voor bedrijfsauto's ook de aanvullende eisen voor bussen van toepassing zijn. Op andere voertuigen dan deze bussen zijn uitsluitend de bedrijfsauto-eisen van toepassing.

De in *onderdeel q* opgenomen definitie van het begrip *driewielig motorrijtuig* is ontleend aan richtlijn 92/61/EEG. De bepaling ter vaststelling van het aantal wielen van een *driewielig motorrijtuig* in geval van dicht naast elkaar gemonteerde wielen is ontleend aan artikel 100, eerste lid, *onderdeel a*, van het WVR.

De omschrijving van *geleed motorrijtuig* in *onderdeel r* is een engere dan de omschrijving die artikel 1, eerste lid, *onderdeel aa*, van het WVR gaf. Onder het regime van het WVR viel ook een trekker met oplegger onder de definitie. Door het nu gebruikte criterium van blijvende verbondenheid van de voertuigdelen zijn trekker en oplegger uitgezonderd. Zoals bij de definitie van het begrip «aanhangwagen» reeds is vermeld, wordt de oplegger thans als aanhangwagen beschouwd.

In *onderdeel x* wordt de omschrijving gegeven voor een *invaliden-voertuig*, welke afwijkt van artikel 1, eerste lid, *onderdeel e*, WVR. Voor de achtergrond van deze afwijking moge worden verwezen naar de toelichting op de afdelingen invaliden-voertuigen in hoofdstuk 5.

De in *onderdeel y* opgenomen definitie van het begrip *kampeerauto* is ontleend aan punt 1.1.2.2. van de Rijkskeuringsvoorschriften personenauto's 1971. Onder een vaste slaapgelegenheid wordt mede verstaan een zithoek die tot slaapgelegenheid kan worden omgebouwd.

Voor het bepalen of kampeerauto's moeten voldoen aan de voor personenauto's of de voor bedrijfsauto's geldende eisen, is het gewicht van het voertuig doorslaggevend. Artikel 3.1.1 bevat daarvoor een voorziening.

De *kermis- en circusvoertuigen* genoemd in *onderdeel z*, vormen een bijzondere categorie voertuigen welke in de praktijk vaak moeilijk kunnen voldoen aan de reguliere eisen. De meeste van deze voertuigen vallen onder de bedrijfsauto's. In het WVR was geen begripsbepaling opgenomen hoewel er verschillende uitzonderingen werden gemaakt voor dergelijke voertuigen. Voor het bepalen of het voertuig een kermis- of circusvoertuig is, is het feitelijk gebruik doorslaggevend, aangezien de bestemming van het voertuig moeilijk bewijsbaar is.

Het begrip *lading* in *onderdeel aa* is limitatief omschreven. Deze bepaling komt deels in de plaats van artikel 1, eerste lid, *onderdeel r*, WVR, waar gesproken werd over ledig gewicht onder verwijzing naar de lading. Omdat montage van lastdragers geschiedt met behulp van gereedschappen, maar gedeeltelijke demontage in de praktijk veelal zonder gereedschap is uit te voeren, kan de status van de constructie aanleiding geven tot verschil in uitleg. Ten einde misverstand te voorkomen, wordt expliciet vastgelegd dat de lastdrager als lading wordt beschouwd.

De omschrijving van *landbouwtrekkers* in *onderdeel ab* is gebaseerd op richtlijn 74/150/EEG (PbEG 28 maart 1974, nr. L 84). De richtlijn spreekt weliswaar over landbouw- en bosbouwtrekker, doch in het kader van dit besluit is gekozen voor het begrip landbouwtrekker. Reden hiervoor is in de eerste plaats dat van oudsher onder landbouw een ruim scala van activiteiten (waaronder bosbouw) wordt begrepen. Zo wordt blijkens een circulaire van de Minister van Justitie van 30 augustus 1951, nr 3036, onder «bestemd voor het gebruik in de landbouw» begrepen: bestemd voor gebruik in de akker- en weidebouw, veehouderij en pluimveehouderij, tuinbouw, groenteteelt, fruitteelt, bloembollenteelt, boomkwekerij, bloemisterij, tuinbouwzaadteelt, kruidenteelt, hoveniersbedrijf, bijenteelt, bosbouw en grienden rietcultuur. In de tweede plaats komen er in Nederland dermate weinig echte bosbouwtrekkers voor dat het niet gerechtvaardigd lijkt juist die expliciet in de definitie te noemen.

Zelfrijdende landbouwwerktuigen zoals maaidorsers, maishakselaars en bietenrooiers vallen niet onder de categorie landbouwtrekkers, aangezien het hier voertuigen betreft die niet voornamelijk bestemd zijn voor tractiedoeleinden. Zij vallen onder de categorie rijdende werktuigen zoals gedefinieerd in *onderdeel ay*.

De omschrijving in de richtlijn omvat alleen trekkers op luchtbanden. Omdat de in het Voertuigreglement gestelde technische eisen echter laag zijn, kunnen trekkers op rupsbanden ook aan de voor luchtbandentrekkers bedoelde eisen voldoen, om welke reden de in *onderdeel ab* gegeven definitie niet beperkt is tot trekkers op luchtbanden.

Het in de definitie van het begrip *loopvlak* (*onderdeel ae*) opgenomen criterium inzake de bedrijfsvaardige toestand van de band houdt in dat de

band de door de fabrikant voor de gegeven beladingstoestand van het voertuig voorgeschreven bandenspanning heeft.

Het in *onderdeel ag* omschreven *markeringslicht* is bestemd om voor bepaalde voertuigen de stads- en achterlichten aan te vullen door in het bijzonder de aandacht te vestigen op de contouren van het voertuig.

De in *onderdeel ah* opgenomen definitie van het begrip *massa in bedrijfsklare toestand* is rechtstreeks afkomstig uit bijlage I, punt 1.1 van richtlijn 92/21/EEG (PbEG 14 mei 1992, L 129), welke richtlijn dit begrip invoert voor de categorie personenauto's. Dit betekent dat in het Voertuigreglement vooralsnog – in afwachting van EG-voorschriften met betrekking tot andere voertuigcategorieën – twee begrippen naast elkaar worden gehanteerd, te weten «massa in bedrijfsklare toestand» en het tot nu toe gehanteerde «ledige massa».

De definitie in *onderdeel aj* van het begrip *mechanische koppel-inrichting* is afkomstig uit richtlijn 94/20/EG. Onder deze definitie vallen o.a. vangmuilkoppelingen, trekogen, dissels (trekdriehoeken en trekboven), kogelkoppelingen, de achtertraverse, de montageplaat tussen opleggerkoppeling en chassis van de trekker, de stuurwig en een eventuele afstandsbediening ten behoeve van de koppeling.

De in *onderdeel al* opgenomen definitie van het begrip *middenas-aanhangwagen* vervangt de term éénassige aanhangwagen zoals die in artikel 1, eerste lid, onderdeel bb, WVR was opgenomen.

Onder de definitie van *motorfiets* in *onderdeel ao* valt ook de motorfiets met zijspanwagen. Voor een motorfiets, voorzien van een zijspanwagen, gelden derhalve in beginsel de eisen gesteld aan motorfietsen. Ook de asymmetrische driewieler, waarbij het in feite gaat om een motorfiets met vast zijspan, is onder de definitie van het begrip motorfiets gebracht. Voor de definitie is voorts aangesloten bij richtlijn 92/61/EEG.

De *motorrijtuigen met beperkte snelheid* als bedoeld in *onderdeel ap*, vormen een nieuwe categorie voertuigen welke niet vallen onder de richtlijn 70/156/EEG, niet onder de richtlijn 74/150/EEG betreffende de landbouwtrekkers, noch onder de categorieën bromfietsen en invaliden-voertuigen. De maximum snelheidseisen voor die voertuigen overtreffen in ruime mate de eis die is gesteld voor motorrijtuigen met beperkte snelheid. Voorts zijn de eisen voor invaliden-voertuigen te afwijkend om daar de eisen voor motorrijtuigen met beperkte snelheid onder te brengen. Bij motorrijtuigen met beperkte snelheid kan worden gedacht – zonder uitputtend te zijn – aan asfalteermachines, vorkheftrucks, winkelwagens, rijdende hefinrichtingen en veegmachines. Het onderscheid in voertuigen bestemd voor gebruik buiten de wegen, stoom- en motorwalsen alsmede voertuigen die niet sneller kunnen rijden dan 20 km/uur, zoals gemaakt in artikel 66, onderdeel p, WVR, vervalt hierdoor.

Ter verduidelijking is hieronder schematisch weergegeven welke van de in artikel 66, onderdeel p, genoemde voertuigen zijn overgegaan naar de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid en de overige categorieën in het Voertuigreglement.

In artikel 66, onderdeel p, WVR was aangegeven welke voertuigen uitgezonderd worden van de eis dat motorvoertuigen sneller moeten kunnen rijden dan 20 km/h:

I bromfietsen;

II stoom- en motorwalsen; zie ook artikel 17 en 68 WVR

III motorvoertuigen als bedoeld in artikel 18, eerste lid, WVR; zie ook artikel 69 en 74 WVR

IV motorvoertuigen niet ingericht voor het vervoer van personen, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 300 cm³ dan wel met een elektromotor, voor zover deze voertuigen binnen de bebouwde kom voor het vervoer van goederen worden gebruikt; zie ook artikel 69a en 74a WVR

V motorvoertuigen, ingericht en gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden aan wegen of aan werken op, in, langs en boven wegen; zie ook artikel 69a en 74a WVR

VI motorvoertuigen die kennelijk zijn ingericht voor het vervoer van een invalide, zijn uitgerust met een elektromotor of met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 250 cm³ en niet zijn invalidervoertuigen, voor zover deze voertuigen door invaliden binnen de bebouwde kom worden gebruikt.

Deze categorieën zijn in het Voertuigreglement als volgt bij de verschillende afdelingen ondergebracht.

I : Bromfietsen (hoofdstuk 3, afdeling 6, en hoofdstuk 5, afdeling 6);

II : Motorrijtuigen met beperkte snelheid (hoofdstuk 5, afdeling 7);

III: Landbouwtrekkers (hoofdstuk 5, afdeling 8) alsmede motorrijtuigen met beperkte snelheid;

IV : Motorrijtuigen met beperkte snelheid;

V : Motorrijtuigen met beperkte snelheid. Indien het een rijdend werktuig betreft dat harder kan rijden dan 25 km/h valt dit voertuig onder de afdeling bedrijfsauto's;

VI : De hierbedoelde voertuigen vallen onder de overgangsregeling in artikel 9.1.

Met betrekking tot de in artikel 66, onderdeel p, onder IV, WVR genoemde voertuigen, welke thans als motorrijtuigen met beperkte snelheid worden beschouwd, wordt nog opgemerkt dat de in het WVR gestelde beperkingen tot 300 cm³ cilinderinhoud en tot gebruik binnen de bebouwde kom, zijn komen te vervallen. Het eerstgenoemde criterium wordt vervangen door de maximum snelheid van 25 km/h. Bovendien hebben sommige zwaardere voertuigen, bijvoorbeeld vorkheftrucks, een cilinderinhoud van meer dan 300 cm³ terwijl de maximum snelheid toch beperkt is. Het criterium dat het voertuig alleen binnen de bebouwde kom mag worden gebruikt, behoort als regel omtrent het gebruik van de weg in feite in het RVV 1990 thuis. Een beslissing daaromtrent zal dan ook in dat kader moeten worden genomen, waarbij mede de resultaten van de evaluatie van het RVV 1990 een rol kunnen spelen.

De *oplegger* in *onderdeel ar* wordt zoals reeds gesteld, in tegenstelling tot het WVR, gezien als een aanhangwagen.

Onderdeel au spreekt van *remlicht* in tegenstelling tot artikel 77 WVR waar de term stoplicht wordt gebruikt. De term remlicht sluit echter beter aan bij het spraakgebruik en bij de functie van het licht. Het remlicht werkt immers niet alleen bij het stoppen van het voertuig, maar eveneens bij het afnemen van de snelheid van het voertuig.

Het begrip *retroreflector* als genoemd in *onderdeel av*, is een nieuwe benaming voor de reflectoren zoals die werden geëist in artikel 84 WVR. Waren de begrippen reflectie en reflector niet onjuist, omdat met dergelijke voorzieningen inderdaad werd gereflecteerd, de «nieuwe benaming» is exacter omdat de soort reflectie wordt aangegeven. Bij retroreflectie wordt licht als het ware omgekeerd, zodat invallend licht nagenoeg rechtstreeks wordt teruggekaatst in de richting van de lichtbron. *

Het *rijdend werktuig*, bedoeld in *onderdeel ay*, doorkruist zowel de categorie bedrijfsauto's als de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid. De reden om rijdende werktuigen te onderscheiden komt voort uit de wens afwijkende eisen te kunnen vaststellen, samenhangend met de bestemming van het voertuig (geen vervoer van goederen of personen). Hierbij kan worden gedacht aan kraanwagens, compressorwagens en sondeerauto's. Zoals vermeld bij de toelichting op het begrip «landbouwtrekker» vallen ook zelfrijdende landbouwwerktuigen zoals maaidorsers onder de definitie van rijdende werktuigen.

De omschrijving van het begrip *voertuig* in *onderdeel bd* komt in belangrijke mate overeen met de huidige bepaling in artikel 1, eerste lid, onderdeel a, WVR.

De in *onderdeel bf* gegeven begripsomschrijving van *wagen* komt inhoudelijk overeen met de bepaling in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, WVR. De zijspanwagens vallen niet onder het begrip *wagen*. De eisen voor deze voertuigen zijn vastgelegd bij de eisen voor de verschillende voertuigen waaraan ze worden verbonden.

De omschrijving van het begrip *zitplaats* in *onderdeel bn* dient een tweeledig doel. Enerzijds speelt de bepaling een rol bij het vaststellen tot welke categorie voertuigen een bepaald voertuig behoort, anderzijds is de bepaling voor kampeerauto's noodzakelijk voor de beantwoording van de vraag welke zitplaatsen van autogordels moeten zijn voorzien.

Artikel 1.2

De in *onderdeel a* van het onderhavige artikel gegeven omschrijving van het begrip *as* is inhoudelijk gelijk aan de omschrijving in artikel 1, eerste lid, onderdeel o, WVR.

De bepaling van de *breedte van een voertuig* als bedoeld in *onderdeel b*, houdt een vereenvoudiging in ten opzichte van de ministeriële regeling van 23 december 1986, nr. A 27893 inzake vaststelling voorschriften wijze van meten breedte voertuigen op basis van artikel 1, vijfde lid, WVR. Werd in vorenbedoelde regeling uitgegaan van het optellen van twee halve breedten, nu wordt de breedte in het geheel gezien.

De in *onderdeel c* gegeven omschrijving voor de bepaling van de hoogte van het voertuig is nieuw, evenals de in *onderdeel d* bedoelde bepaling van de *lengte van een voertuig of samenstel van voertuigen*. Bij het bepalen van de lengte worden de spiegels en de bevestigingsdelen daarvan buiten beschouwing gelaten. Het op dergelijke wijze meten van de lengte hangt samen met de ontwikkeling in de bussenbouw waarbij steeds vaker achteruitkijkspiegels, teneinde door het vlakkere gedeelte van de panoramavoortuig te kunnen zien, zodanig worden aangebracht dat zij vóór de bus uitsteken. Ook voor de in de praktijk veel voorkomende zonnekleppen wordt onder in het artikel genoemde voorwaarden een uitzondering gemaakt.

De bepaling van breedte, hoogte en lengte van voertuigen geschiedt voor alle categorieën voertuigen op de in bovenbedoelde leden omschreven wijze.

Artikel 1.3

In dit artikel worden eisen gesteld met betrekking tot de toestand van het voertuig ter bepaling van de wielbasis en de afmetingen en massa's. De bepaling inzake de wielbasis is overeenkomstig artikel 1, vierde lid, WVR. Een links en rechts verschillende wielbasis kan zich van fabriekswege voordoen bij voertuigen die zijn voorzien van torsievering.

Artikel 1.4

De bepaling dat een samenstel van wielen die op één wielnaaf zijn gemonteerd wordt aangemerkt als één wiel, is ontleend aan artikel 1, eerste lid, onderdeel p, WVR.

Artikel 1.5

Voor de omschrijving in het *eerste en tweede lid*, wanneer twee of meer lichten als één licht worden aangemerkt, wordt aansluiting gezocht bij artikel 85a WVR alsmede bijlage I van richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262).

In het *derde lid* wordt bepaald voor welke lichten het in het eerste en tweede lid bepaalde niet van toepassing is. Ten opzichte van artikel 85a WVR betreft dit een uitbreiding voor mistlichten aan de voorzijde van het voertuig, welke nu ook worden uitgesloten naast groot licht en dimlicht.

Artikel 1.6

Het bepaalde in dit artikel vormt de neerslag van de in de praktijk op het gebied van de verlichting van voertuigen gehanteerde meetmethoden.

Artikel 1.7

Bij het formuleren van de bepalingen met betrekking tot de toelatings-eisen is, conform het gestelde in de memorie van toelichting op de wet, gekozen voor een systeem waarbij wordt verwezen naar EEG-richtlijnen of ECE-reglementen. Per voertuigcategorie wordt vastgelegd welke richtlijn of welk reglement van toepassing is op de onderscheiden onderdelen of aspecten van een voertuig. Uit het Voertuigreglement blijkt op die manier dat een bepaald onderdeel is vereist. Welke eisen daaraan vervolgens worden gesteld, blijkt uit de vermelde richtlijn of het vermelde reglement. Voor de concrete, meer gedetailleerde inhoud van een toelatingseis dient men steeds de desbetreffende EEG-richtlijn of het desbetreffende ECE-Reglement te raadplegen. In het Voertuigreglement wordt de eerste richtlijn met betrekking tot een bepaald aspect van een voertuig vermeld. Aangezien er echter latere aanpassingsrichtlijnen kunnen zijn, wordt in het voorliggende artikel in het *eerste lid* bepaald dat de vermelding van een richtlijn mede omvat de richtlijnen tot wijziging van die richtlijn. Op deze wijze wordt bereikt dat een dergelijke richtlijn snel in de Nederlandse wetgeving kan worden opgenomen. Deze aanpassingsrichtlijnen worden opgenomen in een ministeriële regeling welke wordt bekend gemaakt in de Staatscourant. Het voorgaande brengt met zich mee dat naast het Voertuigreglement ook de bedoelde ministeriële regeling geraadpleegd moet worden om een compleet beeld te krijgen van de van toepassing zijnde toelatingsvoorschriften.

Het *tweede lid* bevat een regeling voor de inwerkingtreding van een wijzigingsrichtlijn in de Nederlandse rechtsorde. Gekozen is voor de algemene formulering dat de inwerkingtreding plaatsvindt met ingang van de dag waarop uiterlijk uitvoering moet zijn gegeven aan de richtlijn. De mogelijkheid is evenwel open gehouden om, indien zulks wenselijk is, bijvoorbeeld vanwege het grote belang van de in de wijzigingsrichtlijn geregelde materie, een eerder tijdstip van inwerkingtreding vast te stellen.

Het *derde lid* bepaalt dat bij de bekendmaking van een aanpassingsrichtlijn ook het tijdstip wordt vermeld waarop een richtlijn of een artikel(onderdeel) daarvan van toepassing wordt. Ook de aanpassingsrichtlijnen die tot stand zijn gekomen voor de inwerkingtreding van het Voertuigreglement zullen in de bedoelde ministeriële regeling worden opgenomen. Aldus ontstaat een historisch overzicht van de tijdstippen waarop de diverse eisen van kracht zijn geworden, hetgeen van belang is

voor de toelating van gebruikte voertuigen. Deze voertuigen worden namelijk steeds getoetst aan de eisen die van kracht waren in het jaar waarop het voertuig voor de eerste keer in het verkeer kwam. Voorts zullen ingevolge het derde lid met het oog op de toegankelijkheid en kenbaarheid worden vermeld de vindplaats van de richtlijn (Publicatieblad EG met het nummer en de datum) en de artikelen van de oorspronkelijke richtlijn die worden gewijzigd.

Het vierde lid regelt het bovenbedoelde voor de ECE-Reglementen.

Deze reglementen worden echter niet officieel gepubliceerd zodat geen publikatie als vindplaats kan worden vermeld. De voertuigfabrikanten ontvangen echter – als meest belanghebbenden altijd een afschrift van de Engelse tekst van een reglement. Ten behoeve van overige belanghebbenden zal worden voorzien in ter inzagelegging op een voor ieder toegankelijke plaats. Gedacht wordt aan de bibliotheek van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) of van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 1.8

Zoals in het algemeen gedeelte van deze toelichting reeds is uiteen gezet, is uitgangspunt van de herziene voertuigreglementering dat de toelatingseisen voor voertuigen zoveel mogelijk op het niveau van EEG-richtlijnen worden gebracht. Echter, behalve aan EEG-richtlijnen is Nederland tevens gebonden aan door haar en door de Raad van de Europese Gemeenschappen erkende voorschriften, zoals ECE-Reglementen. Met het oog daarop voorziet artikel 1.8 – overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 70/156/EEG (PbEG 23 februari 1970, L 42), zoals gewijzigd bij richtlijn 92/53/EEG (PbEG 10 augustus 1992, L 225) – in gelijkstelling van onder andere ECE-Reglementen met EEG-richtlijnen.

Artikel 1.9

Tijdens de levensduur van een voertuig kan het voorkomen dat het identificatienummer onleesbaar wordt of verloren gaat, bijvoorbeeld als gevolg van een ongeval. In de huidige situatie wordt in een dergelijk geval door de douane op grond van artikel 66, onderdelen i en j, WVR een nieuw nummer ingeslagen, zulks met het oog op de fiscaalrechtelijke controle op de invoer van voertuigen. Artikel 1.9 legt deze bevoegdheid expliciet vast in het Voertuigreglement. Voor een identificatienummer voor een geheel nieuw vervaardigd voertuig, dient men zich te wenden tot de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Artikel 1.10

Voor de toepassing van de hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 doet zich de noodzaak voor vast te stellen wanneer het voertuig in gebruik is genomen. Deze vaststelling is van belang voor de vraag welke toelatings-eisen (historische eisen) en welke permanente eisen van toepassing zijn, alsmede voor het bepalen van het moment waarop het voertuig keuringsplichtig wordt. De Minister stelt regels vast omtrent de wijze waarop de datum van eerste toelating van het voertuig wordt bepaald.

Het tweede lid voorziet in de situaties dat er, voor inwerkingtreding van het Voertuigreglement, op het kentekenbewijs nog geen datum van eerste toelating is vermeld en stelt daarvoor andere op het kentekenbewijs vermelde data in de plaats.

HOOFDSTUK 2. TOELATING TOT DE WEG

Artikel 2.1

Deze bepaling strekt tot uitvoering van artikel 21 van de wet en legt expliciet vast dat de voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers, genoemd in hoofdstuk 3, moeten zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg.

Artikel 2.2

De hiervoor reeds genoemde herziene richtlijn 70/156/EEG voorziet in een aantal uitzonderingen op de in de richtlijn voorziene goedkeurings-procedure. In de eerste plaats is dat de zogenaamde kleine serieregeling (*eerste lid, onderdeel a*). Voor voertuigen die onder deze regeling vallen, is het bepaalde in de richtlijn in beginsel niet van toepassing. Dat betekent dat voor die voertuigen nationale voertuigeisen kunnen worden vastgesteld, die derhalve kunnen afwijken van de EEG-richtlijnen. Voor personenauto's (categorie M1) stelt de richtlijn vast dat per familie van typen slechts ten hoogste 500 exemplaren mogen worden geregistreerd per lidstaat. Voor twee- en driewielige motorrijtuigen is in richtlijn 92/61/EEG inmiddels ook de mogelijkheid van een kleine serieregeling voorzien. Ook deze regeling is opgenomen in het eerste lid van artikel 2.2. van het onderhavige besluit. Gekozen is voor een systeem waarbij de toelatingseisen in hoofdstuk 3 van het Voertuigreglement van toepassing zijn tenzij zij door de minister niet van toepassing zijn verklaard. Een zelfde opzet is gekozen voor de toelating van individuele voertuigen (*onderdeel d*). Het *tweede lid* geeft de minister de bevoegdheid in de plaats van de buiten toepassing verklaarde eisen alternatieve eisen dan wel aanvullende eisen (bijvoorbeeld met het oog op het weggedrag van het voertuig) te stellen. De bevoegdheid om bepaalde eisen buiten toepassing te verklaren, is voor de in het *eerste lid, onderdeel b*, bedoelde voertuigen met een speciaal gebruiksdoel beperkt. Voor een aantal voertuigen – richtlijn 70/156/EEG noemt ziekenauto's, kampeerbussen, gepantserde voertuigen en lijkwagens – bevat de richtlijn een expliciet overzicht inzake de toegestane afwijkingen van de eisen. Uiteraard heeft de minister wel de bevoegdheid regels te stellen voor nog niet in de richtlijn nader geregelde voertuigcategorieën. Tenslotte bevat richtlijn 70/156/EEG nog een uitzondering voor voertuigen waarin technologieën zijn verwerkt die niet aan de voorschriften van de richtlijnen kunnen voldoen. Deze uitzondering is ondergebracht in het *eerste lid, onderdeel c*.

Artikel 2.3

Dit artikel bevat de in artikel 24 van de Wegenverkeerswet 1994 voorziene uitzondering op het vervallen van een verleende goedkeuring na het van kracht worden van strengere toelatingseisen. Deze uitzondering vloeit voort uit artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van richtlijn 70/156/EEG zoals gewijzigd bij richtlijn 92/53/EEG (*onderdeel a*). Die bepaling maakt het mogelijk om restantvoorraden van voertuigen overeenkomstig het bepaalde in de richtlijn nog tot het verkeer op de weg toe te laten gedurende een jaar nadat de goedkeuring haar geldigheid heeft verloren. Onderdeel b bevat een vergelijkbare voorziening voor voertuigen waarvoor – onder het Wegenverkeersreglement dan wel onder het Voertuigreglement – een goedkeuring op basis van nationale eisen is verleend. Zolang er nog geen sprake is van totale EG-harmonisatie op het gebied van typegoedkeuringen, kunnen nog nationale goedkeuringen worden verleend. Voor personenauto's met een verbrandingsmotor

HOOFDSTUK 3. EISEN TOELATING

AFDELING 1. ALGEMEEN KAMPEERAUTO'S

Artikel 3.1.1

Een kampeerauto kan zich – zoals uit de definitie van dit begrip blijkt zowel voordoen in de vorm van een personenauto als in de vorm van een bedrijfsauto. Voor de beantwoording van de vraag welke eisen op het betrokken voertuig van toepassing zijn, geeft artikel 3.1.1 een voorziening, waarbij de toegestane maximum massa van het voertuig doorslaggevend is. Er zij op gewezen dat de getroffen regeling uitsluitend betrekking heeft op de toelating van het verkeer op de weg. Voor reeds in het verkeer zijnde voertuigen die tot kampeerauto worden omgebouwd, geldt de regeling inzake wijziging in de constructie, waarvoor in het bijzonder wordt verwezen naar artikel 6.3, tweede lid.

AFDELING 2. PERSONENAUTO'S

§0. Algemeen

Artikel 3.2.1

Deze basisbepaling voor de toelating van personenauto's steunt op artikel 21, eerste lid, van de wet, waar is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorieën van voertuigen dienen te zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg. De volgende artikelen van deze paragraaf bevatten de concrete eisen waaraan moet worden voldaan voor het verkrijgen van een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 22 van de wet of een individuele goedkeuring als bedoeld in artikel 26.

Het tweede lid bevat een afwijkende regeling voor de in dat lid beschreven vierwielige motorrijtuigen. Ten aanzien van deze voertuigen gelden ingevolge artikel 1, derde lid, van richtlijn 92/61/EEG de eisen die gelden voor driewielige motorrijtuigen. Aangezien de specifieke eisen voor deze voertuigen nog overeenkomstig het bepaalde in artikel 15, derde lid, van de richtlijn moeten worden vastgesteld, zal het tweede lid eerst op termijn in werking kunnen treden.

Artikel 3.2.2

Als algemene eis bij de toelating van voertuigen geldt dat voertuigen van deugdelijke bouw en inrichting moeten zijn. Deze eis is een weliswaar voor de hand liggende, doch onmisbare bepaling met betrekking tot de constructie van voertuigen. Van alle voertuigen mag immers worden verlangd dat zij niet alleen voldoen aan de met betrekking tot de diverse voertuigaspecten gestelde specifieke eisen, maar tevens van een deugdelijke constructie zijn. Voorts kan op de eis inzake de bouw en inrichting een beroep worden gedaan indien niet-geregelde voertuig-aspecten – of wellicht nieuwe ontwikkelingen op voertuiggebied – op deugdelijkheid moeten worden beoordeeld. Het onderhavige artikel vervult voor wat betreft de deugdelijkheid van de bouw en inrichting dezelfde functie als artikel 5.1.1 op dat aspect voor de permanente eisen. Artikel 5.1.1 richt zich evenwel in de vorm van een – op de weg te handhaven – verbodsbepaling tot de bestuurder, eigenaar of houder van het voertuig, om welke reden het zich niet leent (door middel van de in

artikel 3.2.2 vervatte verwijzing naar de permanente eisen) voor toepassing in het kader van de toelating van voertuigen.

Als algemene eis bij de toelating geldt voorts dat moet worden voldaan aan de permanente eisen. Voor het grootste deel overlappen de toelatingseisen weliswaar de permanente eisen, doch voor enkele eisen die bij de toelating reeds een rol zouden moeten spelen, is dat niet het geval. Dit betreft onder meer de permanente eis in artikel 5.2.3, eerste lid, onderdeel b, met betrekking tot corrosie aan het voertuig. De onderhavige bepaling maakt het mogelijk ook hiermee bij de toelating rekening te houden.

Binnen de toelatingseisen (en binnen de permanente eisen) is er sprake van zogenaamde historische eisen die een rol spelen bij de toelating van gebruikte voertuigen (historische voertuigen en import uit het buitenland). Deze voertuigen worden gekeurd aan de hand van de toelatingseisen in het jaar van ingebruikneming van het voertuig, alsmede aan de hand van de in het jaar van hernieuwde toelating geldende permanente eisen, waaronder eveneens historische eisen. Deze «historische eisen» voorzien er in dat voertuigen die vóór een bepaalde datum in gebruik zijn genomen, aan lagere eisen mogen voldoen. Uit oogpunt van deregulering zijn diverse historische eisen, geldend vanaf verschillende data, in sommige gevallen samengevoegd, zodanig dat voor voertuigen toegelaten voor één bepaalde datum – de dichtst bij gelegen datum – één eis geldt en wel de laagste van de verschillende eisen die werden gesteld. Wel zal een gebruikt voertuig voor afgifte van een kentekenbewijs bij de keuring aan de hand van de permanente eisen aan een uit een oogpunt van verkeersveiligheid te bepalen minimum niveau moeten voldoen, bijvoorbeeld voor wat betreft de remmen. Kan aan dit minimum niveau niet worden voldaan, dan kan het voertuig wellicht nog in aanmerking komen voor de afgifte van een bijzonder kenteken, waarbij beperkende voorwaarden met betrekking tot het gebruik dat van het voertuig mag worden gemaakt, kunnen worden gesteld.

Een aantal permanente eisen is gerelateerd aan gegevens die zijn vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister. Ter illustratie moge worden verwezen naar de artikelen 5.2.21 en 5.2.23 inzake wielbasis en spoorbreedte. Bij de toelating van nieuwe voertuigen kunnen deze eisen uiteraard geen toepassing vinden, aangezien voor deze voertuigen nog geen kenteken is opgegeven.

Artikel 3.2.3

De eis dat een personenauto voorzien moet zijn van een identificatienummer (chassisnummer) geldt reeds op grond van de in het artikel genoemde richtlijn en de eisen in artikel 66, onderdeel i, onder II, van het WVR. Thans is, in overeenstemming met de terminologie in de EEG-richtlijnen, gekozen voor gebruik van de term identificatienummer. De aanwezigheid van een constructieplaat wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van dit besluit verplicht teneinde te voldoen aan de richtlijn. De in genoemd artikelonderdeel onder III vermelde eis ten aanzien van het motornummer is komen te vervallen aangezien bij de toelating van voertuigen het motornummer geen rol speelt. Ook de eis dat de naam van de bouwer op het voertuig moet zijn vermeld, komt te vervallen daar de bouwer is te achterhalen via het identificatienummer.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Voor personenauto's zijn er op dit punt geen toelatingseisen meer. Onder meer is vervallen de eis dat het chassis geen houten delen mag bevatten. De bedoelde eisen zijn achterhaald dan wel moeilijk te controleren.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.2.6

De eisen met betrekking tot lengte, breedte en hoogte zijn ontleend aan artikel 65 WVR, onderdelen e, d en c. De gegeven afmetingen zijn voor doorsnee personenauto's aan de zeer ruime kant. Bedacht moet evenwel worden dat onder deze categorie ook bepaalde kampeerauto's kunnen vallen waarvoor de afmetingen wel degelijk van betekenis kunnen zijn.

Artikel 3.2.9 en 3.2.10

De vermelding van afmetingen en massa's in dit besluit geschiedt overeenkomstig het zogenaamde SI-stelsel (Système International). De term «druk onder de assen» is derhalve vervangen door «last onder de assen» en in de plaats van «gewicht» wordt «massa» gehanteerd. Evenwel worden om een goede aansluiting bij het spraakgebruik en bij de EG-regelgeving te bewerkstelligen, lasten uitgedrukt in «kg» in plaats van in «Newton».

De inhoud van de artikelen is ontleend aan artikel 15 WVR. De bepalingen inzake de toegestane maximum last onder de assen strekken ertoe een zodanige grens te stellen dat schade aan het wegdek zoveel mogelijk wordt voorkomen. In feite betreft artikel 3.2.10 gebruikseisen; aangezien deze eisen echter reeds bij de toelating worden gecontroleerd en bij overschrijding van de gegeven waarden de toelating wordt geweigerd, is het opnemen van de onderhavige eisen bij de toelatingseisen gerechtvaardigd. De controle bij de toelating dient mede om deze gegevens bij de internationale certificaten te verwerken.

Overigens wordt met betrekking tot de afmetingen en massa's nog opgemerkt dat een aantal eisen uit het WVR is vervallen aangezien deze voor personenauto's niet worden toegepast. Dit betreft het in artikel 15, eerste lid, onderdeel bb, genoemde totaal gewicht van 50 000 kg, de eis van artikel 66, onderdeel o, inzake de maximumafstand van 3,50 m van de voorzijde van het voertuig tot het midden van het stuurwiel, de eis van artikel 15, onderdeel f, met betrekking tot de minimum druk onder de bestuurde as(sen) alsmede de eis in artikel 66, onderdeel gg, met betrekking tot de inschrijving van de bocht bij het in-, door- en uitrijden van een cirkelbaan. Deze eisen zijn slechts van belang bij betrekkelijk grote voertuigen en voertuigcombinaties.

§ 3. Motor

Artikel 3.2.12

De eisen in het *eerste lid* met betrekking tot het brandstofreservoir komen in de plaats van artikel 4a van de Rijkskeuringsvoorschriften voor personenauto's (RKP). Het *tweede en derde lid* bevatten historische eisen, ontleend aan de RKP.

Artikel 3.2.13

De eisen waaraan een van fabrieksweg ingebouwde LPG-installatie moet voldoen, worden, gelet op de omvang van het eisenpakket, ingevolge het *tweede lid* bij ministeriële regeling vastgesteld. Voor aandrijving van het voertuig door een ander gas dan LPG alsmede voor elektrische aandrijving worden ingevolge het *eerste en derde lid* bij ministeriële regeling eisen gesteld, zulks in verband met het feit dat deze vormen nog in ontwikkeling zijn.

De eisen met betrekking tot radio-ontstoring zijn bestaande eisen, mede gebaseerd op de Wet op de telecommunicatievoorzieningen (Stb. 1988, 520). Voor wat betreft de eisen inzake geluidproductie (artikel 3.2.15) en uitlaatgasemissie (artikel 3.2.16) wordt verwezen naar de terzake in de milieuwetgeving bestaande besluiten. Ingevolge artikel 27 van de wet kan een goedkeuring immers eerst worden verleend indien het voertuig tevens voldoet aan de milieu-eisen.

Het in artikel 66, onderdeel e, WVR vervatte voorschrift dat de uitmonding van de uitlaat niet naar rechts mag zijn gericht, is geschrapt, aangezien EEG-richtlijnen ter zake geen voorschriften bevatten.

Voorts is een aantal nadere eisen met betrekking tot de uitlaat, waaraan gezien de huidige stand van de techniek veelal zonder meer wordt voldaan, komen te vervallen, zoals het voorschrift dat de uitlaat niet door de personenruimte mag lopen.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.2.17

Een snelheidsmeter was reeds vereist ingevolge artikel 66, onderdeel q, WVR, een inrichting om achteruit te rijden ingevolge onderdeel l van dat artikel. Thans moeten de snelheidsmeter en de achteruitrijinrichting voldoen aan richtlijn 75/443/EEG (PbEG 26 juli 1975, nr. L 196).

Aangezien een tachograaf een snelheidsmeter bevat, heeft het geen zin om daarnaast een afzonderlijke snelheidsmeter te eisen (*eerste lid*).

De eveneens in artikel 66, onderdeel q, genoemde kilometerteller wordt niet meer geëist aangezien dit apparaat voor de veiligheid van het voertuig of de verkeersveiligheid geen rol speelt.

Artikel 3.2.18

De eis inzake de minimum snelheid van het voertuig is ontleend aan artikel 66, onderdeel p, WVR. Daarbij is de in het WVR genoemde minimumsnelheid van meer dan 20 km/h opgetrokken tot 25 km/h, zulks in aansluiting op internationale voorschriften en op de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid, die immers een maximum snelheid van ten hoogste 25 km/h kent.

§ 6. Ophanging

Artikel 3.2.23

De regeling met betrekking tot het reservewiel in het *vierde lid* is nieuw en ingevoerd uit veiligheidsoverwegingen.

Artikel 3.2.24

De bestaande eisen uit het WVR en de rijkskeuringsvoorschriften inzake het veersysteem en schokdempers zijn hier overgenomen. Een EEG-richtlijn terzake ontbreekt vooralsnog. Het *tweede lid* stelt schokdempers als vereiste, ongeacht het soort vering dat is toegepast. Hieronder vallen ook personenauto's met gasvering (luchtvering), waarbij in eerste instantie moet worden gedacht aan kampeerauto's.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.2.25

De eis dat personenauto's voor wat betreft de stuurinrichting moeten voldoen aan de vermelde richtlijn is nieuw en wordt van toepassing met ingang van 1 januari 1995 voor nieuwe voertuigen.

Voor vóór die datum in gebruik genomen voertuigen geldt de in het *tweede lid* opgenomen eis inzake deugdelijkheid, afkomstig van artikel 66, onderdeel a, WVR. Een aantal in de rijkskeuringsvoorschriften vervatte nadere eisen is komen te vervallen. Het ging daarbij om eisen die hetzij achterhaald, hetzij niet te controleren waren. Als voorbeelden kunnen worden genoemd eisen aan kogels van de stuurinrichting. Ook het lassen en vervormen van stuurorganen komt in de praktijk nauwelijks voor of is niet te controleren.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.2.26

De reminrichting van een personenauto dient ingevolge het *eerste lid* bij de toelating te voldoen aan het bepaalde in de genoemde richtlijn. Deels zijn deze eisen nieuw, deels waren ze reeds opgenomen in artikel 73 WVR, een ministeriële regeling op basis van artikel 66, onderdeel b, WVR, en de RKP. Een deel van de RKP waarin nadere eisen worden gesteld aan reminrichtingen is niet opgenomen in de richtlijnen en vervalt thans derhalve. Aan gedetailleerde eisen terzake in de nationale wetgeving blijkt nu de betrokken materie in een EEG-richtlijn wordt geregeld, geen behoefte meer te bestaan. Het *tweede lid* bevat de basis voor een ministeriële regeling waarin de historische remeisen worden opgenomen voor personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995. Deze eisen kunnen, gelet op de complexiteit ervan, bezwaarlijk in het onderhavige besluit worden opgenomen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.2.27

De deuren, sloten en scharnieren moeten op grond van het *eerste lid* vanaf de genoemde datum voldoen aan richtlijn 70/387/EEG (PbEG 10 augustus 1970, nr. L 176). De eisen inzake deuren zijn bestaande eisen uit de RKP. De eisen inzake sloten en scharnieren zijn nieuw en moeten worden gesteld in verband met de richtlijn.

Artikel 3.2.28

De eisen voor wat betreft het gezichtsveld van de bestuurder door de voorruit zijn nieuwe eisen die slechts zullen gelden voor nieuwe voertuigen.

Artikel 3.2.29

Voor alle ruiten (voor-, zij-, en achterruiten) dient thans te worden voldaan aan het bepaalde in richtlijn 92/22/EEG (*eerste lid*). Deze bepaling treedt in de plaats van 66, onderdeel k, WVR.

Het *tweede lid* bevat de basis voor een ministeriële regeling met historische eisen met betrekking tot de voorruit van personenauto's.

Artikel 3.2.30 en 3.2.31

De eisen inzake ruitewissers, ruitesproeiers en een installatie ter ontdooiing en ontwaseming gelden uiteraard slechts voor voertuigen die zijn voorzien van een voorruit. Deze materie was in het WVR geregeld in artikel 66, onderdelen kk en t.

Artikel 3.2.32

De eisen inzake spiegels zijn ontleend aan artikel 66, onderdeel g, WVR.

Artikel 3.2.33

De eisen inzake identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters zijn nieuw.

Artikel 3.2.34

De eisen voor de verwarming waren neergelegd in de RKP en worden nu opgetrokken naar Europees niveau.

Artikel 3.2.35

In dit artikel is een aantal eisen opgenomen met betrekking tot de veiligheid aan de binnenzijde van het voertuig. Het *eerste lid* en *derde lid* bevatten een verwijzing naar EEG-richtlijnen welke respectievelijk betrekking hebben op de bescherming van inzittenden bij een ongeval – verbod op scherpe delen die verwondingen kunnen veroorzaken – en op de naar voren gerichte zitplaatsen en hoofdsteunen. Het *tweede en vierde lid* bevatten de historische eisen, ontleend aan de RKP.

Artikel 3.2.36

Dit artikel bevat de eisen voor de bevestigingspunten voor autogordels en de aanwezigheid van autogordels.

De in het *eerste lid* genoemde EEG-richtlijn betreft tevens de montage van de autogordels.

De in het *vierde lid* vervatte uitzondering op de verplichte aanwezigheid van bevestigingspunten is afkomstig uit artikel 66, onderdeel r sub II, WVR. Voor nieuwe voertuigen komt deze uitzonderingsmogelijkheid te vervallen aangezien de internationale voorschriften nationale afwijkingen niet langer toestaan.

Artikel 3.2.37

Dit artikel betreft de veiligheid van de buitenzijde van het voertuig en geeft regels inzake de aanwezigheid van scherpe en uitstekende delen, ter vervanging van artikel 65, onderdeel k, WVR.

Het bepaalde in het *vijfde lid* inzake de bescherming aan de achterzijde van het voertuig (stootbalk) vervangt het bepaalde bij of krachtens artikel 65, onderdeel l, WVR.

De in het *zesde lid* geregelde wielafscherming dient om andere weggebruikers zoveel mogelijk te beschermen tegen het opspatten van stenen, modder en water alsmede om het gevaar in contact te komen met draaiende wielen te verkleinen.

Artikel 3.2.39

De eisen inzake de kentekenplaat in de richtlijn leiden er toe dat de kleine kentekenplaat van het model 18.2 voor voornamelijk Amerikaanse

auto's (zie Besluit kentekens en kentekenplaten van 27 september 1974, bijlage bij Stcrt 192) niet langer gebruikt zal kunnen worden voor nog toe te laten voertuigen. Hiertoe is besloten wegens de slechte leesbaarheid van het kenteken en de daar uit voortvloeiende problemen bij de opsporing.

Bij de toelating worden geen eisen gesteld aan de bevestigingsmogelijkheid van de kentekenplaat aan de voorzijde omdat de EG terzake geen richtlijn heeft vastgesteld.

Uiteraard dient aan de voorzijde wel een kentekenplaat van een voorgeschreven model op de voorgeschreven wijze te worden aangebracht. Regels daartoe worden gegeven bij of krachtens het Kentekenreglement.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 3.2.40 tot en met 3.2.51

Artikel 3.2.40 geeft in het *eerste lid* de basis-eisen inzake verlichting, lichtsignalen (remlichten en richtingaanwijzers) en retroreflecterende voorzieningen bij personenauto's. De bedoelde eisen zijn thans vastgelegd in de artikelen 84 (verlichtingstabel), 77 (remlicht) en 78 (richtingaanwijzers) van het WVR.

De eis dat de toegepaste gloeilampen moeten voldoen aan het bepaalde in het ECE-Reglement – slechts het gebruik van goedgekeurde gloeilampen is toegestaan – geldt thans ook voor andere lichten dan de koplichten (*tweede lid*).

Indien het lichtarmatuur en de lichtbron een gesloten eenheid vormen (z.g. sealed beam), behoeft niet te worden voldaan aan het bepaalde in het ECE-Reglement, overeenkomstig punt 5 van de verlichtingstabel (*derde lid*).

Ingevolge het *vierde lid* van artikel 3.2.40 zullen de historische eisen inzake de verlichting in een ministeriële regeling worden vastgelegd.

De bepalingen inzake de verlichting betreffen voorts enerzijds de verplichte verlichting en retroreflectie (*artikel 3.2.41*) en anderzijds de facultatieve verlichting en retroreflectie (*artikel 3.2.46*). Nieuw is dat mistachterlicht(en) en achteruitrijlicht(en) thans tot de verplichte lichten behoren. Een en ander vloeit voort uit de desbetreffende EEG-richtlijnen. Voor wat betreft de benaming van sommige lichten is in een aantal gevallen gekozen voor een benaming die beter aansluit op het spraakgebruik (stadslichten in plaats van breedtelichten) dan wel een benaming die correcter is (remlichten in plaats van stoplichten). Het toestaan van de in *artikel 3.2.46, tweede lid*, genoemde extra retroreflecterende voorzieningen is rechtstreeks afkomstig uit richtlijn 91/663/EEG (PbEG 31 december 1991, L 366).

Ingevolge *artikel 3.2.51* zijn andere lichten dan de verplichte of de facultatieve niet toegestaan. Dit houdt in dat lichten die in andere dan de EG-landen mogelijkwerwijs zijn vereist, bij de toelating niet op of aan het voertuig aanwezig mogen zijn. In de praktijk is het namelijk niet goed mogelijk om te beoordelen of aanwezige andere lichten redelijkerwijs noodzakelijk zijn in verband met het vervoer waarvoor het voertuig gebruikt gaat worden. Daarnaast lijkt het bezwaarlijk – indien de noodzaak van lichten aangetoond zou kunnen worden – om vervolgens buitenlandse eisen, die hier te lande immers niet bekend zijn, toe te passen op de betrokken lichten.

Ingevolge punt 34 van de verlichtingstabel, artikel 84 WVR, is het thans reeds verboden om meer lichten te voeren dan krachtens het WVR is voorgeschreven. Dit verbod is thans vertaald in een toelatingseis, zodanig dat reeds de aanwezigheid van andere lichten dan de voorgeschreven of toegestane, ongeoorloofd is. Niet onder het verbod vallen zwaai- en knipperlichten als bedoeld in de artikelen 29 en 30 van het RVV 1990. Wie

bedoelde lichten mogen voeren, wordt op basis van het RVV vastgesteld, evenals de eventuele eisen waaraan de lichten moeten voldoen (artikel 31 RVV 1990).

Artikel 3.2.48 bepaalt dat de facultatieve richtlichten en bermlichten naar voren niet anders dan wit of geel mogen uitstralen. Voor de andere lichten is de kleur evenals het aantal lichten geregeld in de desbetreffende richtlijn of het desbetreffende reglement. Het bepaalde vervangt punt 33 van de verlichtingstabel in artikel 84 WVR.

Het verbod om verblindende verlichting te voeren – met uitzondering van grote lichten – opgenomen in punt 31 van de verlichtingstabel, is als toelatingseis geformuleerd in *artikel 3.2.50*, in die zin dat de aanwezigheid van verblindende verlichting reeds wordt verboden.

§ 11. Verbinding tussen personenauto en aanhangwagen

Artikel 3.2.52

Strikt genomen behoort het bepaalde in dit artikel tot de gebruikseisen en zouden er derhalve bij de toelating van personenauto's hieromtrent geen regels gesteld behoeven te worden. Aangezien echter bij de toelating wel aandacht wordt besteed aan de koppelingsinrichting indien deze aanwezig is, zijn hier eisen opgenomen.

De bedoelde inrichting zal in het algemeen bestaan uit een trekhaak. Op het typeplaatje zal onder meer worden vermeld de toegestane maximum massa van de aanhangwagen (dan wel de D-waarde volgens een ontwerprichtlijn van de EEG). Deze vermelding vervangt het thans bij het kentekenbewijs van personenauto's behorende aanvullingsblad.

Voor zover het betreft een koppelinrichting voor het voortbewegen van een aanhangwagen tot en met 750 kg (toegestane maximum massa), zijn de in artikel 3.2.52 opgenomen eisen nieuw. De deugdelijkheid van de koppelinrichting wordt dermate essentieel geacht voor de verkeersveiligheid dat met inwerkingtreding van dit besluit geëist wordt dat alle koppelinrichtingen van voertuigen, ongeacht het gewicht van deze voertuigen, behoren tot een goedgekeurd type.

Voor zover de betrokken inrichting onder de invloedssfeer van een EEG-richtlijn valt, dient zij op grond van het gestelde in onderdeel a van artikel 3.2.52 aan die richtlijn te voldoen. Voor de overige inrichtingen is het in dit artikel in onderdeel b bepaalde thans opgenomen in de RKP, paragraaf 20, alsmede bijlage I, en de Rijkskeuringsvoorschriften voor vrachtauto's, trekkers, aanhangwagens en opleggers 1971 RKVTAO), bijlage IVc en f. Onder de identificatiekenmerken vallen o.a. het merk van de fabrikant, het type van de koppeling en het goedkeuringsnummer. Deze kenmerken zijn aangebracht op het typeplaatje dan wel opgenomen in het goedkeuringsmerk. Nationale goedkeuringen voor koppelinrichtingen zullen ingevolge onderdeel b van artikel 3.2.52 met ingang van 1 januari 1995 niet meer worden verleend. Aangezien bij personenauto's trekhaken modelgebonden zijn, is het niet noodzakelijk – anders dan bij bedrijfsauto's en aanhangwagens een einddatum te stellen tot wanneer voertuigen met een koppelinrichting die voor 1 januari 1995 is goedgekeurd, tot de weg kunnen worden toegelaten.

De aanwezigheid van een aan de koppelinrichting bevestigde hulpkoppeling ten behoeve van het gebruik van een middenas-aanhangwagen zoals omschreven in artikel 3.7.52, kan bij de toelating van het voertuig niet verplicht worden gesteld. De reden daarvoor is dat bij toelating het soort van de voort te bewegen aanhangwagen niet bekend is en de verplichting tot het gebruik van een hulpkoppeling niet in alle gevallen geldt. Voor het gebruik van de hulpkoppeling is een bepaling opgenomen in artikel 5.18.57 van de gebruikseisen.

Artikel 3.2.54

Personenauto's moeten ingevolge het *eerste lid* zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting overeenkomstig de EEG-richtlijn. Deze bepaling vervangt het bepaalde in artikel 66, onderdeel c van het WVR omtrent de aanwezigheid van een hoorn en de geluidsssterkte. Het *tweede lid* bevat de historische eis – ontleend aan het genoemde WVR-artikel – voor personenauto's die voor de datum van inwerkingtreding van dit reglement in gebruik zijn genomen. Evenals in het WVR is meer dan één hoorn toegestaan aangezien «ten minste één hoorn» wordt geëist. Het *derde lid* staat de aanwezigheid toe van een geluidssignaalinrichting bij het achteruitrijden en een alarminrichting ter voorkoming van diefstal. Het toestaan van deze inrichtingen houdt verband met het in het *vierde lid* vervatte verbod voor alle andere geluidssignaalinrichtingen. Onder dit verbod vallen uiteraard niet de in artikel 29 van het RVV 1990 bedoelde meertonige hoorns voor o.a. de politie. De eisen waaraan deze hoorns moeten voldoen welke tot nu toe waren geregeld in artikel 66, onderdeel c, WVR zullen, in navolging van de bij artikel 3.2.51 genoemde regeling inzake zwaailichten, zonodig worden vastgesteld op basis van artikel 31 van het RVV 1990. Op die wijze ontstaat een samenhangende regeling inzake het gebruik van knipper- en zwaailichten en meertonige hoorns.

Artikelen 3.2.55 en 3.2.56

De eis in artikel 3.2.55 inzake inrichtingen ter bescherming van ongeoorloofd gebruik (stuurslot) was tot nog toe niet opgenomen in de nationale wetgeving. In het kader van de harmonisatie van voertuigeisen wordt deze eis thans opgenomen in het Voertuigreglement.

De in artikel 3.2.56 vereiste sleepinrichting is voor een deel ontleend aan artikel 66, onderdeel x, WVR, en wordt thans uitgebreid tot alle (nieuw in gebruik genomen) voertuigen.

Personenauto's die worden gebruikt voor het vervoer van personen als bedoeld in de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175), moeten tevens voldoen aan de uit die wet voortvloeiende inrichtings- en uitrustingeisen. Een en ander is vastgelegd in artikel 28, eerste lid, van de wet.

AFDELING 3. BEDRIJFSAUTO'S

De bepalingen betreffende de toelatingseisen bedrijfsauto's zijn voor een deel hetzelfde als voor personenauto's. Waar dat het geval is wordt dan ook geen toelichting gegeven en wordt verwezen naar de desbetreffende toelichting bij de afdeling personenauto's. Specifieke eisen voor bedrijfsauto's worden, waar nodig, wel toegelicht.

§ 0. Algemeen

Ter toelichting op *artikel 3.3.1* moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.1.

Artikel 3.3.2 en 3.3.3

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 3.2.2 en 3.2.3.

Artikel 3.3.5

De eis dat het hart van de opleggerkoppeling van een trekker niet achter de achterste as mag zijn gelegen is een bestaande eis, overgenomen uit de RKVTAO.

Een aantal eisen uit de RKVTAO betreffende de algemene bouwwijze van de bedrijfsauto zijn vervallen. Dit betreft de eis dat het midden van het laadvlak niet achter de achteras mag zijn gelegen. Thans worden slechts eisen gesteld aan de voorasdruk. Voorts is, evenals bij personenauto's, de eis vervallen dat dragende delen niet uit hout mogen zijn vervaardigd en wordt het lassen, boren en wijzigen aan het chassis niet langer verboden. Deze eisen zijn achterhaald of moeilijk te controleren.

§ 2. Afmetingen en massa's

De toegestane afmetingen voor voertuigen zijn, behoudens de breedte, ontleend aan richtlijn 85/3/EEG (PbEG 3 januari 1985, nr. L 2).

De lengte van combinaties – een motorrijtuig met een aanhangwagen of een oplegger – zal worden geregeld bij de gebruikseisen. Een trekker met oplegger wordt niet meer als een geheel motorrijtuig beschouwd.

Artikel 3.3.6

Voor rijdende werktuigen wordt thans een maximum lengte toegestaan van 20 meter. Hierdoor kan het aantal ontheffingen voor deze voertuigen worden beperkt. Indien de lengte meer is dan 12 m geldt wel dat dit voor de bruikbaarheid noodzakelijk moet zijn. Voor kermis- en circusvoertuigen wordt de lengte gebracht op 14 m. Hierdoor kan eveneens een beperking van het aantal ontheffingen worden bereikt.

De maximum lengte en de draaicirkel van de combinatie wordt geregeld in het kader van de gebruikseisen. De uitscheermaat bij het inrijden en uitrijden van een cirkelbaan wordt niet meer geregeld aangezien niet-ontheffingsplichtige motorrijtuigen veelal voldoen aan de eisen.

De bepalingen inzake de breedte van bedrijfsvoertuigen zijn ontleend aan artikel 65, onderdeel d, WVR, en zijn afkomstig uit Benelux beschikking M (89)8.

Ter beperking van het aantal ontheffingen is de breedte van rijdende werktuigen gesteld op maximaal 3 m. Ook hier geldt dat de grotere breedte noodzakelijk moet zijn voor de bruikbaarheid als werktuig.

Artikel 3.3.7

De afstand van de voorzijde van het voertuig tot aan het midden van het stuurwiel mag overeenkomstig artikel 66, onderdeel o, WVR niet meer bedragen dan 3,50 m. Hiermee wordt beoogd een goede controle op de bewegingen van de voorzijde van het voertuig te waarborgen.

Artikel 3.3.8

De eisen in het *eerste lid*, betreffende de straal van de cirkelbaan en de bestreken baan bij het doorrijden van een bocht, zijn ontleend aan artikel 65, onderdeel gg, WVR. Het *tweede lid* geeft de mogelijkheid afwijkende maten vast te stellen met betrekking tot de toegestane maximum straal en de bestreken baan van rijdende werktuigen. Aan deze mogelijkheid bestaat behoefte in verband met de verruimde eisen in artikel 3.3.6. Omtrent de uitscheermaat van deze voertuigen zal geen regeling worden getroffen aangezien het nut daarvan beperkt is tot zeer theoretische

constructies. Toepassing van het tweede lid zal leiden tot vermindering van het aantal ontheffingen.

Artikel 3.3.9

Het *eerste lid* bevat de eisen inzake de aslasten, welke tot nog toe opgenomen waren in artikel 15 WVR. Door aanpassing van de bestaande eisen met de voorschriften volgens de vervoersrichtlijn 85/3/EEG wordt de afstand tussen twee assen van een tandemstel, waarvoor een aslast van 18 000 kg kan worden verleend, verhoogd van 1,20 m naar 1,30 m. Tevens worden eisen gesteld aan meervoudige asstellen.

De maximum massa van de voertuigcombinatie zal worden geregeld bij de gebruikseisen.

Speciale eisen met betrekking tot de maximum massa en de maximum aslast van brandweerauto's en reinigungsauto's bij het rijden met een snelheid van niet meer dan 40 km/h worden niet meer gesteld omdat dit soort langzaam rijdende voertuigen vrijwel niet meer voorkomt.

Het *tweede lid* bevat de maximum aslast voor rijdende werktuigen. Een rijdend werktuig dient aan alle eisen in de onderdelen a tot en met c te voldoen. Er is in beginsel geen beperking ten aanzien van het aantal assen.

Gelet op de voornoemde wijziging van de afstand van 1,20 m naar 1,30 m zullen voor voertuigen die voor de datum van inwerkingtreding van dit artikel in gebruik zijn genomen, op grond van het derde lid dienaangaande de oude voorschriften van toepassing blijven.

Artikelen 3.3.10 en 3.3.11

Het bepaalde in deze artikelen komt inhoudelijk overeen met het bepaalde in het WVR omtrent de maximum massa voor bedrijfsvoertuigen en de last onder de assen. Feitelijk betreft *artikel 3.3.10* gebruikseisen; aangezien echter bij de toelating reeds eisen worden gesteld aan het trekkend voertuig en de koppeling, is het verantwoord eisen aan de combinatie van trekkend voertuig en aanhangwagen hier op te nemen. Voor de bepaling van het motorvermogen wordt uitgegaan van een EEG-richtlijn. Voorheen werd uitgegaan van de gegevens, verstrekt door de fabrikant van het voertuig. In *het derde lid* van artikel 3.3.10 worden de grenzen aangegeven van het toegestane maximum aanhangwagengewicht van een door een bedrijfsauto voort te bewegen geremde middenaanhangwagen. Ongeremde middenaanhangwagens vallen evenals andere aanhangwagens onder het *tweede lid*. Handhaving van de gestelde eisen bij gebruik van het samenstel van voertuigen op de weg zal plaatsvinden aan de hand van het bepaalde in artikel 5.18.18 van de gebruikseisen.

§ 3. Motor

Voor een toelichting op de *artikelen 3.3.12 tot en met 3.3.16* moge worden verwezen naar de artikelen 3.2.12 tot en met 3.2.16. Voorts wordt met betrekking tot het *derde lid* van artikel 3.3.12 opgemerkt dat de daar gestelde eisen aan het brandstofreservoir nodig zijn omdat het noodzakelijk kan zijn de brandstoftank te verplaatsen indien een bepaalde carrosserie op een chassis wordt geplaatst. De eisen strekken ertoe te voorkomen dat delen van de tank of leidingen zo laag liggen dat zij los gereden kunnen worden.

§ 4. Krachtoverbrenging

Voor een toelichting op de *artikelen 3.3.17 en 3.3.18* wordt verwezen naar de artikelen 3.2.17 en 3.2.18.

De verplichting dat zware bedrijfsauto's en bussen moeten zijn voorzien van een goedgekeurde snelheidsbegrenzer, is overgenomen uit artikel 66, onderdeel ij, WVR. Indien het voertuig niet voorzien is van een goedgekeurde snelheidsbegrenzer, dient overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 92/6/EEG (PbEG 2 maart 1992, L 57) alsnog een snelheidsbegrenzer te worden ingebouwd door een erkende installateur alvorens overgegaan wordt tot toelating tot het verkeer op de weg.

Op de verplichting tot het aanwezig zijn van een snelheidsbegrenzer worden in het zesde lid een aantal uitzonderingen gemaakt. De uitzondering voor de voertuigen in gebruik bij openbare diensten, welke uitsluitend binnen de bebouwde kom gebruikt worden is afkomstig uit eerdergenoemde richtlijn en betreft in beginsel een algemene vrijstelling. Ten behoeve van de periodieke keuring alsmede in het kader van de handhaving langs de weg is het echter noodzakelijk te voorzien in een procedure die leidt tot een aantekening van deze vrijstelling in het kentekenbewijs.

§ 5. Assen

Artikel 3.3.21

Het bepaalde in dit artikel omtrent de automatische buitenwerkingstelling van de hefinrichting is ontleend aan artikel 65, onderdeel gg, nr. II.

Aldaar was tevens bepaald dat met één of meerdere assen in geheven stand moet worden voldaan aan alle voor de betrokken voertuigen gestelde eisen ten aanzien van reminrichting, gedrag in bochten en bewegingsvrijheid. Deze bepaling is niet meer opgenomen omdat het vanzelfsprekend wordt geacht dat ook bij geheven assen aan de bedoelde eisen moet kunnen worden voldaan.

Vervallen zijn enige meer gedetailleerde voorschriften uit de RKVTAO. Zo is niet meer de eis gesteld dat van een asstel van een bedrijfsauto niet meer dan drie assen star uitgevoerd mogen zijn aangezien er van uitgegaan kan worden dat in de praktijk dergelijke constructies niet zullen voorkomen vanwege de hoge bandenslijtage. Ook is vervallen het voorschrift inzake de toegestane overschrijding van de asdruk indien één van de assen van het voertuig meer dan 6 cm wordt geheven. Deze eis had ten doel het wegdek te beschermen, doch wordt om twee redenen niet meer gesteld. In de eerste plaats geldt dat de belasting van het wegdek door zware voertuigen als gevolg van andere gebruiksomstandigheden (bijvoorbeeld het remmen) groter is dan de bedoelde keuringseis beoogt te voorkomen. In de tweede plaats vormt richtlijn 85/3/EEG een beletsel, in die zin dat de Nederlandse eis verder gaat dan de richtlijn. In het kader van het streven één interne markt te creëren is dit niet wenselijk, zoals ook uiteengezet in de memorie van toelichting bij de wet (Hoofdstuk III, paragraaf 2). Bovendien moeten in de praktijk voertuigen die reeds in andere EG-landen zijn toegelaten ook in Nederland worden toegelaten.

Ook is vervallen de bepaling dat van meervoudige asconstructies een of meerdere assen zelfsturend mogen zijn uitgevoerd mits het gewicht onder de zelfsturende as(sen) niet meer bedraagt dan 45% van het gewicht onder het gehele assenstel. Tenslotte zijn vervallen de eis dat een meervoudige asconstructie compenserend moet zijn uitgevoerd en een bepaling omtrent de hoogte van de maximum toelaatbare asdruk bij een constructie die geheel compenserend is uitgevoerd. Voor bedrijfsauto's bleken deze voorschriften niet zinvol.

§ 6. Ophanging

Artikel 3.3.23 is ontleend aan artikel 65, onderdeel a, WVR, de RKVTAO en de bandentabel.

De in artikel 71 WVR opgenomen uitzondering voor voertuigen met een maximum toegestane massa van niet meer dan 8000 kg om rubber rupsbanden te hebben is vervallen aangezien hieraan geen behoefte meer bestaat.

Artikel 3.3.24 eist een goed werkend veersysteem en is ontleend aan artikel 65, onderdeel b, WVR. De EG kent nog geen voorschriften op dit gebied. Ingevolge het *tweede lid* dienen bedrijfsauto's met gasvering en lichte bedrijfsauto's, ongeacht het toegepaste veersysteem, te zijn voorzien van deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers. Deze eis geldt niet voor zwaardere voertuigen aangezien geen eenvoudig toepasbare methode voorhanden is om de goede werking van schokdempers bij zware bedrijfsvoertuigen te testen, terwijl voorts bladveren bij zwaardere voertuigen zodanig zijn geconstrueerd dat deze voldoende zelfdempende werking hebben.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.3.25 komt overeen met artikel 3.2.25 betreffende de stuurinrichting van personenauto's, zodat naar de desbetreffende toelichting moge worden verwezen. Enige meer gedetailleerde eisen uit de RKVTAO zijn vervallen. Het betreft hier eisen die hetzij achterhaald hetzij moeilijk te controleren zijn.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.3.26

Nieuw is de algemene bepaling in het *eerste lid* waarin wordt verwezen naar een EEG-richtlijn. Deze richtlijn – onder meer bevattende de verplichting voor zware voertuigen om te zijn voorzien van een anti-blokkeersysteem (ABS) – was echter wel reeds opgenomen in het WVR. Aan de in de richtlijn genoemde eisen moeten bedrijfsauto's uiteraard ook voldoen indien het voertuig is voorzien van regelsystemen die zijn aangesloten op het remsysteem of die gecombineerd zijn met delen van het remsysteem. Gedacht kan daarbij worden aan – niet in de richtlijn geregelde – gasvering. In de richtlijn zijn echter geen eisen opgenomen inzake kunststof remleidingen zodat hiervoor ingevolge het *derde lid* eisen worden gesteld, evenals de eis dat de leidingen goed bevestigd moeten zijn, een en ander als garantie voor een betrouwbare werking. Ingevolge het *tweede lid* worden de historische eisen met betrekking tot de reminrichting in een ministeriële regeling opgenomen. Hiervoor is gekozen in verband met de omvang en complexiteit van de regels terzake.

Tenslotte wordt een éénleiding-remsysteem ten behoeve van een aanhangwagen of oplegger ingevolge het *vierde lid* niet langer toegestaan aangezien een dergelijk systeem veel minder betrouwbaar wordt geacht dan een tweeleiding-systeem.

In verband met de verwijzing naar de EEG-richtlijn inzake remmen kan voor nieuwe voertuigen een groot aantal voorschriften uit het WVR en de RKVTAO vervallen. Dit betreft de artikelen 66, onderdeel b, en 73 WVR alsmede par. 12 van de RKVTAO.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.3.27

Het *eerste lid*, waarin thans wordt verwezen naar een EEG-richtlijn betreffende deuren, sloten en scharnieren van bedrijfsauto's, is nieuw. Het *tweede en derde lid* bevatten historische eisen inzake de bestuurders-

cabine overgenomen uit de RKVTAO. Onder een gelijkwaardige uitgang als bedoeld in het *derde lid*, is ook begrepen een zogenaamde breekruit met hamer.

Vervallen zijn regels omtrent de vrije ruimte voor de naast de bestuurder gelegen zitplaatsen en de vrije ruimte voor de bestuurder, opgenomen in de RKVTAO.

Artikel 3.3.28

De bepaling betreffende het gezichtsveld van de bestuurder bij bussen is afkomstig uit de rijkskeuringsvoorschriften.

Artikel 3.3.29

Verwezen moge worden naar artikel 3.2.29.

Artikelen 3.3.30 en 3.3.31

Het voorschrift in *artikel 3.3.30* is ontleend aan artikel 66, onderdelen kk en t. De EG kent nog geen voorschriften inzake de ruitewisser en de ruitesproeier voor bedrijfsauto's. Het voorschrift van *artikel 3.3.31* is afkomstig uit artikel 66, onderdeel t, WVR. Ook inzake ontdooiing en ontwaseming heeft de EG geen regels gesteld.

Artikel 3.3.32

De voorschriften met betrekking tot spiegels zijn grotendeels reeds bestaand en ontleend aan artikel 66, onder g, van het WVR en de bijlage daarbij, waarin onder meer het gezichtsveld is geregeld. De voorschriften met betrekking tot de constructie zijn nieuw.

In het *derde en vierde lid* is de uit richtlijn 88/321/EEG (PbEG 16 mei 1988, L 147), welke strekt tot wijziging van richtlijn 71/127/EEG, afkomstige verplichting tot het hebben van een trottoirspiegel en een breedtespiegel voor bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 7500 kg en bestemd voor het vervoer van goederen, opgenomen. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers, is deze verplichting uitgebreid tot rijdende werktuigen.

Het *vijfde lid* staat expliciet toe dat het voertuig mag zijn voorzien van meer spiegels dan voorgeschreven in de voorgaande leden. Dergelijke spiegels dienen evenwel krachtens het *zesde lid* te voldoen aan de eisen van de richtlijn.

Artikel 3.3.33

Voor nieuwe bedrijfsauto's worden eisen gesteld aan de identificatie van de bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters.

Artikelen 3.3.35 en 3.3.36

Voor een toelichting moge worden verwezen naar de artikelen 3.2.35 en 3.2.36.

Artikel 3.3.37

Dit artikel betreft de veiligheid van het voertuig aan de buitenzijde en geeft regels inzake de aanwezigheid van scherpe en uitstekende delen, ter vervanging van artikel 65, onderdeel k, WVR. Het onderscheid in genoemde bepaling tussen scherp uitstekende delen aan de voorzijde dan wel de zijkanten en de achterzijde is niet overgenomen. Voor alle uitstekende delen, ongeacht de plaats waar zij zich bevinden, gelden

dezelfde eisen bij de toelating. Het *vijfde lid* betreffende de stootbalk, verwijst naar een EEG-richtlijn doch is inhoudelijk ontleend aan artikel 65, onderdeel I, WVR. Het *zesde lid* bevat een historische eis met betrekking tot de stootbalk. Het onderscheid in de beschermingsrichtingen volgens het vijfde en zesde lid is gelegen in de voorwaarde voor de aanwezigheid van een stootbalk. De daartoe op basis van het WVR gehanteerde afstand van het wegdek tot de onderkant van het chassis van 0,70 m wordt door de EEG-richtlijn gereduceerd tot 0,55 m. Tevens worden door de richtlijn de plaatsingsvoorschriften voor het aanbrengen van de stootbalk aangescherpt. Het *zevende tot en met tiende lid* bevatten de eisen inzake zijdelingse afscherming. Ten aanzien van lichte bedrijfsauto's die niet onder de richtlijn inzake zijdelingse afscherming tussen de assen vallen, verklaart het achtste lid de richtlijn van overeenkomstige toepassing. De voorschriften voor zijdelingse afscherming voor de voorste en achter de achterste as zijn afkomstig uit de RKVTAO, evenals de eisen ten aanzien van voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit in gebruik genomen voertuigen. Het *elfde lid* betreft reeds bestaande voorschriften, afkomstig uit de RKVTAO, inzake de afscherming van de wielen, waardoor andere weggebruikers zoveel mogelijk worden beschermd tegen het opspatten van water en stenen.

Artikel 3.3.38

In dit artikel is een bestaand voorschrift uit de RKVTAO overgenomen.

Artikel 3.3.39

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 3.2.39.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 3.3.40 tot en met 3.3.51

De artikelen 3.3.40 en volgende vervangen het bepaalde in de artikelen 13, derde lid, 65 onderdeel i, 66 onderdeel h, 77, 78, 84, 85, 85a en 86 van het WVR ten aanzien van bedrijfsauto's. De in het tweede lid van artikel 3.3.40 voorziene uitzonderingsmogelijkheid voor rijdende werktuigen strekt ertoe te voorkomen dat bijvoorbeeld voertuigen met een ver vooruitstekende giek moeten worden voorzien van zeer kwetsbare bevestigingen voor richtingaanwijzers en retroreflectoren, welke enkel noodzakelijk zijn om aan de plaatsingsvoorschriften te kunnen voldoen.

Krachtens het vijfde lid van artikel 3.3.40 zullen de verlichtingseisen voor bedrijfsauto's die voor de inwerkingtreding van dit reglement in gebruik zijn genomen, worden opgenomen in een ministeriële regeling. Deze gecompliceerde historische eisen lenen zich minder goed voor opname in een algemene maatregel van bestuur.

Overigens moge ten aanzien van de verlichtingseisen worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.40 tot en met 3.2.51 inzake personenauto's.

§ 11. Verbinding tussen bedrijfsauto en aanhangwagen

Artikel 3.3.52

Verwezen moge worden naar de toelichting van artikel 3.2.52, met dien verstande dat bij bedrijfsauto's eerst bij het daadwerkelijk aanbrengen van de koppeling mede aan de hand van de op het typeplaatje of in het goedkeuringsmerk opgenomen belastingwaarden, de maximum toegestane aanhangwagenmassa wordt bepaald en op het kentekenbewijs wordt vermeld. Aangezien met ingang van 1 januari 1995 alleen

nog toelating van de hierbedoelde koppelinrichtingen zal plaatsvinden overeenkomstig de desbetreffende EEG-richtlijn, is een termijn van 10 jaar opgenomen gedurende welke voertuigen nog voor toelating van een voor 1 januari 1995 goedgekeurde koppelinrichting mogen zijn voorzien. Op die wijze hebben fabrikanten ruim de gelegenheid restantvoorraden op te maken en nieuwe typegoedkeuringen overeenkomstig de Europese eisen te verkrijgen.

De in *het tweede lid* geformuleerde norm strekt ertoe een zekere bodemvrijheid voor de koppeling te garanderen.

Het *derde lid* geeft de minister de bevoegdheid eisen te stellen voor bijzondere constructies die worden gebruikt bij het koppelen, bijvoorbeeld de zogenaamde kortkoppelsystemen.

§ 12. Diversen

Voor een toelichting op de artikelen 3.3.54 tot en met 3.3.56 wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.54 tot en met 3.2.56.

AFDELING 4. MOTORFIETSEN

De bepalingen betreffende de toelatingseisen motorfietsen zijn voor een deel hetzelfde als voor eerder besproken voertuigcategorieën. Waar dat het geval is wordt dan ook geen toelichting gegeven en wordt verwezen naar de desbetreffende toelichting bij de afdeling personenauto's. Specifieke eisen voor motorfietsen worden, waar nodig, wel toegelicht.

§ 0. Algemeen

Ter toelichting op artikel 3.4.1 moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.1.1.

Artikelen 3.4.2 en 3.4.3

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 3.2.2 en 3.2.3, alsmede 3.5.3. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat met het identificatienummer het huidige framenummer wordt bedoeld.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 3.4.5

De deugdelijke bevestiging van een zijspanwagen aan de motorfiets betreft een primaire verkeersveiligheidseis.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.4.6

De eis met betrekking tot de breedte is ontleend aan artikel 65, onderdeel d, WVR.

De thans in artikel 65 WVR gestelde eisen met betrekking tot lengte en hoogte zijn in feite niet toepasbaar op tweewielige motorrijtuigen en worden dan ook niet langer gesteld. Hetzelfde is het geval ten aanzien van een aantal andere eisen, zoals de afstand van de voorzijde van het voertuig tot het midden van het stuurwiel (artikel 66, onderdeel o) en de bepaling inzake de eisen bestreken baan (artikel 65, onderdeel gg).

§ 3. Motor

Artikel 3.4.13

Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.13.

Artikel 3.4.15

Voor een toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.15.

De eisen uit de rijkskeuringsvoorschriften inzake brandstofleidingen en reservoirs zijn komen te vervallen. Bedoelde eisen zijn hoofdzakelijk van toepassing op voertuigen met een gesloten carrosserie.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.4.17

Voor de toelichting op artikel 3.4.17 wordt verwezen naar artikel 3.2.17.

Vervallen zijn de in de rijkskeuringsvoorschriften (Rijkskeuringsvoorschriften lichte motorvoertuigen 1975, RKLM 75) vervatte eisen met betrekking tot de transmissie (geleidelijk koppelen, plaats van de versnellingshefboom en de bediening). Dergelijke eisen zijn overbodig aangezien fabrikanten reeds ervoor zorg dragen dat voertuigen aan deze minimale bedieningseisen voldoen.

6. Ophanging

De inhoud van *artikel 3.4.23* is ontleend aan de rijkskeuringvoorschriften. Verwezen moge voorts worden naar de toelichting op artikel 3.2.23.

§ 7. Stuurinrichting

Voor de toelichting op *artikel 3.4.25* wordt verwezen naar artikel 3.2.25. Enige meer gedetailleerde eisen uit de rijkskeuringsvoorschriften zijn vervallen. Het betreft hier eisen die hetzij achterhaald, hetzij moeilijk te controleren zijn.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.4.26

De reminrichting van een motorfiets dient bij de toelating te voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/14/EEG. Deels zijn deze eisen nieuw, deels waren ze reeds opgenomen in artikel 73 WVR en in de rijkskeuringsvoorschriften. De eisen gesteld aan de reminrichting, worden op deze manier in overeenstemming gebracht met de internationale regelgeving.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.4.28

De eisen met betrekking tot het uitzicht van de bestuurder zijn bestaande eisen zoals neergelegd in de rijkskeuringsvoorschriften. De bepaling in *het tweede lid* inzake het windscherm is overgenomen van artikel 66, onderdeel k, WVR, waarbij de eis dat het windscherm dient te bestaan uit materiaal dat bij breuk niet in scherpe delen uiteenvalt, wegens moeilijke controleerbaarheid is komen te vervallen.

Artikel 3.4.32

De eisen inzake spiegels zijn ontleend aan artikel 66, onderdeel g, WVR, en zijn voorts afgestemd op richtlijn 80/780/EEG, welke de aanwezigheid van een rechterbuitenspiegel voorschrijft. Deze laatste eis geldt uiteraard alleen voor nieuwe voertuigen.

Artikel 3.4.33

De eis inzake de identificatie van de bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters is een nieuwe eis, voortvloeiend uit richtlijn 93/29/EEG.

Artikel 3.4.36

De eis inzake de aanwezigheid van een riem of een of meer handgrepen voor de passagier van een tweewielig motorrijtuig is een nieuwe eis die ertoe strekt de veiligheid voor de passagier te vergroten.

Artikel 3.4.37

Dit artikel betreft de veiligheid van het voertuig aan de buitenzijde. Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 3.2.37.

Artikel 3.4.39

Aan de achterzijde van de motorfiets moet een kentekenplaat bevestigd kunnen worden. Deze eis komt overeen met artikel 3.2.39 ten aanzien van personenauto's.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 3.4.40 tot en met 3.4.51

De artikelen 3.4.40 tot en met 3.4.51 vervangen het bepaalde in de artikelen 13, derde lid, 65, onderdeel i, 66 onderdeel h, 77, 78, 84, 85, 85a en 86 van het WVR ten aanzien van motorfietsen. Ten aanzien van de verlichtingseisen moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.40 tot en met 3.2.51 inzake personenauto's. Zoals al eerder is opgemerkt, wordt zoveel mogelijk aangesloten bij internationale regelgeving. Voor wat betreft de verlichtingseisen waaraan motorfietsen moeten voldoen, wordt dan ook gebruik gemaakt van ECE-Reglement nr. 53. De in dat reglement gemaakte indeling in verplichte en facultatieve lichten en retroreflectoren is overgenomen. Met betrekking tot het stadslicht is evenwel van het reglement afgeweken door dit licht als facultatief licht in het Voertuigreglement op te nemen. Het eisen van het stadslicht als verplicht licht zou namelijk een nieuwe eis betekenen. Aangezien het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 het voeren van stadslicht niet verplicht stelt, is er geen redelijke grond om de aanwezigheid van het licht op het voertuig verplicht te stellen.

§ 11. Verbinding tussen motorfiets en aanhangwagen

Ter zake van de verbinding tussen motorfiets en aanhangwagen zullen uitsluitend in het kader van de gebruikseisen regels worden vastgesteld. Achtergrond hiervan vormt het feit dat het sporadisch voorkomt dat een voor een toelatingskeuring aangeboden motorfiets over een aanhangwagenkoppeling beschikt. De koppeling kan derhalve alleen langs de weg worden gecontroleerd, om welke reden is gekozen voor regeling in de gebruikseisen.

Artikel 3.4.54

De eisen waaraan de geluidssignaalinrichting van motorfietsen moet voldoen, zijn door verwijzing naar richtlijn 93/30/EEG op Europees niveau gebracht. Genoemde richtlijn bepaalt overigens zelf dat ECE-Reglement nr. 28 gelijkwaardig is. Ook een geluidssignaalinrichting die aan dat reglement voldoet, zal derhalve worden toegelaten. Ingevolge bijlage II van de richtlijn worden ook geluidssignaalinrichtingen die overeenkomstig richtlijn 70/388/EEG zijn goedgekeurd, geaccepteerd. Voor motorfietsen is de inwerkingtredingsbepaling van de nieuwe eisen bepaald op de datum van ingang van het Voertuigreglement, dat wil zeggen eerder dan ingevolge de richtlijn verplicht is. Hiervoor is gekozen omdat indien de richtlijn niet tot stand zou zijn gekomen, in de plaats daarvan per die datum ECE-Reglement 28 van toepassing zou zijn verklaard, welk reglement zoals hiervoor gesteld, gelijkwaardig is aan de richtlijn. Voor een nadere toelichting op dit artikel wordt voorts verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.54.

Artikel 3.4.55

De eis inzake een beveiligingsinrichting tegen diefstal is een nieuwe eis, welke voortvloeit uit richtlijn 93/33/EEG. Onder een zodanige beveiligingsinrichting wordt ingevolge de richtlijn verstaan een systeem dat het gebruik van het voertuig door onbevoegden verhindert door actieve vergrendeling van de stuurinrichting of de overbrenging.

Artikel 3.4.57

Ingevolge richtlijn 93/31/EEG moeten motorrijtuigen op twee wielen zijn voorzien van een standaard welke zorgt voor stabiliteit bij stilstand. De eis is een nieuwe eis.

AFDELING 5. DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

Onder de categorie driewielige motorrijtuigen valt een aantal qua constructie, uiterlijk en bestemming zeer gevarieerde voertuigen, zoals trikes, motorbakfietsen en driewielige personenauto's, welke laatste groep wordt onderverdeeld in voertuigen met een ledig gewicht van ten hoogste 400 kg of meer dan 400 kg. Voorts vallen hieronder voertuigen, ingericht voor het vervoer van goederen of het afwisselend vervoer van personen of goederen.

Deze diversiteit komt ook tot uiting in de eisen. Bij het formuleren van de eisen en met name de historische eisen is echter zoveel mogelijk getracht vereenvoudigingen aan te brengen ten einde de overzichtelijkheid te verbeteren en de handhaafbaarheid te vergroten. Waar mogelijk zijn eisen, die op verschillende data zijn ingegaan, samengevoegd, zodanig dat de minst vergaande eis geldt voor alle voertuigen die voor een bepaalde datum in gebruik zijn genomen.

Voor de categorie driewielige motorrijtuigen is inmiddels een aantal EEG-richtlijnen opgenomen. Waar nog geen richtlijnen beschikbaar zijn, is indien mogelijk en waar geen ECE-Reglement geldt, aansluiting gezocht bij de EEG-richtlijnen door deze van overeenkomstige toepassing te verklaren.

De eisen voor de gehele voertuigcategorie zijn beperkt tot voertuigen met een gewicht van ten hoogste 3500 kg. Reden hiervan is dat zwaardere voertuigen op drie wielen thans in Nederland in de praktijk niet bekend zijn. Bij het formuleren van de eisen voor merendeels lichtere voertuigen zouden voor zwaardere voertuigen tal van afwijkende bepalingen moeten

worden opgenomen hetgeen de regeling onhanteerbaar zou maken. Om die reden is gekozen voor een systeem waarbij indien voor een voertuig zwaarder dan 3500 kg toelating wordt gevraagd, de eisen te stellen aan bedrijfsauto's van overeenkomstige toepassing zijn omdat dit de categorie voertuigen is die het meest overeenkomt met de zware driewielers. Bij ministeriële regeling kunnen indien noodzakelijk nadere eisen worden gesteld.

0. Algemeen

Artikel 3.5.1, eerste lid, komt overeen met het bepaalde in artikel 3.2.1. Naar de toelichting op dat artikel wordt verwezen.

Voor de toelichting op *artikel 3.5.2* wordt verwezen naar artikel 3.2.2.

Artikel 3.5.3

Het *eerste lid en derde lid* komen qua inhoud overeen met het bepaalde in artikel 66, onderdeel i, WVR omtrent het identificatienummer (chassisnummer) respectievelijk het merk of de fabrieksaanduiding alsmede met bepalingen in de RKLM, paragraaf 10. Evenals bij andere voertuigcategorieën is geschied, komt de eis inzake het motornummer (artikel 66, onderdeel i, onder III, WVR) te vervallen.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.5.6 is reeds toegelicht bij artikel 3.2.6.

Artikel 3.5.7

Het bepaalde met betrekking tot de vooroverbouw, ontleend aan artikel 66, onderdeel o, WVR, die niet meer mag bedragen dan 3,50 m kan van belang zijn voor voertuigen waar de bestuurder achterop is gezeten, zoals motorbakfietsen.

Artikelen 3.5.9 tot en met 3.5.11

Voor een algemene toelichting op deze artikelen wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.9 en 3.2.10. Met betrekking tot artikel 3.5.9 wordt opgemerkt dat ten behoeve van het juist functioneren van de stuurinrichting ten minste 20% van de totale massa gedragen dient te worden door de bestuurde as. Dit betekent voor een voertuig met een maximum toegestane massa van 3500 kg in geval van vollast ten minste 700 kg onder de bestuurde as. Derhalve kan de aslast voor de overige as nimmer meer dan 2800 kg bedragen, welke waarde dan ook wordt aangehouden als maximum toegestane aslast voor de categorie driewielige motorrijtuigen. Voorts geldt dat bij de driewielige motorrijtuigen niet zijn vervallen de eis inzake de vooroverbouw (zie hiervoor artikel 3.5.7) en de minimum druk onder de bestuurde as(sen) (artikel 3.5.11). Laatstbedoelde eis kan vooral ten aanzien van de kleinere driewielige motorrijtuigen niet worden gemist.

§ 3. Motor

Artikelen 3.5.12 en 3.5.13

Het bepaalde omtrent het brandstofreservoir is ontleend aan de RKLM, waarbij de maat van 0,25 m is afgestemd op de overeenkomstige maat bij bedrijfsauto's. Ter toelichting van artikel 3.5.13 moge worden verwezen naar artikel 3.2.13.

Artikel 3.5.15

Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.15.

§ 4. Krachtoverbrenging

Uit dereguleringsoverwegingen is een aantal eisen uit de RKLK niet meer opgenomen. Dit betreft met name gedetailleerde eisen met betrekking tot de transmissie van motorrijtuigen op drie wielen.

Voor de toelichting op de *artikelen 3.5.17 en 3.5.18* wordt in de eerste plaats verwezen naar de artikelen 3.2.17 en 3.2.18.

Ingevolge artikel 66, onderdeel I, WVR, werd voor alle motorrijtuigen met een ledig gewicht van meer dan 400 kg reeds een inrichting om achteruit te rijden geëist. Naast 400 kg ledig gewicht wordt thans ook het criterium 1000 kg toegestane maximum massa gehanteerd, zulks overeenkomstig de categorie-indeling in richtlijn 70/156/EEG.

6. Ophanging

Artikel 3.5.23 bevat een aantal nieuwe eisen inzake de banden, onder andere door verwijzing naar ECE-Reglement 75. Voorts zijn de eisen afgestemd op de terzake geldende eisen voor andere voertuigen.

De eisen inzake het veersysteem in *artikel 3.5.24* zijn ontleend aan artikel 65, onderdeel b, WVR. Evenals bij artikel 3.5.17 is de bestaande gewichtsgrens van 400 kg ledig gewicht aangevuld met 1000 kg toegestane maximum massa.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.5.25 inzake de stuurinrichting is reeds toegelicht bij artikel 3.2.25.

§ 8. Reminrichting

Voor nieuw in gebruik te nemen voertuigen eist het *eerste lid van artikel 3.5.26* een reminrichting die voldoet aan richtlijn 93/14/EEG. De historische eisen, bedoeld in het *tweede lid* worden opgenomen in een ministeriële regeling. Hiervoor is gekozen in verband met de complexiteit en het beperkte bereik van een dergelijke regeling. Inhoudelijk wordt uiteraard aangesloten bij de rijkskeuringsvoorschriften.

§ 9. Carrosserie

Artikel 3.5.27

De bepaling dat de deuren, sloten en scharnieren moeten voldoen aan de technische eisen opgenomen in een EEG-richtlijn, is nieuw voor de motorrijtuigen op drie wielen. De driewielige voertuigen vallen formeel echter niet onder het bereik van de bedoelde richtlijn zodat de eisen slechts van overeenkomstige toepassing zijn. De eisen gelden uiteraard alleen voor voertuigen met gesloten carrosserie.

Artikel 3.5.28

De eisen omtrent het gezichtsveld zijn bestaande eisen, overgenomen uit de RKLK. Omtrent het vereiste gezichtsveld van driewielige motorrijtuigen bestaan geen internationale voorschriften. Voertuigen die echter

voldoen aan de genoemde richtlijn voor personenauto's, voldoen krachtens het *tweede lid* aan de bepalingen van het eerste lid.

Artikel 3.5.29

De bepaling dat het voertuig voor wat betreft de aanwezige ruiten moet voldoen aan een ECE-Reglement is nieuw voor driewielige motorrijtuigen. De ECE-eisen zijn echter slechts van overeenkomstige toepassing aangezien de driewielige motorrijtuigen niet onder het genoemde reglement vallen.

De historische eisen worden in een ministeriële regeling opgenomen.

Ten aanzien van de *artikelen 3.5.30 tot en met 3.5.33* wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.30 tot en met 3.2.32, artikel 3.4.33, alsmede artikel 5.5.43, voor zover het betreft de ruitesproeier.

De bepaling in *artikel 3.5.35* omtrent scherpe delen aan de binnenzijde van het voertuig is nieuw. Voor motorrijtuigen op drie wielen gelden wat dit punt betreft inhoudelijk dezelfde eisen als voor personenauto's. Het derde tot en met het vijfde lid zijn afgeleid van artikel 3.2.35, derde en vierde lid.

Artikel 3.5.36

De bepalingen inzake de aanwezigheid van autogordels en bevestigingspunten daarvoor, zijn afgeleid van artikel 3.2.36 voor personenauto's. Voor driewielige motorrijtuigen bestaat nog geen EEG-richtlijn terzake. Gelet op het belang van autogordels worden de voor personenauto's geldende richtlijnen van toepassing verklaard. Met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Voertuigreglement zullen alle nieuw in gebruik genomen driewielige motorrijtuigen, dus ook die welke zijn ingericht voor het vervoer van goederen, moeten zijn voorzien van bevestigingspunten en gordels. Een uitzondering geldt slechts voor voertuigen die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, zoals motorbakfietsen.

Artikel 3.5.37

Voor de toelichting op dit artikel inzake de aanwezigheid van scherpe en uitstekende delen aan de buitenzijde van het voertuig wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.37 en 3.3.37.

Het voorschrift in *artikel 3.5.39* inzake de bevestigingsmogelijkheid van een kentekenplaat is een bestaand voorschrift dat impliciet was opgenomen in artikel 9, eerste lid van de WVV.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

De verlichtingseisen zijn in de eerste plaats ontleend aan het WV (artikelen 77, 78 en 84). Daarnaast is aangesloten bij de verlichtingsrichtlijn 76/756/EEG. Aangezien de richtlijn echter niet geldt voor driewielige motorrijtuigen dient te worden voorzien in enige specifieke plaatsingsvoorschriften met betrekking tot de lichten. Overigens wordt verwezen naar de artikelen 3.2.40 tot en met 3.2.51.

Artikel 3.5.40

Het bepaalde in dit artikel komt overeen met het tweede tot en met vierde lid van artikel 3.2.40.

Artikel 3.5.41 komt overeen met artikel 3.2.41 met dit verschil dat geen achteruitrijlichten, mistachterlichten en markeringslichten zijn voorgeschreven. In plaats van 2 grote lichten zijn ook, overeenkomstig artikel 84 WVR, 4 grote lichten toegestaan.

Het *tweede en derde lid* bevatten uitzonderingsbepalingen met betrekking tot de verlichting van een motorrijtuig met één voorwiel respectievelijk één achterwiel, in welke gevallen met minder lichten kan worden volstaan.

Artikel 3.5.44 bevat plaatsingsvoorschriften betreffende de verplichte lichten.

Artikel 3.5.45

Het *eerste lid* is ontleend aan artikel 85 WVR.

De bepaling in het *tweede lid* dat de verplichte lichten en retroreflectoren niet afgeschermd mogen zijn, is nieuw voor de driewielige motorrijtuigen.

Artikel 3.5.46 betreft de facultatieve lichten. Het betreft hier thans reeds toegestane lichten.

Artikel 3.5.50 komt overeen met artikel 3.2.50 en *artikel 3.5.51* met artikel 3.2.51.

§ 12. Diversen

Ter toelichting van de artikelen 3.5.54 en 3.5.55 moge worden verwezen naar de artikelen 3.4.54 en 3.2.54 respectievelijk 3.4.55.

AFDELING 6. BROMFIETSEN

§ 0. Algemeen

Artikel 3.6.1

Ter toelichting op artikel 3.6.1 moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.1 inzake het verkrijgen van een typegoedkeuring.

Overigens zij hier vermeld dat bij de toelatingseisen voor bromfietsen geen data worden vermeld. Achtergrond hiervan is dat bromfietsen niet kentekenplichtig zijn, zodat de datum van ingebruikneming van het voertuig niet te achterhalen is. Echter, incidenteel komt het voor dat – bijvoorbeeld in het kader van een verhuizing van het buitenland naar Nederland – een bromfiets wordt ingevoerd, die dan dient te worden toegelaten tot het verkeer in Nederland. Artikel 2.2, eerste lid, onder d, bevat de basis om voor die gevallen specifieke toelatingseisen vast te stellen. Uiteraard worden daarbij ten aanzien van voertuigen die afkomstig zijn uit een andere Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, de terzake in het kader van de Europese Gemeenschappen geldende regels in acht genomen.

Aan het verlenen van een goedkeuring voor een bromfiets zal ingevolge artikel 22, vierde lid, respectievelijk artikel 26, tweede lid, van de wet de eis worden verbonden dat de voertuigen worden voorzien van een goedkeuringsmerk.

In dat kader zullen ook voorschriften worden vastgesteld omtrent de plaats waar bedoeld merk op het voertuig moet worden ingeslagen.

Artikel 3.6.2

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 3.2.2.

Artikel 3.6.3

De eis dat een bromfiets voorzien moet zijn van een goed leesbaar identificatienummer is afkomstig uit de keuringsvoorschriften voor bromfietsen en bromfietsmotoren (Stcrt. 1986, 145). Daar het wenselijk is dat zoveel mogelijk dezelfde terminologie wordt gebruikt, wordt gesproken van identificatienummer in plaats van framenummer, welke term gebruikt werd in de eerdergenoemde keuringsvoorschriften. Onderdelen die niet op eenvoudige wijze kunnen worden gedemonteerd of vervangen, worden eveneens beschouwd als een vast voertuigdeel als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c.

De eis in de keuringsvoorschriften dat ook op de bromfietsonderdelen identificatiemerken moeten worden aangebracht, komt uit oogpunt van deregulering te vervallen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 3.6.5

Ook de eis dat de constructie van het voertuig zodanig moet zijn dat niet op eenvoudige wijze verandering aangebracht kan worden in de maximum snelheid en de herkenbaarheid van het voertuig, is een eis die ontleend is aan de keuringsvoorschriften.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.6.6

De bepalingen met betrekking tot de afmetingen van bromfietsen zijn ontleend aan artikel 80a j° artikelen 79 en 80 WVR.

§ 3. Motor

Artikel 3.6.12

De in dit artikel opgenomen eisen zijn afkomstig uit de keuringsvoorschriften. Tal van constructieve eisen aan de motor komen te vervallen, aangezien motorvermogen en snelheid – waaraan in dit artikel wel eisen worden gesteld – de voor de constructie van de motor belangrijkste factoren vormen.

Artikelen 3.6.15 en 3.6.16

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 3.2.15 en 3.2.16.

Het voorschrift dat de uitmonding van de uitlaatleiding van de bromfiets niet hoger mag zijn gelegen dan de bovenkant van de zitplaats alsmede het voorschrift dat de uitstroomrichting van de uitlaatleiding horizontaal en evenwijdig aan het mediaanlangsvlak van het voertuig moet zijn gelegen, wordt niet uit de keuringsvoorschriften overgenomen. Dit voorschrift richt zich meer tot de gebruiker van het voertuig dan tot de fabrikant. Het ligt dus ook meer voor de hand om deze eisen bij de permanente eisen (artikel 5.6.11) op te nemen.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 3.6.19

Het bepaalde in dit artikel is overgenomen uit artikel 80a, tweede lid, onderdelen a en b, WVR. Aangezien ook bromfietsen met elektrische aandrijving ter goedkeuring worden aangeboden, waarvoor het eisen van een koppeling zinloos zou zijn, wordt het eerste lid toegespitst op bromfietsen met een verbrandingsmotor. Voor het optreden van te grote remkrachten bij het uitvallen van de elektromotor, behoeft niet te worden gevreesd.

Bromfietsen die zijn voorzien van een automatische koppeling waarbij het overbrengen van de kracht tussen de motor en de wielen na het sluiten van de gashendel door het verlaagde motortoerental automatisch wordt onderbroken, worden geacht aan het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, te voldoen.

7. Stuurinrichting

Artikel 3.6.25

Ingevolge artikel 80a, eerste lid, j° artikel 79, WVR, is een deugdelijke stuurinrichting voor bromfietsen thans reeds vereist. De tot nog toe gehanteerde eis dat het hart van de handvatten aan het stuur niet meer dan 0,35 m boven de zitting mag zijn gelegen, is komen te vervallen aangezien de EG-regelgeving met betrekking tot tweewielige motorrijtuigen een zodanige eis niet stelt.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.6.26

De gedateerde eisen van artikel 80a, tweede lid, onderdeel d, WVR die worden gesteld aan de reminrichting van bromfietsen zijn opgetrokken tot het niveau van de internationale voorschriften.

§ 9. Carrosserie

Artikelen 3.6.28 tot en met 3.6.37

In artikel 3.6.28 worden voorschriften gegeven voor het uitzicht van de bestuurder van de bromfiets, welke voorschriften deels zijn ontleend aan de keuringsvoorschriften en deels voortvloeien uit artikel 13, eerste lid, onderdeel b, WVR. De eis dat een bromfiets met een door de constructie bepaalde snelheid van meer dan 25 km/h moet zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel (artikel 3.6.32), is een nieuwe eis, afkomstig uit richtlijn 80/780/EEG. Deze eis zal alleen gelden voor na inwerkingtreding van het Voertuigreglement in gebruik genomen bromfietsen. Aangezien bromfietsen niet kentekenplichtig zijn, doet zich een handhavingsprobleem voor omdat de datum van ingebruikneming van het voertuig, en daarmee de plicht tot aanwezigheid van een spiegel, niet gemakkelijk is vast te stellen. Vanwege dit handhavingsprobleem is ervan afgezien de aanwezigheid van een linkerbuitenspiegel ook als permanente eis op te nemen. Door de spiegel toch bij toelating verplicht te stellen, werpt deze niettemin zijn nut af voor een groep voertuigen, terwijl voorts verwacht mag worden dat een groep bestuurders, die gewend is geraakt aan de aanwezigheid ervan, bij defect tot vervanging van de spiegel zal overgaan. Ter toelichting van de artikelen 3.6.33 en 3.6.36 moge worden verwezen naar de artikelen 3.4.33 en 3.4.36. De inwerkingtreding van de artikelen 3.6.33 en 36 zal worden voorzien met ingang van 1 juni 1995.

Het voorschrift dat een bromfiets niet mag zijn voorzien van scherpe delen is uit verkeersveiligheidsoverwegingen expliciet opgenomen. Niet is voorzien in een bepaling dat delen die uitsteken, moeten zijn afgeschermd. Een dergelijke bepaling is bij voertuigen als bromfietsen bezwaarlijk te realiseren.

De eisen met betrekking tot voetrusten, spatborden en trappers zijn uit een oogpunt van deregulering niet uit de keuringsvoorschriften overgenomen. Bedoelde voorzieningen zijn in de praktijk als regel aanwezig, zodat specifieke eisen overbodig zijn.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 3.6.40 tot en met 3.6.51

Artikel 3.6.40 vervangt het bepaalde in de artikelen 13, derde lid, 84, 85, 85a en 86 WVR. In het kader van de deregulering komt de eis dat een bromfiets van een wit achterspatbord moet zijn voorzien, te vervallen. De functie hiervan wordt overgenomen door de nieuwe eis van een afzonderlijke rode retroreflector (artikel 3.6.41, eerste lid, onderdeel c). Artikel 3.6.41, tweede lid, eist twee achterlichten indien de bromfiets is voorzien van twee achterwielen. Ingevolge artikel 84 WVR was slechts een achterlicht verplicht. De eis op dit punt is (in overeenstemming met ECE-Reglement nr. 74) aangescherpt in verband met de betere waarneembaarheid van deze relatief brede voertuigen (maximum breedte 1,50 m) hetgeen bijdraagt tot de verkeersveiligheid. De nieuwe eisen inzake zijretroreflectoren en retroreflectoren in de trappers zijn afkomstig uit ECE-Reglement nr. 74. De in het derde lid van artikel 3.6.41 vervatte uitzondering heeft betrekking op die snorfietsen die van een fiets zijn afgeleid, derhalve de fiets met hulpmotor. De eis dat het dimlicht en het achterlicht moeten voldoen aan de in het eerste lid genoemde ECE-Reglementen zou voor deze snorfietsen een te zware eis inhouden aangezien deze voertuigen, die bij uitgeschakelde motor als fiets zijn te gebruiken, zijn voorzien van een voor tweewielige fietsen gebruikelijke verlichtingsinstallatie.

Voor een algemene toelichting op de verlichtingseisen moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.2.40 tot en met 3.2.51.

§ 11. Verbinding tussen bromfiets en aanhangwagen

Eisen ter zake van de verbinding tussen bromfiets en aanhangwagen worden alleen gesteld in het kader van de gebruikseisen. Reden hiervoor is dat het in de praktijk niet voorkomt dat bromfiets en aanhangwagen samen voor toelating worden aangeboden.

§ 12. Diversen

Artikel 3.6.54

Ingevolge het *eerste lid* is alleen voor snorfietsen nog een bel toegestaan. Andere bromfietsen moeten ingevolge richtlijn 93/30/EEG zijn voorzien van een hoorn, hetgeen overigens aansluit bij de praktijk waarin veel bromfietsen zijn voorzien van een hoorn. Gelet hierop is de ingangsdatum van de richtlijneisen bepaald op de inwerkingtredingsdatum van het Voertuigreglement. Voor een toelichting op het *tweede en derde lid* moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.54.

Artikel 3.6.55

Ter nadere toelichting van de beveiligingsinrichting tegen diefstal moge in de eerste plaats worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.4.55.

Ingevolge richtlijn 93/33/EEG heeft een bromfiets niet verplicht te zijn uitgerust met een dergelijke inrichting. Is evenwel een zodanige inrichting aangebracht, dan dient deze te voldoen aan het bepaalde in de richtlijn.

Artikel 3.6.57

De eis inzake de aanwezigheid van een standaard is een nieuwe eis welke voortvloeit uit richtlijn 93/31/EEG. Bedoelde eis geldt alleen voor tweewielige voertuigen en strekt ertoe de stabiliteit bij stilstand van het voertuig zeker te stellen. De inwerkingtreding van dit artikel zal worden voorzien met ingang van 1 juni 1995.

AFDELING 7. AANHANGWAGENS MET EEN TOEGESTANE MAXIMUM MASSA VAN MEER DAN 750 KG, MET UITZONDERING VAN AANHANGWAGENS ACHTER LANDBOUWTREKKERS EN ACHTER MOTORRIJTUIGEN MET BEPERKTE SNELHEID

§ 0. Algemeen

Artikel 3.7.1

Ter toelichting van deze basisbepaling voor de in de volgende artikelen opgenomen concrete eisen, moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.1.

Artikel 3.7.2

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 3.2.2.

Artikel 3.7.3

De eisen inzake constructieplaat en identificatienummer treden in de plaats van artikel 66, onderdeel j, WVR, dat betrekking heeft op opleggers, artikel 67, onderdeel a, WVR, dat aanhangwagens betreft, alsmede de op de identificatie van genoemde voertuigen betrekking hebbende bepalingen van de rijkskeuringsvoorschriften. De in de aangehaalde artikelen vervatte eis dat de bouwer (het merk) van de oplegger of aanhangwagen moet worden vermeld, komt te vervallen aangezien een dergelijke aanduiding in de EG-regelgeving niet wordt vereist.

Artikel 3.7.4

Dit artikel, dat afkomstig is uit de rijkskeuringsvoorschriften, eist dat op typegoedgekeurde onderdelen de op die goedkeuring betrekking hebbende kenmerken duidelijk aanwezig zijn. Achtergrond van deze bepaling vormt het feit dat het bij aanhangwagens gebruikelijk is – in tegenstelling tot bijvoorbeeld personenauto's en bedrijfsauto's – dat de afzonderlijke onderdelen reeds typegoedgekeurd zijn, als gevolg waarvan er minder behoefte bestaat aan een typegoedkeuring voor het gehele voertuig.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 3.7.5

Voor wat betreft bepaalde middenaanhangwagens is er sprake van een tendens naar vergroting van de toegestane maximum massa. Gelet hierop voorziet artikel 3.7.5 erin dat de minister met betrekking tot deze aanhangwagens regels kan vaststellen omtrent de in het artikel vermelde aspecten. Deze regels beogen de veiligheid tijdens het rijden met

dergelijke voertuigen te waarborgen, bijvoorbeeld voor wat betreft de toegestane koppelingsdruk.

De in artikel 65, onderdeel gg sub II, WVR opgenomen eis dat ook met één of meer geheven assen moet worden voldaan aan de voertuigeisen, is als vanzelfsprekend komen te vervallen. De in het Voertuigreglement vervatte eisen gelden ongeacht het feit of een as al dan niet geheven is.

Voorts is een aantal eisen uit de rijkskeuringsvoorschriften komen te vervallen, omdat deze hetzij achterhaald, hetzij niet controleerbaar zijn. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de eis dat dragende delen niet uit hout mogen bestaan en het verbod te boren in of te lassen aan het chassis.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 3.7.6

De bepalingen inzake de afmetingen zijn ontleend aan artikel 65, onderdelen c, d en e, WVR, waarbij de in onderdeel e aangebrachte differentiatie naar gewichtsklasse is vereenvoudigd. De gestelde maten voor opleggers zijn afgestemd op Benelux-beschikking M(89)8 en richtlijn 85/3/EEG. Deze eisen strekken ertoe de minimumafmetingen van de cabineruimte te waarborgen. De maximum lengtematen voor kermis- en circusvoertuigen zijn verruimd, zulks ter vermindering van het aantal ontheffingen.

Artikel 3.7.8

De in artikel 67, onderdeel f, WVR vervatte bepaling inzake de lengte van het laadvlak van meerassige aanhangwagens, wordt niet meer toegepast en is dan ook komen te vervallen. Ook de in onderdeel h van genoemd artikel opgenomen bepaling inzake de vooroverbouw van bedoelde aanhangwagens is vervallen, aangezien de bepalingen betreffende de bestreken baan daarvoor in de plaats treden. In het algemeen zal aan de hand van ervaringscijfers kunnen worden vastgesteld of een aanhangwagen getrokken door een motorrijtuig, aan de eisen van de bestreken baan en de uitscheermaat zal voldoen. Indien een aanhangwagen evenwel een grote wielbasis heeft dan wel geheven of gestuurde assen worden toegepast, kan daaromtrent twijfel rijzen. Om te voorkomen dat een dergelijke aanhangwagen wel wordt toegelaten, maar in de praktijk niet gebruikt mag worden omdat elke combinatie met een trekkend voertuig in strijd zal zijn met de eisen inzake de bestreken baan, zal het noodzakelijk zijn de bestreken baan van de aanhangwagen in combinatie met het trekkend motorrijtuig te controleren.

Artikel 3.7.9

De in artikel 3.7.9 opgenomen eisen inzake aslasten zijn ontleend aan de vervoersrichtlijn 85/3/EEG, waarbij uit oogpunt van harmonisatie zo veel mogelijk is aangesloten bij de systematiek van artikel 3.3.9 voor bedrijfsauto's. Daar het bovenstaande een verzwaring van de eisen betekent, zullen voor reeds in gebruik genomen voertuigen op grond van het *derde lid* de oude eisen van toepassing blijven. Het in artikel 15 WVR gehanteerde onderscheid tussen assen waaraan één wielnaaf is bevestigd, en assen waaraan twee wielnaven zijn bevestigd, is komen te vervallen, aangezien assen met slechts één wielnaaf in de praktijk bij de onderhavige categorie aanhangwagens niet voorkomen. De in het tweede lid, onder f, h en j, opgenomen eisen hebben betrekking op diepladers en strekken ertoe het aantal ontheffingen te verminderen.

§ 5. Assen

Artikel 3.7.20

De in dit artikel in het eerste en tweede lid opgenomen eisen zijn afkomstig uit de rijkskeuringsvoorschriften. De eis in het *eerste lid* strekt ertoe schade aan de weg te voorkomen, terwijl de in het *tweede lid* vervatte eis een goed stuurgedrag beoogt te waarborgen.

Vervallen is de bepaling uit de rijkskeuringsvoorschriften dat bij meervoudige asconstructies niet alle assen zelfsturend mogen zijn, aangezien dit in de praktijk niet voorkomt. Het instellen van de hoek van een schommelasconstructie wordt tot de verantwoordelijkheid van de voertuigconstructeur gerekend. Een bepaling dienaangaande opgenomen in de rijkskeuringsvoorschriften is dan ook vervallen.

Artikel 3.7.21

Voor de toelichting op deze bepaling inzake hefbaar assen moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.3.21.

Artikel 3.7.22

De gegevens die ten aanzien van assen bekend moeten zijn, zijn ontleend aan aanhangsel 2 van bijlage VII van richtlijn 71/320/EEG inzake remmen. De in de rijkskeuringsvoorschriften voorkomende eis dat de assen tot een goedgekeurd type moeten behoren, is komen te vervallen. In andere EG-lid-staten wordt een dergelijke eis niet gesteld, terwijl het voorts niet in de rede ligt dat hieromtrent binnen de EG een richtlijn tot stand zal komen.

§ 6. Ophanging

Artikelen 3.7.23 en 3.7.24

Voor de toelichting op de bepalingen inzake banden en vering moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.3.23 en 3.3.24, welke van overeenkomstige toepassing is. Met betrekking tot het *tweede lid* van artikel 3.7.23 wordt nog opgemerkt dat ten aanzien van de banden voor de onderhavige aanhangwagens een soepeler eis geldt dan bij de bedrijfsauto's.

Aangenomen wordt dat de maximum snelheid van de aanhangwagen welke immers altijd in een combinatie wordt voortbewogen – lager zal zijn dan de maximum snelheid van het trekkend motorrijtuig zonder aanhangwagen.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 3.7.25

Een aantal technische bepalingen met betrekking tot de draaikrans en de stuurinrichting is komen te vervallen omdat het achterhaalde of niet te controleren eisen betrof. In het vervolg daarvan is de eis dat de draaikrans tot een goedgekeurd type moet behoren, komen te vervallen.

§ 8. Reminrichting

Artikel 3.7.26

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 3.3.26, welke van overeenkomstige toepassing is.

§ 9. Carrosserie

Artikelen 3.7.27 en 3.7.29

Het bepaalde in deze artikelen betreft voor aanhangwagens nieuwe eisen, analoog aan artikel 3.2.27 en artikel 3.2.29. De voorschriften zullen alleen voor nieuw in gebruik genomen voertuigen gelden.

Artikel 3.7.37

Ter toelichting van het *eerste tot en met het vierde lid*, inzake scherpe en uitstekende delen en de stootbalk, moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.37.

De in de volgende leden vervatte bepalingen inzake afscherming zijn ontleend aan de rijkskeuringsvoorschriften alsmede enige EEG-richtlijnen terzake. Ter toelichting moge voorts worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.3.37.

Artikelen 3.7.38 en 3.7.39

Deze bepalingen betreffen beide thans reeds bestaande eisen.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 3.7.40 tot en met 3.7.51

Voor de toelichting op deze artikelen moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 3.3.40 tot en met 3.3.51 en 3.2.40 tot en met 3.2.51, welke van overeenkomstige toepassing is. Ter aanvulling daarop wordt opgemerkt dat in plaats van de term zijlichten de benaming stadslichten wordt gebezigd, welke lichten immers dezelfde functie hebben.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 3.7.52

De in het *eerste lid* opgenomen eisen zijn ontleend aan de rijkskeuringsvoorschriften. Als gevolg van de opgenomen verwijzing naar internationale voorschriften kan een groot deel van de op het gebied van koppelingen bestaande lagere regelgeving in de vorm van mededelingsbladen komen te vervallen. Het bepaalde in het *tweede lid* inzake de aanwezigheid van een hulpkoppeling is een bestaande eis, afkomstig uit artikel 67, onderdeel dd sub II, WVR. Het *derde lid* biedt de mogelijkheid eisen te stellen aan bijzondere constructies, bijvoorbeeld kortkoppelsystemen, al dan niet in combinatie met systemen ter besturing van de aanhangwagen. Verwezen moge voorts worden naar de toelichting bij artikel 3.3.52.

Artikel 3.7.53

Het bepaalde in dit artikel strekt tot bescherming van de kwetsbare delen van de koppeling en is ontleend aan punt 9.3.2 van de RKVTAO.

AFDELING 8. VOERTUIGONDERDELEN, UITRUSTINGSSTUKKEN EN VOORZIENINGEN TER BESCHERMING VAN WEGGEBRUIKERS EN PASSAGIERS

Artikel 3.8.1

Dit artikel biedt de basis voor de eisen waaraan de achterlichten en de retroreflectoren van de in het artikel genoemde voertuigen moeten voldoen. Zoals bij de toelichting op artikel 5.9.55 wordt gesteld, zal de handhaving van de eisen door de politie beperkt kunnen blijven tot controle van goedkeuringsmerkjes.

Artikel 3.8.2

Dit artikel legt door middel van verwijzing naar het Besluit uitlaatsystemen motorvoertuigen en bromfietsen (Stb. 1985, 474) vast dat er toelatingseisen bestaan voor vervangingsuitlaten. Genoemd besluit voorziet overigens ook in een verkoopverbod voor vervangingsuitlaten die niet voldoen aan het in het besluit bepaalde.

Artikel 3.8.3

Het onderhavige artikel bevat de toelatingseisen voor koppelinrichtingen als afzonderlijk – op reeds tot de weg toegelaten voertuigen – aan te brengen voertuigonderdeel. Voor de inhoud van de eisen is aangesloten bij de eisen in de artikelen 3.2.52, 3.3.52 en 3.5.52, naar de toelichting waarop moge worden verwezen.

Artikel 3.8.4

Artikel 3.8.4 stelt als toelatingseisen voor helmen vast de eisen, vastgesteld in de Warenwetregeling motor- en bromfietshelmen.

Artikel 3.8.5

Dit artikel legt thans expliciet vast aan welke eisen kinderbeveiligingsmiddelen, waaronder kinderzitjes, ter verkrijging van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, vierde lid, van de WVV 1994, moeten voldoen.

HOOFDSTUK 4. PERIODIEKE KEURING VAN VOERTUIGEN

Algemeen

Hoofdstuk 4 bevat de regeling van de periodieke keuring (APK) zoals die tot nog toe is opgenomen in het Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Stb. 1980, 217) (BPK). De voorliggende regeling is echter uitgebreider terwijl er daarnaast een aantal wijzigingen is aangebracht.

Taxi's, bussen en ambulances worden onder de werking van de APK gebracht. De keuring van taxi's, die tot nu toe alleen door de overheid werd verricht, zal ook door erkende instanties kunnen plaatsvinden. Daarentegen blijft de keuring van bussen en ambulances ingevolge artikel 83, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 voorbehouden aan de overheid. Verwezen moge worden naar het daaromtrent gestelde op bladzijde 118 van de memorie van toelichting (kamerstukken II, 1990-1991, 22 030, nr. 3). Een aantal wijzigingen ten opzichte van het BPK betreft onder meer de invoering van de zogenaamde registercontrole bij de APK met behulp van het kentekenregister en het vervallen van het

keuringsteken. Voorts zijn er nog wijzigingen in die zin dat bepalingen die eerder in een ministeriële regeling waren vastgelegd, thans op het niveau van algemene maatregel van bestuur zijn gebracht. Overigens is de inhoud van het BPK op hoofdlijnen overgenomen.

AFDELING 1. UITZONDERINGEN KEURINGSPLICHT

Artikel 4.1

De uitzondering van de keuringsplicht voor motorfietsen en driewielige motorrijtuigen met een ledig gewicht van niet meer dan 400 kg wordt thans in verband met het permanente karakter daarvan opgenomen in het Voertuigreglement, in plaats van in een ministeriële regeling.

Artikel 4.2

De uitzondering van de keuringsplicht voor zware voertuigen (APK I, toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg) gedurende het eerste jaar na de eerste toelating van het voertuig, is in de plaats gekomen van artikel 2, eerste lid, van het BPK, dat sprak over de datum van eerste afgifte van het kentekenbewijs. Voorts vallen – nu de keuring van bussen onder het wegenverkeersrechtelijk keuringsregime wordt gebracht – ook bussen onder de werking van artikel 4.2.

Artikelen 4.3 en 4.4

Taxi's en ambulances worden het eerste jaar vrijgesteld van de keuringsplicht. Deze bepalingen zijn opgenomen in het Voertuigreglement als gevolg van het onderbrengen van de taxikeuring en de ambulancekeuring in het wegenverkeersrechtelijk regime, zoals uiteengezet in paragraaf 2 van hoofdstuk III van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de wet.

Artikel 4.5

Dit artikel stelt de vrijstellingstermijn voor lichte voertuigen (APK II) op drie jaren na de datum van eerste toelating van het voertuig.

Artikel 2 van het BPK maakte onderscheid tussen (ingevoerde) gebruikte voertuigen en voertuigen die voor de afgifte van het kentekenbewijs nog niet in gebruik waren geweest. Voor de eerste categorie bedroeg de vrijstellingstermijn slechts een jaar na afgifte van het Nederlandse kentekenbewijs. Mede gelet op het feit dat veel van de ingevoerde gebruikte voertuigen relatief nieuw zijn, wordt het onderscheid bij de vrijstellingstermijn tussen deze voertuigen en zich reeds in Nederland bevindende voertuigen als onrechtvaardig beschouwd. Uiteraard is het wel noodzakelijk om de leeftijd van het voertuig zo nauwkeurig mogelijk te bepalen. Artikel 1.10 biedt hiervoor een voorziening.

Artikel 4.6

De in deze bepaling vervatte uitzondering, overgenomen uit artikel 3 BPK, maakt het mogelijk dat degene die zijn voertuig moet laten keuren, maar dat niet tijdig heeft laten doen, zijn voertuig naar een keuringsplaats kan rijden zonder dat hij de kans loopt bekeurd te worden, hetzij direct bij een verkeerscontrole, hetzij na een fotocontrole.

Artikel 4.7

De uitzonderingen in dit artikel zijn gebaseerd op artikel 73, tweede lid, onderdeel d van de wet en, voorzover het betreft een motorrijtuig,

ontleend aan artikel 4 BPK. Ze strekken ertoe degene die voor zijn voertuig een (nieuw) keuringsbewijs behoeft doch dit niet bijtijds heeft verkregen, twee maanden respijt te gunnen gedurende welke periode hij zijn voertuig nog op de weg mag laten staan zonder dat daarvoor een keuringsbewijs is afgegeven waarvan de geldigheidsduur niet is verstreken. Hieraan kan met name behoefte ontstaan, indien een voertuig korte tijd voordat het (opnieuw) moet worden gekeurd bij een aanrijding is betrokken met als gevolg dat het eerst moet worden gerepareerd alvorens het (weer) kan worden goedgekeurd. Voor aanhangwagens dient thans ook een uitzondering te worden gemaakt aangezien de artikelen 72, eerste lid, en 73, tweede lid, van de wet, in tegenstelling tot artikel 9a, eerste lid, WVV, geen onderscheid meer maken tussen stilstaande motorrijtuigen en stilstaande aanhangwagens. Laatstgenoemde voertuigen waren tot nog toe vrijgesteld van de keuringsplicht. Door de koppeling van de keuringsplicht aan de kentekenplicht, welke laatste verplichting ingevolge de WVV 1994 immers ook voor aanhangwagens gaat gelden, is het echter niet meer mogelijk om rekening te houden met rijdende of stilstaande voertuigen. De controle op de keuringsplicht vindt hoofdzakelijk administratief plaats aan de hand van het kentekenregister. Overigens zal bij de registercontrole ook rekening gehouden worden met de hierboven genoemde termijn van twee maanden.

Artikel 4.8

De uitzondering in dit artikel heeft betrekking op voertuigen die overeenkomstig de daarvoor gestelde regels als bedrijfsvoorraad van een erkend bedrijf zijn geregistreerd. Het betreft hier voertuigen van met name handelaren in en slopers van voertuigen die op grond van een ministeriële regeling tot nu toe van de APK-plicht waren vrijgesteld voor zover zij waren voorzien van een zogenaamd handelaarskenteken. Omdat niet langer het rijden op de weg het criterium is voor het bestaan van de APK-plicht, maar het hebben of moeten hebben van een kenteken, is een expliciete uitzondering van de APK-plicht voor de bedrijfsvoorraad opgenomen. Voertuigen die bij een bedrijf zijn gestald ten behoeve van herstelwerkzaamheden en reparaties vallen wel onder de APK-plicht, tenzij de geldigheid van het kentekenbewijs is geschorst. Tot de bedrijfsvoorraad behorende voertuigen die op de weg rijden bijvoorbeeld voor een proefrit – zullen ingevolge het Kentekenreglement van een handelaarskenteken moeten zijn voorzien, waardoor ook bij controle langs de weg duidelijk is dat het voertuig is uitgezonderd van de APK-plicht.

AFDELING 2. KEURINGSBEWIJS

Artikel 4.9

Deze bepaling met betrekking tot de aanvraag van het keuringsbewijs steunt op artikel 76, eerste lid van de wet en is ontleend aan artikel 6 van het BPK.

Deze bepaling strekt ertoe vast te stellen of het voertuig overeenstemt met de in het kentekenbewijs en in het kentekenregister opgenomen gegevens (artikel 77 van de wet). Met name dient hierbij gedacht te worden aan het niet overeenstemmen van chassis- of framenummers.

In dergelijke gevallen zal de eigenaar of houder zijn voertuig moeten laten keuren ten einde een nieuw kentekenbewijs te verkrijgen. Bij een dergelijke keuring kan dan te zamen met het nieuwe kentekenbewijs tevens een keuringsbewijs worden verstrekt overeenkomstig artikel 53 van de wet indien de keuring ten minste een controle op de APK-eisen omvat en het voertuig keuringsplichtig is of dat binnen een jaar zal worden.

Artikel 4.10

Het *eerste* en het *tweede* lid inzake het ter beschikking stellen van het voertuig voor de keuring zijn ontleend aan de artikelen 9e, vierde lid en 9g, eerste lid, van de WVV en steunen op artikel 76 van de wet.

Het derde lid van artikel 76 van de wet geeft de minister de bevoegdheid nadere regels te stellen inzake het ter beschikking stellen.

Artikel 4.11

Overeenkomstig de opdracht in artikel 81 van de wet, wordt in dit artikel de aanvang van de geldigheidsduur van het keuringsbewijs geregeld. De regeling is conform artikel 14 van het BPK en houdt, gelet op de wettelijk geregelde geldigheidsduur van één jaar, het volgende in.

Het *eerste* lid bepaalt dat de geldigheidsduur van een keuringsbewijs in beginsel aanvangt met ingang van de dag van afgifte daarvan. Het *tweede* en het *derde* lid maken daarop een uitzondering indien een keuringsbewijs wordt afgegeven binnen twee maanden voor het tijdstip waarop de keuringsplicht voor het eerst gaat gelden voor het betrokken voertuig of binnen twee maanden voor het tijdstip waarop de geldigheidsduur van een eerder voor dat voertuig afgegeven keuringsbewijs verstrijkt. De geldigheidsduur begint in die gevallen pas te lopen met ingang van dat tijdstip. Aan deze uitzonderingen is echter de voorwaarde verbonden dat, voor zover de keuringsplicht voor het voertuig op grond van een ingevolge een andere wet dan de WVV 1994 afgegeven keuringsdocument niet geldt of voor het voertuig nog een geldig keuringsbewijs voorhanden is, dat keuringsdocument of dat keuringsbewijs voorafgaande aan de keuring moet worden overgelegd. Dit, omdat degene die het (nieuwe) keuringsbewijs afgeeft, in de betrokken gevallen slechts aan de hand van de bedoelde stukken kan vaststellen dat de uitzondering geldt en op welk na de dag van afgifte gelegen tijdstip de geldigheidsduur moet aanvangen.

De uitzonderingsregeling strekt ertoe te bevorderen dat niet alle keuringsbewijzen zeer kort vóór de dag, waarop een (nieuw) keuringsbewijs voor een voertuig nodig is, worden aangevraagd, zodat grote concentraties in het aanbod van de te keuren voertuigen worden voorkomen.

AFDELING 3. HERKEURING EN DESKUNDIGENONDERZOEK

Artikel 4.12 tot en met 4.14

Deze artikelen komen materieel overeen met het bepaalde in de artikelen 7 tot en met 13 van het BPK.

De term herkeuring in beroep is vervangen door «herkeuring» ter aanpassing op de wet. Het verzoek tot herkeuring wordt ingediend door op het keuringsrapport aan te tekenen dat om herkeuring wordt verzocht. Ten aanzien van artikel 4.13, *derde lid* wordt nog opgemerkt dat slechts is bepaald dat de verzoeker aanwezig mag zijn bij de herkeuring; in de wet is in artikel 90, derde lid, reeds vastgelegd dat degene die de keuring heeft verricht aanwezig mag zijn.

Artikelen 4.15 en 4.16

Deze artikelen betreffen de zogenaamde vermeend onterechte goedkeuring. Ter aanpassing op de wet wordt voortaan gesproken over «deskundigenonderzoek». Tot nog toe was deze materie slechts summier geregeld in een ministeriële regeling. In het voorliggende besluit is thans een regeling opgenomen welke procedureel overeenkomt met die voor de

herkeuring. Hierdoor wordt bereikt dat bij beide regelingen dezelfde rechtswaarborgen gelden.

HOOFDSTUK 5. PERMANENTE EISEN

AFDELING 1. ALGEMEEN

Artikel 5.1.1

a. Algemeen

In het proces leidende tot herziening van de voertuigreglementering is meermalen de vraag aan de orde geweest of een algemene bepaling zoals vervat in artikel 13, eerste lid, onder a en b, WVR, achterwege zou kunnen blijven. Directe toepassing van de concrete technische eisen zou in de praktijk van de handhaving voldoende zijn; handhaving van de noodzakelijkerwijs vage normen in artikel 13 zou te veel lasten met zich brengen en daarnaast ook te weinig rechtszekerheid bieden. Het voorliggende artikel 5.1.1 bevat echter in grote lijnen dezelfde normen als artikel 13. Daarvoor zijn twee redenen.

1. In de eerste plaats blijkt er toch behoefte te bestaan aan een zogenaamd kapstokartikel voor die gebreken die niet tot een concrete technische eis zijn te herleiden. Er kunnen zich gebreken aan een voertuig voordoen die nog geen overtreding van een concrete technische eis vormen, maar die toch de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen. Standaardvoorbeeld is de auto die in ernstige mate roet of walm produceert. Er wordt geen concrete technische eis overtreden, maar niettemin verkeert de auto in onvoldoende staat van onderhoud. Zonder het kapstokartikel zou tegen een dergelijk voertuig niets kunnen worden ondernomen hetgeen uit verkeersveiligheidsoogpunt onaanvaardbaar is.

2. In de tweede plaats bestaat er een vrijwel onbeperkte variëteit van denkbare gebreken, welke onmogelijk kan worden gevat in een relatief beperkt aantal concrete technische eisen. Een kapstokartikel als het voorliggende biedt de rechter de mogelijkheid om indien de concrete eisen tekort schieten, op creatieve wijze met technische gebreken om te gaan. In die zin kan het artikel de rol van vangnet vervullen. Voorop staat evenwel het uitgangspunt dat de concrete technische eisen voldoende moeten zijn om de doeleinden van de WVV 1994 te verwezenlijken. Van het kapstokartikel zal dan ook een terughoudend gebruik moeten worden gemaakt.

b. Verlichting

Een ander algemeen aspect bij de permanente eisen betreft de verlichting. Er is onderzocht in hoeverre het wenselijk is de huidige regeling, opgenomen in het derde lid van artikel 13, aan te passen. Het genoemde derde lid geldt slechts bij duistere omstandigheden: van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang alsmede gedurende de schemering en bij dag, wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om de aanwezigheid van het voertuig door anderen te doen opmerken. Het *tweede lid* van de voorliggende bepaling geldt daarentegen zowel 's nachts als overdag.

Dat op grond van het WVR overdag niet aan de eisen inzake verlichting, met uitzondering van eisen inzake remlichten (stoplichten) en richtingaanwijzers, behoefte te worden voldaan is historisch verklaarbaar. Immers, voor 1966 maakten de gedragsregels, thans opgenomen in het RVV, deel uit van het WVR. Een afzonderlijke gedragsregel omtrent het gebruik van lichten bestond niet en artikel 13, derde lid, j° art. 84 betrof zowel de aanwezigheid van lichten als het gebruik daarvan. De in artikel 84 vervatte

verlichtingstabel spreekt dan ook herhaaldelijk over het «voeren van lichten».

In de nieuwe voertuigreglementering is getracht te komen tot een duidelijk systeem waarbij in het voorliggende besluit alleen de *aanwezigheid* van lichten wordt geregeld terwijl het RVV het *gebruik* van die lichten regelt.

Door de uitbreiding van de werkingssfeer van de verlichtingseisen wordt een bezwaar van de huidige constructie in het WVR ondervangen met betrekking tot APK-plichtige voertuigen. Ingevolge het WVR behoeft de verlichting overdag niet aan de eisen te voldoen, maar in het kader van de APK worden de aanwezigheid, de werking en de toestand van de verlichting wel getoetst aangezien de verlichtingseisen wezenlijk voor de veiligheid worden geacht. Het wordt dan ook niet onredelijk geacht dat voertuigen ook overdag over adequate verlichting beschikken. Het argument van voertuigbezitters dat zij bij duistere omstandigheden niet van hun voertuig gebruik maken, wordt niet steekhoudend geacht. Ook overdag kunnen de weersomstandigheden immers van zodanige aard worden dat het gebruik (en dus de aanwezigheid) van verlichting noodzakelijk is. Gelet op het voorgaande is er derhalve alle reden om de aanwezigheid van verlichting ook overdag verplicht te stellen.

De verlichtingseisen komen daarmee onder 5.1.1, eerste lid, onderdeel c te vallen. Het eerste lid betreft rijdende voertuigen. Er dienen echter ook eisen aan stilstaande voertuigen te worden gesteld (bijvoorbeeld retroreflectie); die eisen zijn ondergebracht in het tweede lid.

Een aspect verdient hierbij nog aandacht, namelijk dat de verlichting van met name motorrijtuigen nogal eens pleegt te sneuvelen bij aanrijdingen. De nieuwe constructie brengt mee dat in een dergelijk geval de bestuurder die na de aanrijding zijn weg wil vervolgen, terstond strafbaar is aangezien de verlichting niet in orde is. Naar het voorkomt is hier geen sprake van een echt problematische situatie. Het kan zeer wel aan het beleid van en de prioriteitenstelling door politie en justitie worden overgelaten om in dergelijke gevallen redelijk op te treden. De aandacht zij erop gevestigd dat dezelfde situatie zich thans reeds voordoet ten aanzien van remlichten en richtingaanwijzers. Van problemen daarbij in de praktijk is niet gebleken.

Het over de gehele linie voorschrijven dat de verlichting van voertuigen ook overdag aanwezig moet zijn, gaat voor een aantal voertuigen wellicht te ver. Te denken valt bijvoorbeeld aan bepaalde soorten fietsen die zeker niet altijd van verlichting zijn voorzien (bijvoorbeeld racefietsen en kinderfietsen). Het lijkt redelijk om met het oog op dergelijke voertuigen een uitzondering op te nemen, aangezien anders een norm wordt gesteld waarvan thans reeds vaststaat dat die massaal zal worden overtreden. Voor de desbetreffende categorieën voertuigen wordt er in voorzien dat de verlichtingseis slechts geldt bij nacht en bij dag wanneer het zicht ernstig wordt belemmerd. Dit laatste wordt geregeld bij de gebruikseisen terwijl bij de permanente eisen de aanwezigheid van die voorzieningen die altijd aanwezig moeten zijn, wordt geregeld. Voordeel van deze constructie is dat direkt kan worden afgelezen welke eisen alleen bij nacht gelden en welke ook overdag (bijvoorbeeld de rode achterretroreflector).

Daarmee is er ook voor de hier bedoelde voertuigen geen behoefte meer aan een bepaling als in het derde lid van artikel 13, aangezien ook hier de eisen onder het eerste lid, onderdeel c, van artikel 5.1.1 komen te vallen.

c. Gebruikseisen

Tot slot dient hier nog aandacht te worden besteed aan het tweede lid van artikel 13, betreffende de belading van voertuigen. De beladingseisen zijn aan te merken als gebruikseisen. Deze gebruikseisen zijn afgesplitst

van de permanente eisen betreffende bouw en inrichting en zijn ondergebracht in een afzonderlijke afdeling, welke valt onder een eigen verbodsbepaling.

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.1.2.

d. *Aansprakelijke persoon*

In de Wegenverkeerswet 1994 is een duidelijke scheiding aangebracht tussen enerzijds de toelatingseisen en anderzijds de permanente eisen voor voertuigen. (Zie de artikelen 21 en 71 van de wet).

Anders dan bij de toelatingseisen moet bij de permanente eisen worden voorzien in een verbodsbepaling (verboden gedrag) en een normadressaat (degene tot wie de verbodsbepaling zich richt).

Bij de toelatingseisen, die zich in hoofdzaak richten tot de fabrikanten van voertuigen, is zulks niet noodzakelijk aangezien de handhaving plaatsvindt via het kentekenbewijs. Dit bewijs wordt immers pas afgegeven na toelating van een voertuig. Voor de toelatingseisen die worden gehandhaafd via de permanente eis dat het voertuig tot een goedgekeurd type moet behoren, moet daarentegen worden voorzien in een verbodsbepaling en een normadressaat. Het voorliggende artikel bevat voor alle technische eisen waaraan moet worden voldaan met betrekking tot voertuigen waarmee over de weg wordt gereden alsmede voor de bouw en inrichting van voertuigen die op de weg staan, een dergelijke verbodsbepaling en een normadressaat, overeenkomstig artikel 13 WVR.

Er is van afgezien om voor iedere concrete permanente eis een afzonderlijke verbodsbepaling te formuleren aangezien dan bij iedere permanente eis de verboden gedraging (rijden, laten rijden) en de aansprakelijke persoon (bestuurder, eigenaar/houder) zou moeten worden herhaald, hetgeen zou leiden tot een zeer omvangrijke regelgeving. Een algemeen artikel verdient om die reden de voorkeur.

De *aanhef* van het *eerste lid* stelt de bestuurder c.q. de eigenaar of houder aansprakelijk voor overtreding van de technische eisen. Voor de bestuurder is de verboden gedraging het rijden en voor de eigenaar of houder van het voertuig het laten rijden. Artikel 13 WVR spreekt ten aanzien van de eigenaar/houder over «doen of laten rijden». Artikel 9, tweede lid, WVV (en in navolging daarvan artikel 36, zesde lid, van de wet) spreekt daarentegen alleen over «laten rijden».

Bij de wet van 26 september 1974, Stb. 546 (wetswijziging in verband met kentekenplicht van op de weg staande voertuigen) is in de WVV «doen of laten rijden» vervangen door «laten rijden». De memorie van toelichting (Kamerstukken II, 1973-1974, 12 637, nr. 3) vermeldt daaromtrent het volgende: «De aandacht wordt erop gevestigd dat onder het «laten rijden» van het motorrijtuig door de eigenaar of houder ook begrepen wordt het «doen rijden» door deze. De door het «doen rijden» uitgedrukte opdracht tot rijden impliceert immers de door het «laten rijden» uitgedrukte toestemming van de eigenaar of houder om met het motorrijtuig te rijden».

Nu aan het begrip «doen rijden» naast «laten rijden» kennelijk geen zelfstandige betekenis toekomt, wordt in deze thans aangesloten bij de wet.

e. *Bouw of inrichting*

Onderdeel a verbiedt het gebruik indien het voertuig «niet deugdelijk van bouw of inrichting is, dan wel rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert». «Rijtechnisch niet in voldoende staat van onderhoud» is een begrip dat vanaf het begin (1950), in het WVR heeft bestaan. Dit begrip spreekt voor zichzelf.

De woorden «niet van deugdelijke bouw of inrichting» zijn in 1953 (Stb. 337) in artikel 13 opgenomen. In afwijking van de onderdelen b en c van artikel 13 WVR die spreken over «ingericht» en «inrichting», wordt in

onderdeel a ook de bouw geïntroduceerd. Aangenomen wordt dat «bouw of inrichting» de gehele constructie van het voertuig omvat. De jurisprudentie maakt geen onderscheid en noemt in geval van een technisch gebrek de bouw of inrichting in een adem (HR 19-2-57, VR 157, nr. 24; Ktr. Breda 24-1-78, VR 1978, nr. 104). Gelet hierop wordt geconcludeerd dat het de voorkeur verdient het begrip «bouw of inrichting» thans te handhaven.

Onderdeel b verbiedt het gebruik indien het voertuig «zodanig is gebouwd of ingericht dat de bestuurder onvoldoende uitzicht naar voren of opzij heeft».

Allereerst kan worden opgemerkt dat bij de toelating van een voertuig tot de weg dient te worden gezien of voldoende uitzicht is gewaarborgd.

Dit hoeft echter geen garantie te zijn dat een voertuig in de praktijk ook steeds aan die eis voldoet. Zo oordeelde de Hoge Raad (HR 6-11-73, NJ 1974, nr. 135) dat een voertuig onvoldoende uitzicht had, ondanks het feit dat het was goedgekeurd en toegelaten tot de weg. Voorts is de eis met betrekking tot het uitzicht van belang voor voertuigen die geen toelatingskeuring ondergaan aangezien bij deze voertuigen eerst langs de weg kan worden gecontroleerd of de bestuurder voldoende uitzicht heeft. Een bepaling met betrekking tot het uitzicht van de bestuurder dient derhalve ook in de permanente eisen te worden opgenomen.

Artikel 13, eerste lid, onder b, WVR, is echter beperkt tot de inrichting en laat de bouw van het voertuig buiten beschouwing. Aangezien onvoldoende uitzicht echter ook een gevolg kan zijn van de gehele constructie van het voertuig (zie de toelichting op onderdeel a) wordt thans ook de bouw in de onderhavige verbodsbepaling opgenomen.

Onderdeel c verwijst rechtstreeks naar de concrete eisen waaraan een voertuig moet voldoen en vertoont overeenkomst met artikel 13, eerste lid, onder c, WVR. Overeenkomstig de onderdelen a en b is ook hier naast de inrichting de bouw van het voertuig genoemd, dit in tegenstelling tot de overeenkomstige bepaling in het WVR, artikel 13, eerste lid, onder c. De voorschriften, opgenomen bij de permanente eisen, betreffen immers de gehele constructie van het voertuig.

Onder de eisen waaraan moet worden voldaan vallen ook de verlichtingseisen, die zowel 's nachts als overdag gelden bij het rijden op de weg.

De aanwezigheid van deugdelijke verlichting is tot nu toe geregeld in artikel 13, derde lid WVR. In het algemeen deel van de toelichting op het onderhavige artikel is reeds ingegaan op de achtergrond van deze wijze van regeling van de verlichting.

Het verschuiven van de verlichtingseisen van het derde lid naar het onderhavige artikel onderdeel heeft een verruiming van de kring van aansprakelijke personen tot gevolg.

Voor wat betreft rijdende voertuigen stelt het derde lid alleen de bestuurder aansprakelijk; thans wordt tevens de eigenaar of houder die (doet of) laat rijden aansprakelijk gesteld. Voor dit onderscheid is vermoedelijk wederom het door elkaar lopen van aanwezigheidseisen en gedragsregels als oorzaak aan te wijzen. Voor de naleving van een gedragsregel (het gebruik van lichten) kan bezwaarlijk de eigenaar of houder die niet tevens bestuurder is, verantwoordelijk worden gesteld. Nu in het onderhavige artikel de verlichting als aanwezigheidseis wordt geformuleerd en op een lijn wordt gesteld met de overige technische eisen, is er geen bezwaar tegen het aansprakelijk stellen van de eigenaar of houder die (doet of) laat rijden.

Het *tweede lid* verbiedt de bestuurder en de eigenaar of houder het voertuig te laten staan indien het niet voldoet aan bepaalde eisen op het gebied van retroreflectie. Deze eisen voor stilstaande voertuigen zijn thans opgenomen in artikel 13, derde lid, WVR naast de eisen voor rijdende

voertuigen. Deze laatste eisen worden, zoals hiervoor reeds is toegelicht, ondergebracht bij de eisen inzake bouw en inrichting.

Aan het stellen van eisen met betrekking tot stilstaande voertuigen lijkt echter onverminderd behoefte te bestaan. Gedacht dient te worden aan een geparkeerd voertuig dat niet over de vereiste achterretroreflectoren beschikt en daardoor zeker bij duister onvoldoende opvalt. Aangezien voor een groot aantal voertuigen het controleren in het kader van de APK plaatsvindt, is er geen reden de aanwezigheid van retroreflectoren alleen bij duister verplicht te stellen. Verwezen moge worden naar het hiervoor daaromtrent gestelde in het algemeen deel van de toelichting op de permanente eisen.

Het *derde lid* van artikel 5.1.1 strekt ertoe te voorkomen dat nieuwe categorieën motorrijtuigen waarvoor in dit besluit geen eisen zijn opgenomen zonder meer op de weg mogen. Voor deze voertuigen zullen de permanente eisen die gelden voor personenauto's van overeenkomstige toepassing zijn. Deze bepaling vormt het sluitstuk van de nieuwe voertuigreglementering waarbij de eisen per voertuigcategorie zijn vastgelegd als toelatingseisen en permanente eisen dan wel slechts als permanente eisen. Voor niet expliciet in het Voertuigreglement genoemde voertuigen gelden derhalve in beginsel geen eisen terwijl er evenmin een verbod bestaat op het in het verkeer brengen van die voertuigen. Een regeling ter zake komt derhalve gewenst voor. Een algemeen verbod op het in het verkeer brengen van niet-geregelde voertuigen zou echter te verstrekkend zijn. Voor nieuwe soorten voertuigen die niet onder één van de in dit besluit genoemde categorieën vallen, zou het nieuwe systeem – zonder het onderhavige derde lid – betekenen dat de enige bepaling die toepassing zou kunnen vinden het zogenaamde kapstokartikel zou zijn (deugdelijke bouw en inrichting) welk artikel immers voor voertuigen in het algemeen geldt. Het enkel van toepassing zijn op een nieuwe categorie motorrijtuigen van het in zeer algemene bewoordingen gestelde kapstokartikel zal evenwel een onvoldoende waarborg zijn voor met name de veiligheid van technisch nu eenmaal gecompliceerde motorrijtuigen. In concrete gevallen zal zeker behoefte bestaan aan meer aanknopingspunten, hetgeen thans bereikt wordt door het van overeenkomstige toepassing verklaren van de voor personenauto's geldende eisen.

Indien het desbetreffende voertuig vervolgens een vaste plaats gaat innemen in het verkeer, kan worden overwogen om op die voertuigcategorie toegespitste permanente eisen op te nemen dan wel toelatingseisen en permanente eisen. Tenslotte wordt nog opgemerkt dat de onderhavige bepaling zich beperkt tot motorrijtuigen aangezien deze in het algemeen meer gevaar voor de verkeersveiligheid kunnen opleveren dan niet-gemotoriseerde voertuigen.

Artikel 5.1.2

Artikel 5.1.2 is de algemene verbodsbepaling voor de in afdeling 18 opgenomen zogenaamde gebruikseisen. Het artikel is in belangrijke mate ontleend aan het tweede lid van artikel 13 WVR, zij het dat de daar genoemde concrete gedragsregels samen met een groot aantal van de in de artikelen 14 tot en met 19 WVR vervatte gedragsregels, zijn ondergebracht in afdeling 18 van hoofdstuk 5 van het onderhavige besluit. Aangezien de gebruikseisen ook voorschriften inzake het onderling koppelen van voertuigen bevatten (verwezen moge worden naar bijvoorbeeld artikel 5.18.54), wordt in artikel 5.1.2 expliciet gesproken over samenstellen van voertuigen.

Overtreding van artikel 5.1.2 is strafbaar ingevolge artikel 8.1.

Artikel 5.1.3

Het bepaalde in dit artikel is ontleend aan artikel 15, vierde lid, WVR en beoogt te waarborgen dat bij het rijden met het voertuig wordt voldaan aan de ingevolge artikel 52, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 in het kentekenbewijs vermelde bepalingen of voorwaarden. Als gevolg van het zelfstandig kentekenplichtig worden van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg strekt het onderhavige artikel zich ook over deze voertuigen uit. Daarmee neemt het artikel een deel van de functie van artikel 16, eerste lid, WVR over, welk artikel een relatie legde tussen de aanhangwagen en het kentekenbewijs van het trekkend motorvoertuig. (Verwezen moge worden naar artikel 9.4 en de daarbij behorende toelichting).

Artikel 5.1.4

Dit artikel is ontleend aan artikel 80a, vierde lid, WVR.
Overtreding van artikel 5.1.4 is strafbaar ingevolge artikel 8.1.

Artikel 5.1.5

Voor wat betreft invalidenvoertuigen kunnen er vier verschillende soorten van voertuigen worden onderscheiden. Ter nadere toelichting moge worden verwezen naar de toelichting bij afdeling 10. De afdelingen 10 en 11 bevatten specifieke eisen voor de daar genoemde soorten invalidenvoertuigen. Voor de van bromfietsen en fietsen afgeleide invalidenvoertuigen gelden in principe de voor bromfietsen en fietsen opgenomen eisen. Artikel 5.1.5 legt dit expliciet vast. Daarbij wordt een uitzondering gemaakt voor de breedte van die voertuigen zodat voor alle invalidenvoertuigen dezelfde maximum breedte geldt. De breedte maakt zoals uit de definitie van het begrip invalidenvoertuig blijkt, onderdeel van die definitie uit. Evenals voor de bromfietsen geldt voor de daarvan afgeleide invalidenvoertuigen dat de cilinderinhoud ten hoogste 50 cm³ mag bedragen. Nu deze eis niet als technische eis bij de bromfietseisen is opgenomen – de eis maakt namelijk reeds onderdeel uit van de definitie van het begrip bromfiets – wordt in het eerste lid van artikel 5.1.5 voor de hier bedoelde invalidenvoertuigen expliciet in een voorschrift inzake de maximum cilinderinhoud voorzien.

AFDELING 2. PERSONENAUTO'S

§ 0. Algemeen

Artikel 5.2.0

Ter toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.1, tweede lid.

Artikel 5.2.1

Dit artikel bevat een aantal algemene permanente eisen waaraan een personenauto dient te voldoen. Zo moet – mede om te kunnen verifiëren of geen ongeoorloofde wijzigingen aan het voertuig zijn aangebracht – het voertuig overeenstemmen met de gegevens op het kentekenbewijs en de gegevens in het register. Daartoe dienen de keuringsinstanties bij de keuring het kentekenbewijs dan wel het kentekenregister te raadplegen; hetzelfde geldt voor de politie indien twijfel rijst omtrent de geoorloofdheid van voertuigwijzigingen.

Bedoelde bepaling is ook in artikel 36 van de wet opgenomen doch hier herhaald teneinde controle bij de APK mogelijk te maken. Bij de

APK-keuring zullen overigens niet alle gegevens worden gecontroleerd. Zo zal de kleur van het voertuig, welke ook op het kentekenbewijs staat vermeld, niet gecontroleerd worden aangezien bij een eventuele afwijkende kleur van het betrokken voertuig niet tot een verdere keuring zou mogen worden overgegaan, hetgeen een onevenredig nadeel voor de betrokken eigenaar of houder zou opleveren.

Met betrekking tot het identificatienummer (chassisnummer) wordt opgemerkt dat op het kentekenbewijs de plaats is vermeld waar het is ingeslagen. De eis met betrekking tot het identificatienummer wordt thans reeds gecontroleerd in het kader van de APK. Indien het identificatienummer afwijkt of op een andere plaats dan aangegeven is ingeslagen, kan geen APK-keuring plaatsvinden.

De onderhavige bepaling kan voorts van belang zijn ingeval het identificatienummer, bij voorbeeld na een ongeval, opnieuw moet worden ingeslagen. Indien deze plaats verschilt van de oorspronkelijke, dient het kentekenbewijs te worden aangepast.

De kentekenplaten dienen deugdelijk te zijn bevestigd. In het belang van controle en opsporing moet het kenteken goed leesbaar zijn. Hieronder wordt verstaan dat de letters en cijfers op de plaat een duidelijk contrast hebben ten opzichte van de plaat zelf. Alleen de herkenbaarheid door het «ingeperst zijn» wordt niet als voldoende leesbaar aangemerkt.

De eisen van artikel 66 WVR met betrekking tot het motornummer en de merkaanduiding zijn niet overgenomen. Controle van de eisen wordt voor wat betreft personenauto's niet langer zinvol geacht.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.2.3 en 5.2.4

Omtrent de algemene bouwwijze van de personenauto zijn in deze artikelen enige verkeersveiligheidseisen opgenomen, welke thans reeds gelden in het kader van de APK. In verband met de onmogelijkheid van controle zijn geen eisen opgenomen met betrekking tot het bewerken van delen van het voertuig of het lijmen van delen. Bovendien kunnen lijmconstructies kwalitatief goede verbindingen opleveren. De in de rijkskeuringsvoorschriften voorkomende bepalingen dat dragende chassis- of carrosseriedelen niet uit hout mogen zijn vervaardigd, dat in langsliggers geen gaten mogen worden aangebracht en dat daaraan niet mag worden gelast, zijn komen te vervallen wegens sporadisch voorkomen respectievelijk oncontroleerbaarheid. Het *tweede lid* van artikel 5.2.3 bevat de basis voor de thans reeds in het kader van de APK gehanteerde roestschadenorm.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.2.6

De toegestane afmetingen van een personenauto komen overeen met die genoemd bij de toelatingseisen. Met deze bepaling wordt beoogd om excessieve wijzigingen van reeds toegelaten voertuigen te voorkomen. De maximum hoogte bij de permanente eisen is onder alle omstandigheden bepaald op 4,00 m, aangezien bij een controle langs de weg het voertuig bezwaarlijk gemeten kan worden in onbeladen toestand.

Artikel 5.2.7

De bepalingen inzake de last (druk) onder de assen en de totale massa (gewicht) strekken ertoe om excessieve wijziging van een reeds toegelaten voertuig uit te sluiten. In twijfelgevallen zal weging van het voertuig noodzakelijk zijn.

Artikel 5.2.9

Dit artikel bevat een aantal aan de APK ontleende veiligheidseisen met betrekking tot het brandstofsysteem. De regels met betrekking tot de deugdelijkheid van de bevestiging zullen zich toespitsen op corrosie.

Artikel 5.2.10

Dit artikel bevat de permanente eisen die worden gesteld aan LPG-installaties in personenauto's. Het is een aanvulling op de summiere eisen die reeds in het kader van de APK worden gesteld aan de brandstoftank en de leidingen (APK-eisen, punt 3.2). Zowel in het kader van de periodieke keuring als op de weg kunnen de eisen worden gehandhaafd, waardoor een betere garantie voor de veiligheid kan worden geboden dan tot dusverre het geval is.

De eisen gesteld aan LPG-installaties zijn afgeleid van de Rijkskeuringsvoorschriften voor het aanbrengen van een LPG-installatie bij motorvoertuigen 1977 (RKLP 77, Stcrt. 1978, 19) welke eisen, zoals uit de naam blijkt, worden toegepast bij de inbouw van de installatie. Ingevolge het wettelijk systeem (zie artikel 98 van de wet) wordt de inbouw van een LPG-installatie in het Voertuigreglement beschouwd als een wijziging in de constructie. Bij de goedkeuring van de installatie gelden derhalve eisen, te vergelijken met de genoemde RKLP. Vervolgens worden op grond van het onderhavige artikel slechts eisen gesteld aan (de aanwezigheid van) die onderdelen waarvan in de praktijk is gebleken dat controle noodzakelijk is; controle op onderdelen waaraan (doorgaans) geen veranderingen worden aangebracht, blijft achterwege.

Het *eerste lid* verwijst naar artikel 5.2.9, waarin enige algemene eisen zijn opgenomen inzake het brandstofsysteem en -reservoir welke gelden voor personenauto's, met inbegrip van personenauto's met een LPG-installatie.

Ingevolge het *tweede lid* moet de LPG-tank permanent aan het voertuig zijn aangebracht; wisseltanks zijn uit veiligheidsoogpunt niet toegestaan.

Het *derde lid* verbiedt LPG-tanks op het dak. Proefondervindelijk is bewezen dat in geval van een aanrijding extreem grote krachten worden uitgeoefend op de bevestiging van een tank. Het verbod voorkomt derhalve dat de tank zich bij een aanrijding gaat gedragen als een voor de omgeving gevaarlijk projectiel. Het verbod op plaatsing in de motorruimte beoogt te voorkomen dat de temperatuur van het gas zodanig oploopt dat de veerveiligheid in werking treedt en gas wordt afgeblazen.

Het *vierde lid* somt de onderdelen op die aanwezig moeten zijn. Voor enige onderdelen is de aanwezigheidseis (historische eis) beperkt tot voertuigen die na een bepaalde datum in gebruik zijn genomen, dit in tegenstelling tot de situatie bij de RKLP waarbij nieuwe eisen steeds van toepassing werden afhankelijk van de datum waarop de installatie voor de eerste maal door de RDW werd goedgekeurd. In verband met de handhaving van de eisen is gekozen voor eerstgenoemd systeem aangezien controle kan plaatsvinden aan de hand van het kentekenbewijs waarop immers de datum van ingebruikneming van het voertuig is vermeld. Aan de veerveiligheid wordt voorts de eis verbonden dat deze in de buitenlucht uitmondt. Hiermee wordt beoogd dat er een verbinding aanwezig moet zijn tussen de veerveiligheid (of eventueel de gasdichte kast) en de buitenlucht. Het afblazen van de veerveiligheid in de buitenlucht is essentieel voor de veiligheid. Bij niet-afblazen in de buitenlucht kan er LPG in de besloten ruimte van het voertuig komen, waardoor verstikkingsgevaar en ontploffingsgevaar ontstaat.

Het *vijfde en zesde lid* bevatten eisen welke zijn ontleend aan de RKLP. Geen eisen worden gesteld aan de bescherming van leidingen tegen

aanrijdingen en schuivende lading. In de eerste plaats is een dergelijke eis niet eenvoudig te objectiveren. Voorts is niet aannemelijk dat na de toelating van het voertuig met de LPG-installatie op dit punt wijzigingen worden aangebracht.

Het *zevende, achtste en negende lid* bevatten primaire veiligheidseisen; de diverse onderdelen mogen, net als bij andere vitale onderdelen van het voertuig het geval is, niet door corrosie zijn aangetast of beschadigd.

Artikel 5.2.11

De milieu-eisen waaraan personenauto's moeten voldoen, zijn ondergebracht in artikel 5.2.11.

De in het *eerste en tweede lid* vervatte eisen zijn ontleend aan artikel 66, onderdeel e, WVR en aan de APK-eisen, punt 3.3.

Het *derde en vierde lid* stellen als eis dat het voertuig blijft behoren tot een goedgekeurd type als bedoeld in de milieuwetgeving, genoemd in het betrokken lid. Doel van deze eisen is om een handvat te hebben ten einde in voorkomend geval tegen bijvoorbeeld opgevoerde voertuigen op te kunnen treden. Aangezien niet alle gegevens omtrent verleende typegoedkeuringen tijdens de periodieke keuring beschikbaar zijn, leent deze eis zich er niet toe om tijdens de periodieke keuring te worden getoetst.

Ook de in het *vijfde lid* opgenomen eis inzake de geluidproductie zal niet tijdens de periodieke keuring worden getoetst. De reden hiervoor is dat de voor meting benodigde apparatuur zeer kostbaar is, terwijl problemen op het vlak van de geluidproductie slechts incidenteel voorkomen. Controle van de geluidproductie tijdens de periodieke keuring zou deze keuring zowel qua tijdsduur als qua kosten te zeer belasten. Deze eis leent zich derhalve uitsluitend voor toepassing bij controle langs de weg in incidentele gevallen, bijvoorbeeld indien op het voertuig een «sportuitlaat» is aangebracht. Inhoudelijk zijn de in het vierde en vijfde lid gestelde eisen afkomstig uit de artikelen 2 en 4 van het Besluit geluidproductie motorvoertuigen (Stb. 1981, 741). De in artikel 6 van dat besluit genoemde eis inzake behoorlijke geluiddempendheid keert niet terug vanwege het subjectieve karakter ervan. Bovendien voorziet het vijfde lid van artikel 5.2.11 in een concrete eis inzake geluidproductie.

Het *zesde lid* bevat de eisen aan uitlaatgassen en treedt in de plaats van artikel 2 van het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1982, 36).

Het *zevende tot en met negende lid* zijn ontleend aan het Besluit milieukeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging (Stb. 1991, 398) en bevatten voorschriften met betrekking tot de afstelling van de motor in het kader van de periodieke keuring. Het in het achtste lid genoemde symbool dat op het voertuig is aangebracht, doelt op het door de fabrikant van het voertuig aangebrachte plaatje waarop gegevens met betrekking tot de uitlaatgasemissie zijn vermeld.

Het *tiende lid* bevat een eis ter zake van het gehalte koolwaterstoffen in de uitlaatgassen, hetgeen een noodzakelijk gegeven vormt om tot een oordeel omtrent de conditie van de motor te komen.

De in het *elfde lid* opgenomen voorschriften inzake de hoeveelheid roet in de uitlaatgassen is afkomstig uit artikel 2 van het Besluit permanente eisen motorrijtuigen luchtverontreiniging. Destijds werd deze eis wegens het ontbreken van een meetmethode in het kader van de periodieke keuring niet getoetst. De toenmalige bezwaren van de meetmethode lijken inmiddels te kunnen worden ondervangen. Bovendien zal een meting van de hoeveelheid roet in de uitlaatgassen tijdens de APK naar verwachting door de EEG-richtlijn inzake periodieke controles van voertuigen worden voorgeschreven.

De in het *twaalfde lid* opgenomen eis is afkomstig uit richtlijn 92/55/EEG (PbEG 10 augustus 1992, L 225), bijlage, punt 8.2.1.

Het *dertiende lid* strekt ertoe te verzekeren dat de voor de diverse controles benodigde gegevens daadwerkelijk op het voertuig aanwezig zijn, aangezien bij gebreke daarvan de geformuleerde eisen zinledig zouden zijn. Ontbreekt het bedoelde symbool, dan wordt een permanente eis overtreden en zal het voertuig op die grond bij de periodieke keuring worden afgekeurd.

De inrichtingseisen van artikel 66, onderdeel d, WVR inzake hinder door damp, walm en rook en voorkoming van ontploffings- en brandgevaar zijn niet meer opgenomen aangezien op dit moment geen goede meetapparatuur voor handen is. Extreme gevallen kunnen echter worden aangepakt met artikel 5.1.1.

Het bepaalde in artikel 66, onderdeel e, WVR, tevens APK-eis, met betrekking tot gevaar of hinder voor inzittenden of vervoerde dieren is om dezelfde reden vervallen. Bovendien geldt dat deze materie niet is geregeld in een EEG-richtlijn en de permanente eisen niet strenger mogen zijn dan de in het kader van de toelating gestelde eisen.

Aangezien bij de toelating dienaangaande eveneens geen eisen worden gesteld, is ook het bepaalde in artikel 66, onderdeel e, WVR, inzake de uitmonding van de uitlaat naar rechts en de plaatsing en richting daarvan vervallen.

De APK-eis met betrekking tot radio-ontstoring is vervallen aangezien deze moeilijk controleerbaar is. In de praktijk worden op dit gebied geen problemen ervaren. De controle op radio-ontstoring in het kader van de toelating van het voertuig is afdoende.

Artikel 5.2.12

De eisen met betrekking tot de accu en de bedrading zijn bestaande APK-eisen, die worden gesteld in verband met de verkeersveiligheid, te weten het voorkomen van brand. Met betrekking tot de elektrische installatie wordt niet meer geëist dat de zekeringen in goede staat zijn en dat de accu niet mag lekken. De eerste eis wordt nu reeds in de praktijk niet gecontroleerd, terwijl de tweede eis voor de verkeersveiligheid geen betekenis heeft. Voorts mag worden aangenomen dat een voertuig veelal niet zal functioneren indien de zekeringen en de accu niet in orde zijn.

Artikel 5.2.13

De eisen met betrekking tot de motorsteunen zijn gedeeltelijk ontleend aan reeds bestaande APK-eisen. In verband met de verkeersveiligheid wordt nu met betrekking tot motorsteunen in het tweede lid ook de eis gesteld dat de aanhechting van de rubbers aan de bevestiging niet in zijn geheel mag zijn losgelaten.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.2.15

De eis inzake de snelheidsmeter is ontleend aan artikel 66, onderdeel q, WVR. Zoals reeds in de toelichting op artikel 3.2.17 is uiteengezet, is de eis inzake de kilometerteller komen te vervallen.

Artikel 5.2.16

Dit artikel, betreffende de aandrijving van de auto, beperkt zich tot enige primaire eisen inzake deugdelijke bevestiging en slijtage. Een aantal gedetailleerde eisen (APK-eisen, punt 3.4) is vervallen omdat deze hetzij in de praktijk geen rol spelen (vormgeving van aandrijf-as of flexibele koppeling; slippende koppeling), hetzij reeds onder de in het eerste lid

vervatte eis inzake deugdelijke bevestiging vallen (aanwezigheid bevestigingsbouten; scheuren in lagerhuis), hetzij slechts een preventief karakter hebben en geen verkeersveiligheidsaspecten hebben (aandrijf-hoezen).

§ 5. Assen

Artikel 5.2.18

De in dit artikel vervatte eisen met betrekking tot de assen zijn voor een deel afkomstig uit de bestaande APK-eisen, punt 3.34.

Ingevolge het *vijfde lid* zal in een ministeriële regeling de zogenaamde roestschadenorm worden opgenomen voor de beoordeling van de mate van corrosie van de bevestiging van de assen. Het verbod om bij herstelling van de assen gebruik te maken van verhitte, is komen te vervallen omdat controle daarop nauwelijks mogelijk is.

Artikelen 5.2.19 en 5.2.20

De artikelen 5.2.19 en 5.2.20 betreffen de speling van diverse fusee-onderdelen en van de wielagers, alsmede de corrosie van fuseekogel en fuseekogelhuis. Op verschijnselen van corrosie zal alleen worden gecontroleerd indien door beschadiging of door het ontbreken van een hoes de fuseekogel of de binnenkant van het fuseekogelhuis zichtbaar is. Indien zulks niet het geval is, mag worden aangenomen dat zich geen corrosie voordoet. In ieder geval is het niet de bedoeling dat bij het toetsen van deze permanente eisen wordt overgegaan tot demontage van de betrokken onderdelen.

Ingevolge beide artikelen wordt in een ministeriële regeling de mate van speling vastgelegd. Een en ander vervangt enige APK-mededelingen van de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Enige meer gedetailleerde eisen (APK-eisen, punt 3.35) onder meer omtrent de hoezen van de fuseekogels zijn vervallen in verband met praktische problemen bij de controle.

Artikelen 5.2.21 tot en met 5.2.23

De artikelen 5.2.21 tot en met 5.2.23 bevatten – nieuwe – eisen op het gebied van wielbasis, wieluitlijning en spoorbreedte. De toegestane afwijkingen berusten op ervaringsregels. Bedoelde bepalingen strekken ertoe afwijkingen als gevolg van ondeugdelijke reparaties of niet toelaatbare wijzigingen in de constructie vast te kunnen stellen. Wijzigingen in de constructie dienen immers overeenkomstig de daarvoor geschapen procedure, te zijn goedgekeurd. Verwezen moge worden naar de artikelen 6.5 en 6.9. Vervallen zijn de eisen met betrekking tot de wielnaven en stabilisatoren (APK-eisen, punten 3.37 en 3.7). Aparte controle op deze punten levert voor wat betreft personenauto's geen wezenlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid.

Artikel 5.2.24

De eisen ter zake van wielen en velgen zijn ontleend aan de APK-eisen, punt 3.36.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.2.27

In het *eerste lid* is het bepaalde in artikel 65, onderdeel a, WVR overgenomen; de wielen van motorrijtuigen moeten zijn voorzien van

luchtbanden. Voor de sporadisch voorkomende oldtimers welke niet zijn voorzien van luchtbanden, zal op het kentekenbewijs hieromtrent een aantekening worden gemaakt.

Het tweede, derde, vierde, zesde en zevende lid zijn afkomstig van artikel 65, onderdeel a, WVR.

Het *tweede lid* bepaalt dat de banden geen beschadigingen mogen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is. Het materiaal waarvan de banden zijn vervaardigd, speelt bij deze eis dus geen rol meer.

Het *derde lid* bevat de bepaling dat de band geen uitstulpingen mag vertonen. Deze verschijnselen wijzen immers op een zwakke plek, hetgeen tot een klapband kan leiden.

Op grond van het *vierde lid* dient de minimum profieldiepte van de banden 1,6 mm te bedragen.

In het *zesde lid* is bepaald dat de banden op een as dezelfde karkasstructuur moeten hebben. Deze eis wordt gesteld in verband met de verkeersveiligheid (rij- en remgedrag van het voertuig).

Enige nadere eisen omtrent de banden, onder meer omtrent het loopvlak en de profilering, zijn vervallen aangezien deze te gedetailleerd zijn. Veelal worden voertuigen die niet voldoen aan deze eisen reeds op andere gronden afgekeurd.

Het *zevende lid* verbiedt – ter bescherming van het wegdek – het gebruik van zogenaamde spijkerbanden.

Artikel 5.2.28

Het *eerste lid* betreft de aanwezigheid van een goed werkend veersysteem en stemt overeen met het bepaalde in de toelatingseisen in artikel 3.2.24. De in het *tweede lid* aan het veersysteem gestelde eisen zijn inhoudelijk ontleend aan punt 3.5 van de APK-eisen. In het *derde lid* wordt de aanwezigheid van schokdempers geëist en worden daaraan ook eisen gesteld. Schokdempers zijn vereist voor personenauto's ongeacht het toegepaste veersysteem. De in het *vierde lid* bedoelde regels zullen betrekking hebben op corrosie.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.2.29

De eisen met betrekking tot de stuurinrichting zijn ondergebracht in artikel 5.2.29 en vervangen punt 2.1 van de APK-eisen en een APK-mededeling van de Directeur van de RDW. Het subjectieve criterium dat kruiskoppelingen niet versleten mogen zijn, is vervangen door het in het *vierde lid* genoemde criterium inzake zichtbaar spelingsvrije overbrenging. Het *zesde lid*, dat bepaalt dat de verbindingen in het stangenstelsel niet teveel speling mogen vertonen, vergt lagere regelgeving. De lagere regelgeving met betrekking tot het derde lid zal betrekking hebben op corrosie. Het *negende lid* biedt daartoe de basis. Voor het bepaalde in het *zevende lid* omtrent corrosie van kogel en kogelhuis, moge worden verwezen naar het daaromtrent gestelde in de toelichting op artikel 5.2.19. De stuurbekrachtiging vormt een wezenlijk onderdeel van de stuurinrichting. Om die reden zijn in het *achtste lid* op de stuurbekrachtiging toegespitste eisen opgenomen. Deze zijn ontleend aan de APK-eisen, punt 2.1.4.3, en sterk vereenvoudigd.

Een groot aantal gedetailleerde APK-eisen is komen te vervallen omdat deze moeilijk handhaafbaar of niet van betekenis voor de verkeersveiligheid zijn. Als voorbeelden kunnen worden genoemd herstelling door verhitte, en aanwezigheid stofhoezen (APK-eisen, punt 2.1.4.1).

Artikel 5.2.31

In dit artikel zijn de algemene eisen met betrekking tot de reminrichting vastgelegd. Het *eerste lid* betreft een aantal eisen die voor het gehele remsysteem als zodanig gelden, zoals de eis inzake deugdelijke bevestiging van de onderdelen. De volgende leden bevatten specifieke eisen voor de verschillende onderdelen van het remsysteem. Deze eisen gelden uiteraard alleen voor zover het voertuig van het betrokken onderdeel is voorzien. Als voorbeeld kan de rembekrachtiger worden genoemd. De in het *tweede tot en met achtste lid* opgenomen bepalingen zijn ontleend aan de punten 1.1.1 en 1.1.3 van de APK-eisen. Daarbij is een aantal eisen, bij voorbeeld inzake speling van draaipunten en inzake het borgen van verbindingen, komen te vervallen. Deze eisen worden namelijk reeds voldoende gewaarborgd door de in het eerste lid van artikel 5.2.31 vervatte eisen.

Het *derde lid* bepaalt dat de slag van het rempedaal van een hydraulisch remsysteem niet door een aanslag mag worden beperkt. Deze bepaling heeft dezelfde strekking als punt 1.1.1 van de APK-eisen, waarin staat dat het rempedaal geen te grote vrije slag mag hebben. Hierbij wordt opgemerkt dat de onderhavige bepaling uiteraard ook geldt voor bedieningsorganen die dezelfde functie hebben, zoals bijvoorbeeld bedieningsorganen voor handbediening, aangebracht in een aangepast voertuig. Onder een aanslag is bijvoorbeeld begrepen een mechanische aanslag of een aanslag in de vorm van bekledingsmateriaal onder het pedaal.

Met de in het *vijfde lid* genoemde misvorming van remslangen wordt bedoeld op verschijnselen als bulten en bobbel, welke wijzen op inwendige defecten. Het *zesde lid* is afgeleid van de APK-eisen en strekt ertoe de vereiste bewegingsmogelijkheden van de remschoenen te kunnen controleren en het falen van het remsysteem door versleten remvoering te voorkomen. De in het *zevende lid* opgenomen bepaling omtrent remtrommel en remschijf treedt in de plaats van de oude vage norm dat bedoelde onderdelen «in goede staat» dienen te verkeren (APK-eisen, punt 1.1.1). De in het *negende lid* opgenomen eis inzake de stofhoezen is afkomstig uit richtlijn 92/54/EEG, bijlage, punt 1.1.16. De in het *tiende lid* opgenomen eis inzake de werking en het waarschuwings-sig-naal van het eventueel aanwezige anti-blokkeersysteem is ontleend aan punt 1.6 van de bijlage bij richtlijn 92/54/EEG (tot wijziging van richtlijn 77/143/EEG inzake de technische controle van voertuigen). Omtrent de mate waarin corrosie van de onderdelen van de reminrichting alsmede de bevestiging daarvan is toegestaan, kunnen in lagere regelgeving regels worden vastgesteld (*elfde lid*).

Artikel 5.2.32

Dit artikel betreft de waarschuwingseinrichting met betrekking tot het remvloeistofpeil en het signaal dat kenbaar maakt dat de goede werking van het hydraulisch remsysteem in gevaar komt. Inhoudelijk zijn de eisen afkomstig uit artikel 73 WVR.

Artikel 5.2.38

Met betrekking tot de bedrijfsrem worden slechts enige eenvoudig controleerbare eisen met betrekking tot remvertraging en verdeling van de remwerking over de wielen gesteld. Deze eisen zijn afkomstig uit artikel 73 WVR en uit de APK-eisen, punten 1.1.2 en 1.1.3.

De remvertragingswaarden zijn in het Voertuigreglement opgenomen met één cijfer achter de komma, zulks aangezien het technisch bezwaarlijk

is op twee cijfers achter de komma nauwkeurig te meten. In voorkomend geval is daarvoor een bestaande waarde, zoals de frequent als eis voorkomende waarde van $3,86 \text{ m/s}^2$, naar beneden afgerond op $3,8 \text{ m/s}^2$.

Krachtens het *vierde lid* moet de remwerking redelijk gelijkmatig over de wielen van elke as en over de assen onderling zijn verdeeld. In de nadere regels, genoemd in het *vijfde lid* zullen normen worden opgenomen met betrekking tot de beproeving van hydraulische remmen met behulp van een rollenremtestbank (eerste en tweede lid) en met betrekking tot overberemming van de achteras (vierde lid).

De permanente eisen geven geen regeling meer voor controle van de noodrem of hulprem. Zowel de parkeerrem als een deel van de bedrijfsrem kan als hulprem fungeren, die ten minste de helft van de remvertraging van de bedrijfsrem moet behalen. Het is bij de typegoedkeuring aan de constructeur waar hij voor kiest: een circuit van de bedrijfsrem of de parkeerrem. Een willekeurige keuringsinstantie zal niet op de hoogte van deze keuze zijn. Indien de noodrem gevormd wordt door een deel van de bedrijfsrem, dan zou een circuit van de bedrijfsrem voor de beproeving losgenomen moeten worden. Dit zal uiteindelijk een groot aantal defecte bedrijfsreminrichtingen kunnen opleveren, zodat een dergelijke beproeving sterk ontraden moet worden.

Daarnaast is er de mogelijkheid dat de noodrem door een geheel afzonderlijk systeem wordt gevormd, maar dat komt in de praktijk nooit voor. Deze overwegingen hebben ertoe geleid dat beproeving van de noodrem als permanente eis is komen te vervallen.

Artikel 5.2.39

Dit artikel bevat de uit artikel 73 WVR alsmede punt 1.3.2 van de APK-eisen afkomstige eisen met betrekking tot de parkeerrem of handrem. Een aantal in punt 1.3.1 genoemde eisen is als te subjectief of overgeregeld komen te vervallen.

Artikel 5.2.40

Het bepaalde in dit artikel inzake hulpremsystemen is ontleend aan richtlijn 92/54/EEG, bijlage, punten 1.3.1 en 1.3.2.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.2.41

Het *eerste lid* stelt thans naast eisen aan het sluiten (punt 3.22 APK-eisen) ook eisen aan het openen van de deuren. Dit is van belang bij ongelukken. Defecte deurhandels beperken vlucht- en hulpmogelijkheden. Gezien het bestaan van kindersloten is het echter niet opportuun om zowel opening van binnen als van buiten te eisen. De eisen zijn voorts ingevolge richtlijn 70/387/EEG beperkt tot de deuren die direct toegang geven tot de personenruimte. Als deur wordt in dit verband aangemerkt een voor personen bestemde doorgang.

Het *tweede lid* (punt 3.23 APK-eisen) beperkt zich tot de motorkap of het kofferdeksel aan de voorzijde van het voertuig, welke onderdelen bij onverwachts losraken het uitzicht van de bestuurder kunnen belemmeren.

Overige eisen aan de carrosserie, zoals met betrekking tot scharnieren, sloten en deurstijlen, zijn vervallen. In extreme gevallen kan worden teruggevallen op het algemene artikel inzake deugdelijke bouw en inrichting (artikel 5.1.1).

Artikel 5.2.42

Dit artikel is ontleend aan punt 3.27 van de APK-eisen. Toegevoegd is de eis dat de ruiten niet mogen zijn voorzien van onnodige voorwerpen die het uitzicht van de bestuurder beperken. Te denken valt daarbij aan stickers, lichtdoorlaatbaarheid beperkende folies of voor wat betreft de achterrait, jaloezieën die de achterrait dichtmaken. Een en ander zal in lagere regelgeving nader kunnen worden ingevuld. De eis dat de ruiten uit veiligheidsglas moeten bestaan, is komen te vervallen omdat hieraan in de praktijk reeds altijd wordt voldaan.

Artikel 5.2.43 en 5.2.44

De eisen aan de ruitewisserinstallatie zijn beperkt: de installatie dient aanwezig te zijn en dient goed te werken. Hetzelfde geldt voor de ruitesproeier.

De eis inzake een installatie ter ontdooiing en ontwaseming wordt slechts gesteld met betrekking tot de voorruit. Net als bij de toelating worden geen eisen gesteld met betrekking tot de achterrait. De in de onderhavige artikelen vervatte eisen zijn ontleend aan artikel 66, onderdelen kk en t, WVR (APK-eisen, punt 3.28 tot en met 3.30). Bij de voorschriften voor de wijze van keuren bij de APK zal met betrekking tot de ruitewissers worden aangegeven wat onder een goede werking wordt verstaan.

Artikel 5.2.45

De in het *eerste tot en met vierde lid* gestelde eisen zijn afkomstig uit artikel 66, onderdeel g, WVR en de daarop gebaseerde ministeriële regeling. In het *vijfde lid* is omtrent de verplichte spiegels slechts bepaald dat het spiegelglas geen breuken mag vertonen en niet in ernstige mate mag zijn verweerd (APK-eisen, punt 3.26). Overige voorschriften omtrent het gezichtsveld en spiegelende oppervlakten, thans opgenomen in een ministeriële regeling ter uitvoering van artikel 66, onderdeel g, WVR, worden niet meer gegeven aangezien aan dermate gedetailleerde eisen voor personenauto's geen behoefte meer bestaat.

Artikel 5.2.46

Het *eerste lid* is ontleend aan de APK-eisen, punt 3.25. Voorts worden eisen gesteld aan de vergrendeling van de verstelinrichtingen van zitplaatsen. Een en ander geschiedt met het oog op de veiligheid van de inzittenden. Het *tweede lid* bevat de basis voor regels met betrekking tot corrosie.

Artikel 5.2.47

Het *eerste lid* bepaalt dat nieuwe voertuigen voor alle naar voren gerichte zitplaatsen ook gordels moeten hebben. Aan een uitzonderingsmogelijkheid voor bepaalde voertuigen bestaat geen behoefte, aangezien alle fabrieksmatig vervaardigde voertuigen op dat tijdstip van bevestigingspunten worden voorzien.

Het *derde lid* handhaaft de bestaande uitzondering met betrekking tot de aanwezigheid van autogordels voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1971 doch voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, die blijkens een aantekening op het kentekenbewijs geen bevestigingspunten voor autogordels hoeven te hebben. Te denken valt daarbij aan auto's met een open carrosserie en tot personenauto omgebouwde bedrijfsauto's.

Het *vijfde lid* stelt eisen aan het oprolmechanisme van de gordel. Deze

eis geldt uiteraard niet voor gordels die niet zijn voorzien van zo'n mechanisme. Het *zesde lid* bevat de basis voor regels met betrekking tot corrosie.

De eis dat autogordels moeten behoren tot een goedgekeurd type (artikel 66, onderdeel s, WVR) wordt niet langer gesteld. Enerzijds wordt daar in het kader van de toelating van voertuigen reeds aandacht aan besteed, anderzijds geeft ook de vervangingsmarkt geen aanleiding tot problemen op dit punt. Het is derhalve niet noodzakelijk de met de handhaving van de permanente eisen belaste instanties met het controleren van keurmerken te belasten.

Artikel 5.2.48

Het *eerste tot en met het derde lid* vervangen het bepaalde in artikel 65, onderdeel k, WVR. Het *eerste lid* verbiedt zonder meer alle scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren. Het onderscheid dat artikel 65, onderdeel k, maakte tussen scherpe delen die uit technisch oogpunt onnodig zijn en delen die wel nodig zijn, is vervallen aangezien een beoordeling van het nodig dan wel onnodig zijn van een onderdeel van het voertuig arbitrair is. Ook in de jurisprudentie werd genoemd onderscheid niet meer gemaakt en werd het verbod van artikel 65, onderdeel k, betrokken op alle delen die uit technisch oogpunt onnodig scherp zijn (vgl. HR 10 april 1979, NJ 1979, 420).

Daarentegen wordt thans wel onderscheid gemaakt tussen scherpe delen en uitstekende (niet scherpe) delen.

Het *tweede lid* bepaalt dat uitstekende delen van het voertuig, die het gevaar voor lichamelijk letsel aanzienlijk kunnen vergroten ten opzichte van het algemeen erkende risico dat deelname aan het verkeer met zich meebrengt, steeds moeten zijn afgeschermd. Het betreft hier niet zonder meer alle uitstekende delen, doch slechts die welke het gevaar op letsel aanzienlijk kunnen vergroten. Spiegels en antennes zullen derhalve in beginsel niet onder het vereiste van afscherming vallen. Voor wat betreft de afscherming van uitstekende delen moet worden gedacht aan afscherming door middel van gebogen platen of stangen.

Het *derde lid* verklaart het eerste en tweede lid buiten toepassing voor scherpe en uitstekende delen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden, een en ander overeenkomstig artikel 65, onderdeel k, WVR. Het *vierde tot en met zesde lid* zijn ontleend aan respectievelijk de punten 3.10, 3.9 en 3.16 van de APK-eisen, waarbij de eisen inzake wielafschermingen zijn uitgebreid tot de aanwezigheid van die voorzieningen.

Een aantal eisen met betrekking tot de veiligheid aan de buitenzijde van het voertuig is in verband met overregulering komen te vervallen. Dit betreft onder meer eisen aan bumpers, stootbalk (niet relevant voor personenauto's) en opendak-constructies.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.2.51 en 5.2.53

Deze artikelen betreffen grotendeels de regeling van thans reeds ingevolge het WVR verplichte verlichting. De term stoplichten is vervangen door het meer correcte begrip remlichten. Nieuw is dat achteruitrijlichten, mistachterlichten en zijrichtingaanwijzers verplicht worden. In verband met het feit dat o.a. op basis van de in artikel 2.3 vervatte restantvoorradenregeling gedurende een jaar nog voertuigen kunnen worden toegelaten die nog niet aan de nieuwe eisen voldoen, gelden de permanente eisen eerst na verloop van dat jaar. De voorschriften inzake de markering aan de achterzijde van het voertuig (artikel 5.2.51, onderdeel p) zijn ontleend aan ECE-reglement nr 70. Nieuw

daarbij is dat nu ook een markering die wordt gevormd door vier afzonderlijke borden, toegestaan is.

In vergelijking tot het WVR wordt bij de permanente eisen niet langer voorzien in gedetailleerde plaatsingsvoorschriften voor lichten en retroreflectoren. In de eerste plaats mag er vanuit worden gegaan dat de (uit EEG-richtlijnen en ECE-reglementen voortvloeiende) plaatsing daarvan in het kader van de keuring voor de toelating tot de weg afdoende is gecontroleerd. Voorts blijkt ook de vervanging van lichten en retroreflectoren in de praktijk geen problemen op te leveren. Derhalve kan in beginsel worden volstaan met de eisen dat de lichten en retroreflectoren aanwezig zijn (artikel 5.2.51), de juiste kleur hebben (artikel 5.2.53), goed functioneren (artikel 5.2.55, eerste lid) en symmetrisch zijn geplaatst (artikel 5.2.55, vierde lid). Tenslotte biedt artikel 5.2.61 een handvat om tegen kennelijke misstanden op het gebied van de plaatsing van verlichting te kunnen optreden. Op deze wijze wordt bereikt dat zowel de burger als de met de handhaving belaste instanties niet langer worden geconfronteerd met een grote hoeveelheid zeer gedetailleerde plaatsingseisen.

Artikel 5.2.55

Dit artikel stelt een aantal algemene eisen aan de verplichte verlichting. Krachtens het *eerste lid* moet de verplichte verlichting goed werken. Als algemene eis geldt daarnaast krachtens het *vierde lid* voor de verplichte en de facultatieve lichten dat deze van gelijke sterkte moeten zijn.

Het *tweede lid* bepaalt dat de verlichting deugdelijk moet zijn bevestigd. Deze eis impliceert dat zware roest niet is toegestaan. Zonodig wordt dit verder geconcretiseerd in lagere regelgeving.

Ingevolge het *derde lid* mogen de glazen – waaronder zijn te verstaan de lichtdoorlatende gedeelten – van de verlichtingsarmaturen o.a. niet zodanig zijn beschadigd dat de functie van het licht nadelig wordt beïnvloed. Deze eis is een versoepeling ten opzichte van de huidige situatie waarin geen enkele breuk is toegestaan. Een beschadiging waarbij in bijvoorbeeld een rood achterlicht wit licht zichtbaar is, is uiteraard verboden. Voorts mogen de glazen niet zodanig zijn bewerkt dat de lichtopbrengst wordt verminderd. Deze eis wordt gesteld om te voorkomen dat glazen zwart gespoten worden als imitatie van bijvoorbeeld zwart getinte glazen van achterlichten die wel aan de eisen voldoen. In lagere regelgeving kan hieraan zonodig invulling worden gegeven. Vervallen is het voorschrift inzake de frequentie van de richtingaanwijzers aangezien dit voldoende geregeld wordt door het bepaalde in het eerste lid («goed werken»).

Het *vijfde lid* bepaalt dat de lichten niet mogen zijn afgeschermd. Deze vanzelfsprekende eis is thans slechts te vinden in de rijkskeuringsvoorschriften t.a.v. de achterlichten en de retroreflectoren en komt in het WVR niet expliciet voor. Tegen het afschermen van lichten kan slechts worden opgetreden op grond van artikel 13 WVR. De onderhavige bepaling beoogt een concreet aanknopingspunt te bieden voor de handhaving. Overigens komt het in de praktijk voor dat de markering aan de achterzijde van een voertuig (artikel 5.2.51, onderdeel p) bij de toelating van het voertuig tot de weg reeds voor een klein deel door de voertuigconstructie, bijvoorbeeld een trapje, is «afgeschermd». Gelet op de grootte van de markeringsborden kan in dit geval niet worden gesproken van daadwerkelijk «afschermen», aangezien de functie van de markeringsborden hierdoor niet wezenlijk wordt aangetast. Een uitzondering op het verbod van afscherming wordt gemaakt voor afscherming door een lastdrager als bedoeld in artikel 5.18.7, welke lastdrager is voorzien van extra verlichting en retroreflectoren.

Het *zesde lid* is ontleend aan punt 4.3 van de APK-eisen.

Het *zevende lid* maakt lagere regelgeving mogelijk met betrekking tot

het tweede en derde lid. Voor wat betreft het tweede lid zal het gaan om corrosie.

Artikel 5.2.56

Dit artikel stelt in het *eerste lid* eisen aan de afstelling van het dimlicht, welke afkomstig zijn uit punt 4.1.2 van de APK-eisen. Uitgangspunt is dat de afstelling plaatsvindt met een koplampstestapparaat (APK) dan wel met een verlichtingsscherm (politie).

Onderdeel d ziet op de zogenaamde asymmetrische verlichting die thans gebruikelijk is voor personenauto's die deelnemen aan rechtsrijdend verkeer.

Aangezien het met het oog op de periodieke keuring wenselijk is nadere regels te stellen omtrent de mate waarin corrosie van de reflector is toegestaan, bevat het *derde lid* daartoe de basis.

Artikelen 5.2.57 en 5.2.59

Deze artikelen betreffen de facultatieve verlichting.

Aangezien de in artikel 5.2.57 bedoelde lichten niet verplicht zijn, is niet voorzien in de eis dat de lichten goed werken en niet zijn afgeschermd.

Artikel 5.2.59, zevende lid, maakt hierop evenwel een uitzondering voor wat betreft de mistlichten aan de voorzijde van het voertuig. Deze lichten treden immers in de plaats van de (verplicht aanwezige) grote lichten of dimlichten (artikel 34, eerste lid, RVV 1990 verbiedt het voeren van groot licht of dimlicht indien mistlicht aan de voorzijde wordt gevoerd), zodat het in de rede ligt de genoemde eisen omtrent de werking van de lichten wel ten aanzien van de mistlichten aan de voorzijde te stellen. Het *tweede lid van artikel 5.2.57* voorziet erin dat lichten die alleen verplicht zijn gesteld voor na een bepaalde datum in gebruik genomen voertuigen, niettemin toegestaan zijn voor voertuigen op of vóór die datum in gebruik genomen. Te denken valt in het bijzonder aan mistlichten aan de achterzijde van het voertuig. Zonder deze bepaling zouden deze lichten ingevolge artikel 5.2.65 niet zijn toegestaan. Ter toelichting op *artikel 5.2.57, derde lid*, moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.46, tweede lid.

Artikel 5.2.61

Het onderhavige artikel biedt enige zeer algemene voorschriften op het gebied van de plaatsing van lichten in de breedterichting van het voertuig. Daarmee beoogt het een handvat te bieden aan de met de handhaving van de voertuigeisen belaste instanties ten einde kennelijke misstanden te kunnen aanvatten. De voorschriften strekken ertoe, zonder al te zeer in detail te treden, te voorkomen dat de herkenbaarheid van lichten voor wat betreft de aanduiding van de breedte van het voertuig, verloren gaat.

Artikelen 5.2.62 en 5.2.63

Deze artikelen zijn ontleend aan de punten 4.10 en 4.9 van de APK-eisen. Vervallen is het voorschrift (punt 4.10) omtrent de plaats van het verklikkerlicht voor het mistachterlicht aangezien dit in de praktijk geen probleem oplevert.

Artikel 5.2.64

Het verbod inzake verblindende verlichting aan voertuigen is overgenomen uit punt 31 van de bij artikel 84 WVR behorende verlichtingstabel. In beginsel vallen werklichten en richtlichten niet onder de hier bedoelde

verblindende verlichting, omdat het gebruik zodanig kan zijn dat geen verblinding optreedt.

Artikel 5.2.65

In het Voertuigreglement is het in het WVR voorziene systeem overgenomen dat voertuigen niet meer lichten mogen hebben dan voorgescreven of toegestaan. De bepaling strekt ertoe te voorkomen dat voertuigen worden voorzien van allerlei ongeregelde lichten, hetgeen een negatieve invloed kan hebben op het verkeersbeeld en op de verkeersveiligheid.

§ 11. Verbinding tussen personenauto en aanhangwagen

Artikel 5.2.66

De in het *eerste lid* opgenomen eis is afkomstig uit de APK-eisen, punt 3.12. Het *tweede lid* bevat een aantal nieuwe eisen omtrent de staat van kogelkoppelingen. Kogelkoppelingen zijn bij personenauto's de meest voorkomende koppelingssoort. Voor die sporadische gevallen waarin een ander soort koppeling is toegepast, bevat het *derde lid* een verwijzing naar de eisen aan die – in de afdeling bedrijfsauto's ondergebrachte – andere koppelingen.

§ 12. Diversen

Artikel 5.2.71

Het *eerste lid* eist, conform artikel 66, onderdeel c, WVR, de aanwezigheid van ten minste één geluidssignaalinrichting (hoorn) met vaste toonhoogte. Blijkens de term «ten minste» is het derhalve toegestaan meer dan een hoorn te hebben.

Het *tweede lid* staat een geluidssignaalinrichting toe ten behoeve van het achteruitrijden alsmede een alarminstallatie ter voorkoming van diefstal of ongeoorloofd gebruik.

In het *derde lid* is een verbod opgenomen voor andere dan de verplichte of toegestane geluidssignaalinrichtingen. Dit verbod betekent derhalve dat geluidssignaalinrichtingen met niet-vaste toonhoogte zijn verboden, behalve voor voertuigen voor politie, brandweer en ziekenvervoer.

AFDELING 3. BEDRIJFSAUTO'S

§ 0. Algemeen

Artikel 5.3.0

Ter toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.2.1, tweede lid.

Artikel 5.3.1

De onderdelen a, b, d en e van dit artikel zijn hetzelfde als de onderdelen a tot en met d van artikel 5.2.1, naar de toelichting waarop hier moge worden verwezen. Anders dan bij de personenauto's vindt bij bedrijfsauto's wel controle van de constructieplaat en de daarop vermelde gegevens plaats. De constructieplaat wordt voor de toepassing van onderdeel a aangemerkt als behorende bij het voertuig. De op de constructieplaat vermelde gegevens zijn van belang voor de controle-mogelijkheden van buitenlandse autoriteiten in geval van grens-

overschrijdend verkeer. De in onderdeel c van het onderhavige artikel geformuleerde eis inzake de constructieplaat treedt in de plaats van de in artikel 66 WVR vervatte eis inzake de merkaanduiding van het voertuig. Evenals bij de personenauto's is de in artikel 66, onderdeel i, WVR opgenomen eis inzake het motornummer als niet langer zinvol komen te vervallen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.3.3 en 5.3.4

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.3 en 5.2.4. Er zij op gewezen dat in artikel 5.3.4 onder de bovenbouw tevens de cabine is begrepen. De in het tweede lid van artikel 5.3.4 bedoelde regels zullen betrekking hebben op de aantasting van de ondersteuning van de laadvloer/ruimte door corrosie.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.3.6

De bepalingen met betrekking tot de afmetingen van bedrijfsauto's zijn ontleend aan artikel 3.3.6 van de toelatingseisen voor bedrijfsauto's. In samenhang met de in artikel 5.3.1, onderdeel a, vervatte bepaling dat het voertuig overeen dient te stemmen met de gegevens in het kentekenregister en op het kentekenbewijs, strekken de bepalingen inzake de afmetingen ertoe excessieve wijzigingen van de bovenbouw van voertuigen te kunnen onderkennen. De eis dat een rijdend werktuig niet langer of breder mag zijn dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is, wordt alleen bij de toelating ingevolge artikel 3.3.6 gesteld, en resulteert in het al dan niet afgeven van een kentekenbewijs. Bovendien leent een dergelijke eis zich niet goed voor handhaving langs de weg. Verwezen moge voorts worden naar de toelichting op artikel 5.2.6.

Artikel 5.3.7

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.2.7.

§ 3. Motor; § 4. Krachtoverbrenging

Artikelen 5.3.9 tot en met 5.3.16

Voor de toelichting op deze artikelen moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.9 tot en met 5.2.16.

In vergelijking met de voor personenauto's geldende eisen valt op dat er voor bedrijfsauto's geen eis is inzake het geluidsniveau van de uitlaat (artikel 5.2.11, vijfde lid) en geen nader voorschrift inzake de afstelling van het stationaire mengsel (artikel 5.2.11, achtste lid). Reden hiervoor is dat het geluidsniveau bij bedrijfsauto's niet controleerbaar is als gevolg van verschillen in opbouw van het voertuig en verschillen in uitlaatmondingen, terwijl aan de nadere voorschriften omtrent de controle van het stationaire mengsel bij bedrijfsauto's geen behoefte is.

Het bepaalde in artikel 5.3.15 inzake de snelheidsbegrenzer is overgenomen uit artikel 66, onderdeel ij, WVR. De eis dat de snelheidsbegrenzer door een door Onze Minister erkende instantie moet worden aangebracht, keert als zodanig niet terug in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement, doch wordt vormgegeven als één van de, ingevolge hoofdstuk 6 van dit besluit, goed te keuren wijzigingen in de constructie. De voorheen geldende erkenningsregeling voor de installatie van snelheidsbegrenzers

is dan ook terug te vinden als een erkenningsregeling in de zin van artikel 100 van de WVV 1994.

Voor een verdere toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op hoofdstuk 6.

§ 5. Assen

Artikelen 5.3.18 tot en met 5.3.26

De artikelen 5.3.18 tot en met 5.3.24 stemmen inhoudelijk overeen met de artikelen 5.2.18 tot en met 5.2.24, naar de toelichting waarop kortheids-halve moge worden verwezen. Ter aanvulling wordt nog opgemerkt dat de werkingssfeer van artikel 5.3.23 inzake de spoorbreedte is beperkt tot bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg. Achtergrond hiervan is dat spoorverbreding bij zwaardere bedrijfsauto's nauwelijks wordt toegepast.

Anders dan bij de personenauto's worden voor wat betreft de bedrijfsauto's wel eisen gesteld met betrekking tot wielnaven (*artikel 5.3.25*) en stabilisatoren (*artikel 5.3.26*). Achtergrond van deze aan de APK-eisen (punten 3.37 en 3.7) ontleende eisen is dat bij bedrijfsauto's wielen voorkomen die zijn samengesteld uit diverse delen. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het dan ook noodzakelijk dat eisen worden gesteld aan de goede bevestiging van de diverse onderdelen. Voorts kan de constructeur het, afhankelijk van het gebruik van de bedrijfsauto, noodzakelijk achten extra voorzieningen aan te brengen om met name sterk overhellen in de bochten te voorkomen. Daartoe wordt de uitslag van de vering links en rechts op elkaar aangepast door middel van een stabilisatorstang. Teneinde een goede wegligging te garanderen, is het noodzakelijk dat deze voorziening deugdelijk functioneert.

Opgemerkt wordt nog dat niet meer is voorzien in de expliciete bepaling in artikel 65, onderdeel gg, II, dat met één of meerdere assen in geheven stand moet worden voldaan aan alle voor de betrokken voertuigen gestelde eisen ten aanzien van reminrichting, gedrag in bochten en bewegingsvrijheid, aangezien het in feite vanzelfsprekend is dat steeds aan de bedoelde eisen moet worden voldaan.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.3.27

Artikel 5.3.27 bevat de eisen ter zake van de banden van bedrijfsauto's. In aanvulling op de toelichting op artikel 5.2.27, welke ook voor artikel 5.3.27 geldt, wordt nog opgemerkt dat het *vierde lid*, inzake de minimum profieldiepte, geldt voor bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg. Bij zwaardere voertuigen is het profiel van de banden niet essentieel voor het weggedrag.

Het *zevende lid*, betreffende de load-index, strekt tot het voorkomen van overbelasting.

Het *negende lid* vormt de basis voor een load index tabel, welke noodzakelijk is voor het controleren van de eisen ingevolge het zevende lid.

Artikel 5.3.28

Het *eerste* en het *tweede lid* vereisen – evenals dat in artikel 5.2.28 voor personenauto's geschiedt – de aanwezigheid van een goed werkend veersysteem dat deugdelijk bevestigd is en geen breuken of scheuren vertoont. Ingevolge het *derde lid* dienen bedrijfsauto's met gasvering –

hieronder wordt ook luchtvering verstaan – en bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg te zijn voorzien van goed werkende schokdempers. Deze (aanwezigheids)eis geldt niet voor zwaardere bedrijfsvoertuigen. Voor de controle op de goede werking van bij zwaardere bedrijfsvoertuigen toegepaste schokdempers is geen eenvoudig toepasbare methode voorhanden, terwijl voorts bladveren bij deze voertuigen voldoende zelfdempende werking hebben. Indien evenwel schokdempers aanwezig zijn, moeten deze uiteraard deugdelijk bevestigd zijn. Om die reden is het *vierde lid* zodanig geformuleerd dat het ook voor de zwaardere bedrijfsauto's geldt.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.3.29

Dit artikel stemt geheel overeen met artikel 5.2.29.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.3.31

Het *eerste, tweede, vierde tot en met zesde, en negende tot en met dertiende lid* zijn gelijk aan achtereenvolgens het eerste tot en met elfde lid van artikel 5.2.31. In het *tweede lid* wordt – anders dan in artikel 5.2.31 geëist dat een hydraulische remkrachtregelaar, voor zover aanwezig, goed functioneert. Het *derde, zevende en achtste lid* bevatten een aantal aan punt 1.1.4 van de APK-eisen en aan APK-mededelingen van de Directeur van de RDW ontleende eisen die in het bijzonder op bedrijfsauto's betrekking hebben, zoals de bepaling inzake de compressor (derde lid).

Artikelen 5.3.32 tot en met 5.3.34

Deze artikelen betreffen de waarschuwingsinrichtingen van verschillende remsystemen.

De *artikelen 5.3.32 en 5.3.33* vereisen een waarschuwingsinrichting die kenbaar maakt dat de goede werking van het hydraulisch remsysteem respectievelijk het drukluchtremsysteem in gevaar komt. Inhoudelijk zijn deze eisen afkomstig uit artikel 73 WVR.

Artikel 5.3.34 is afgeleid van richtlijn 71/320/EEG (PbEG 6 september 1971, nr. L 202). Het eist voor voertuigen met een veerrem – een rem die dient als parkeerrem – een optische of acoustische waarschuwingsinrichting die aangeeft dat de veerrem is ingeschakeld.

Artikel 5.3.35 en 5.3.36

De eisen met betrekking tot drukluchtremsystemen zijn ondergebracht in de artikelen 5.3.35 en 5.3.36.

De in *artikel 5.3.35* opgenomen eisen zijn voor een deel (*eerste lid*) afkomstig uit artikel 73 WVR en punt 1.1.2 van de APK-eisen.

Het *tweede en derde lid*, betreffen de drukluchtremskrachtregelaars, de afstelling daarvan en de aanwezigheid van een plaat met afstelgegevens. De aanwezigheid van genoemde plaat vloeit voort uit richtlijn 71/320/EEG, en is verplicht voor voertuigen die na 30 september 1981 in gebruik zijn genomen. Controle van de afstelling van de drukluchtremskrachtregelaars volgens de op de plaat vermelde afstelgegevens kan aldus op doeltreffende wijze plaats vinden.

Het bepaalde in het *vierde lid* is afkomstig uit punt 1.1.1 van de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 augustus 1980, nr. R46368, houdende vaststelling keuringseisen en regels omtrent de wijze van keuren voor de periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhang-

wagens en opleggers (Stcrt. 168), zoals gewijzigd bij ministeriële regeling van 11 september 1992, R 131537, in het kader van de implementatie van richtlijn 92/54/EEG (PbEG 10 augustus 1992, L 225), bijlage, punt 1.1.9.

Artikel 5.3.36 vervangt een bestaande APK-mededeling inzake drukluchtremscilinders.

Artikel 5.3.37

Het *eerste lid* van dit artikel treedt in de plaats van punt 1.1.5 van de APK-eisen, betreffende het tweeleidingremsysteem ten behoeve van een aanhangwagen. De vermelde drukgegevens zijn in overeenstemming met richtlijn 71/320/EEG. Aangezien een éénleidingremsysteem voor een aanhangwagen uit een oogpunt van bedrijfszekerheid en veiligheid niet langer gewenst wordt geacht, bevat het *tweede lid* een expliciet verbod voor dergelijke systemen voor bedrijfsauto's die na 31 december 1995 in gebruik zijn genomen.

Het *derde lid* bevat een eis ten aanzien van voor die datum in gebruik genomen bedrijfsauto's die nog met een dergelijk remsysteem zijn uitgerust.

Het *vierde lid* bevat een beperkende eis voor de doorsturing van de strekrem.

Artikelen 5.3.38 en 5.3.39

Deze artikelen betreffen de remwerking van de bedrijfsrem en de parkeerrem. Verwezen moge worden naar de toelichting op de vrijwel gelijkkluidende artikelen 5.2.38 en 5.2.39.

Artikel 5.3.40

Verwezen moge worden naar de toelichting bij artikel 5.2.40.

§ 9. Carrosserie

Artikelen 5.3.41 tot en met 5.3.44

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.41 tot en met 5.2.44. Een ruitesproeierinstallatie (artikel 5.3.43, tweede lid) en een installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit (artikel 5.3.44) zijn voor bedrijfsauto's, met uitzondering van bussen, tot nu toe niet dwingend voorgeschreven.

Artikel 5.3.45

Het *eerste, tweede en zesde tot en met achtste lid* komen overeen met de voor personenauto's geldende eisen inzake achteruitkijkspiegels. In aanvulling daarop regelen het *derde lid* en het *vijfde lid* respectievelijk de sinds 1989 (Stb. 120) vereiste trottoirspiegel en breedtespiegel. Met het oog op de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers, stelt het vierde lid de trottoirspiegel ook verplicht voor rijdende werktuigen. Het *vierde lid* verbiedt uit oogpunt van verkeersveiligheid de aanwezigheid van een trottoirspiegel indien deze niet op de vereiste minimum hoogte kan worden gemonteerd. Ingevolge het *negende lid* zullen – in tegenstelling tot andere voertuigcategorieën – bij ministeriële regeling de vereiste gezichtsvelden van de spiegels worden vastgelegd. Achtergrond hiervan is de meer kwetsbare bevestiging van de spiegels en de daaruit voortvloeiende frequentere vervanging ervan.

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.46 en 5.2.47. Opgemerkt zij nog dat de eis inzake de aanwezigheid van autogordels ingevolge artikel 66, onderdelen r en s, van het WVR tot nu toe slechts gold voor bedrijfsauto's die beurtelings voor het vervoer van goederen of personen kunnen worden ingericht. Het *eerste* lid van 5.3.47 eist daarentegen voor alle bedrijfsauto's (met uitzondering van bepaalde bussen), die na de in het artikel genoemde datum in gebruik worden genomen, de aanwezigheid van autogordels.

Artikelen 5.3.48 en 5.3.49

Voor de toelichting op het *eerste tot en met het vierde* en het *zesde en zevende lid* van artikel 5.3.48 moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.48. Het *vijfde lid* van artikel 5.3.48 bevat de voor bedrijfsauto's geldende eis inzake zijdelingse afscherming, welke ertoe strekt te voorkomen dat andere weggebruikers, waarbij met name moet worden gedacht aan voetgangers en (brom)fietsers, onder het voertuig geraken.

Ingevolge het *achtste lid* zullen nadere regels worden vastgesteld inzake de afscherming van de wielen (vierde lid) en de zijdelingse afscherming (vijfde lid), een en ander ter concretisering van de EEG-richtlijnen ter zake.

Artikel 5.3.49 bevat een aantal aan punt 3.17 van de APK-eisen ontleende eisen ter zake van de stootbalk. De in het *eerste en tweede lid* voor reeds in gebruik zijnde voertuigen genoemde maat van 0,70 m is voor nieuwe voertuigen op 0,55 m gesteld. Dit vloeit voort uit richtlijn 70/221/EEG.

In het *derde lid* wordt een maat van 0,60 m aangehouden als uiterste positie van de stootbalk ten opzichte van de achterkant van het voertuig; dit terwijl de desbetreffende richtlijn een maat van 0,40 m noemt voor nieuwe voertuigen. Ter vermijding van een complexe historische eis wordt bij de permanente eisen gekozen voor de ruimere afmetingseis van 0,60 m.

Het *vierde lid* stelt eisen aan de breedte van de stootbalk voor voertuigen die in gebruik zijn genomen voor de in dat lid genoemde datum. Met een wissellaadbak wordt bedoeld een wissellaadbak als omschreven in NEN 2569, dat wil zeggen een laadbak die is voorzien van permanent aangebrachte steunen en die met behulp van een bij het voertuigchassis of de laadbak behorend systeem op deze steunen kan worden neergezet dan wel van het chassis kan worden geheven.

Krachtens het *vijfde lid* worden de eisen met betrekking tot de breedte verscherpt voor voertuigen die later in gebruik worden genomen. Deze verscherping komt voort uit richtlijn 79/490/EEG.

Het *zesde lid* bevat een nieuwe eis, die erop gericht is te voorkomen dat de stootbalk als gevolg van beschadigingen zijn functie verliest.

Ten aanzien van ontheffingen voor de stootbalk, zoals genoemd in het *achtste lid*, onderdeel b, wordt aangesloten bij de huidige nationale en internationale regelgeving.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.3.51 tot en met 5.3.65

De regeling van de verlichting, de lichtsignalen en de retroreflecterende voorzieningen van bedrijfsauto's is analoog aan die voor de personenauto's, zodat ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.51 tot en met 5.2.65. Zoals aldaar reeds is vermeld, wordt bij de permanente eisen niet voorzien in plaatsingsvoorschriften. Voor wat betreft de zijmarkeringslichten en de ambergele

zijretroreflectoren wordt op dat beginsel evenwel een uitzondering gemaakt. Deze lichten en retroreflectoren plegen in de praktijk nogal eens in het ongerede te geraken, in welke geval zij door de individuele voertuigeigenaar moeten worden vervangen. Aangezien voorts correcte plaatsing onontbeerlijk is voor de effectiviteit ervan, worden voor deze lichten en retroreflectoren – vanwege het zeer gedetailleerde karakter bij ministeriële regeling – meer concrete plaatsingsvoorschriften opgenomen.

Ter aanvulling wordt overigens opgemerkt dat bedrijfsauto's nog van een aantal extra facultatieve lichten mogen zijn voorzien (*artikel 5.3.57*) te weten zijlichten en werkluchten.

§ 11. Verbinding tussen bedrijfsauto en aanhangwagen

Artikelen 5.3.66 tot en met 5.3.70

Voor de toelichting op de *artikelen 5.3.66 en 5.3.67* moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.66.

Artikel 5.3.68 bevat de eisen die worden gesteld aan een vangmuilkoppeling. De eisen zijn afkomstig uit een APK-mededeling van de Directeur van de RDW.

Artikel 5.3.69 betreft de schotelkoppeling en vervangt diverse APK-mededelingen.

De in deze artikelen opgenomen eisen strekken ertoe de goede werking van koppelingen te waarborgen.

Artikel 5.3.70 maakt het mogelijk voor andere koppelingen, die niet onder de voorgaande artikelen vallen, concrete eisen te stellen. Veelal betreft het hier specifieke, merkgebonden koppelingen waarvoor bijzondere, op die koppeling toegespitste eisen moeten worden gesteld. Bij bijzondere constructies moet met name worden gedacht aan kortkoppelsystemen.

§ 12. Diversen

Artikel 5.3.71

Voor de toelichting op dit artikel inzake geluidssignaalinrichtingen moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.71.

AFDELING 4. MOTORFIETSEN

§ 0. Algemeen

Artikel 5.4.1

De onderdelen a, b, d en e zijn hetzelfde als de onderdelen a tot en met d van artikel 5.2.1, naar de toelichting waarop hier moge worden verwezen.

Anders dan bij personenauto's moet een merk of fabrieksaanduiding aanwezig zijn aangezien het voorkomt dat een andere motor in het frame wordt geplaatst. Het merk van het frame blijft evenwel doorslaggevend voor de vermelding van het merk in het kentekenbewijs.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.4.3 en 5.4.4

Omtrent de algemene bouwwijze van de motorfiets zijn in deze artikelen enige primaire verkeersveiligheidseisen opgenomen.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.4.6

De bepalingen met betrekking tot de afmetingen van motorfietsen zijn ontleend aan artikel 3.4.6 van de toelatingseisen voor motorfietsen. Met deze bepaling wordt beoogd om excessieve wijzigingen van reeds toegelaten voertuigen te voorkomen.

§ 3. Motor

Artikel 5.4.9

Dit onderdeel bevat een aantal veiligheidseisen met betrekking tot het brandstofsysteem. De in de rijkskeuringsvoorschriften vermelde eisen vervallen hierdoor.

Artikel 5.4.10

Voor motorfietsen zijn de eisen inzake de LPG-installatie nieuw.

De eisen zijn, met uitzondering van de hierna te noemen verschillen, gelijk aan die in artikel 5.2.10 voor personenauto's.

In tegenstelling tot bij de personenauto's, waaronder begrepen kampeerauto's, ligt het niet voor de hand dat de brandstof ook voor andere doeleinden (b.v. een kookgelegenheid) wordt gebruikt. Mede gelet op het zeer beperkte aantal voertuigen met LPG als brandstof, wordt een expliciete vermelding van een verbod tot aansluiting van andere gebruikers niet noodzakelijk geacht. Voorts behoeven aangezien het hier nieuwe eisen betreft geen historische eisen te worden gesteld betreffende de automatische begrenzer van de vullingsgraad en de automatische afsluitklep van de tank. Tenslotte gelden er voor motorfietsen geen eisen voor de uitlaatgasemissie.

Artikel 5.4.11

Ter toelichting op de milieu-eisen moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.11, eerste, tweede, vierde en vijfde lid. Opgemerkt zij nog dat ingevolge artikel 4.1 motorfietsen niet onder de periodieke keuring vallen.

Artikel 5.4.12

Voor de toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.12.

Artikel 5.4.13

De bevestiging van de motor betreft een eis ter waarborging van de verkeersveiligheid.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.4.15

Voor de toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.15.

Artikel 5.4.16

Dit artikel beperkt zich tot de primaire eis inzake deugdelijke bevestiging van de voor de transmissie noodzakelijke onderdelen.

§ 5. Assen

Artikelen 5.4.18 tot en met 5.4.24

Voor wat betreft de eisen aan assen en wielen is aansluiting gezocht bij de eisen die voor personenauto's gelden. Ook met betrekking tot de toegestane afwijking van de wielbasis is dit gebeurd. De in artikel 5.4.21 genoemde waarde van 60 mm is tot stand gekomen door de ook bij andere voertuigcategorieën genoemde waarde van 1% te vermeerderen met 40 mm, zijnde de globale afstand waarover het achterwiel kan bewegen ten behoeve van het spannen van de ketting van de motorfiets.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.4.27

Voor een toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op het eerste tot en met derde lid en het zevende lid van artikel 5.2.27. Het zevende lid strekt ertoe – uit het oogpunt van verkeersveiligheid – op te kunnen treden tegen het gebruik van banden die niet geschikt zijn (bijvoorbeeld niet voor gebruik op de snelweg) en verkeerd gemonteerde banden (bijvoorbeeld qua draairichting van de band). De vereiste minimum profieldiepte voor banden van motorfietsen is op 1,0 mm gehandhaafd, mede rekening houdend met de situatie in omringende landen.

Artikel 5.4.28

Het *eerste lid* geeft het facultatieve karakter aan van de aanwezigheid van een veersysteem. Echter, wanneer een motorfiets is uitgerust met een veersysteem, dan zal dit goed moeten werken.

Het *tweede lid* volgt het overeenkomstig bepaalde in artikel 5.2.28. Wederom wordt aansluiting gezocht bij de eisen voor personenauto's.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.4.29

In dit artikel is een aantal primaire veiligheidseisen, te stellen aan de stuurinrichting, ondergebracht.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.4.31

In dit artikel zijn de algemene eisen met betrekking tot de reminrichting vastgelegd.

Het *eerste lid* betreft een aantal eisen die voor het gehele remsysteem gelden, zoals de deugdelijke bevestiging van de onderdelen, beschadiging en lekkage. De *volgende leden* bevatten specifieke eisen voor de verschillende onderdelen van het remsysteem.

Met betrekking tot de bedrijfsrem worden enige eenvoudig controleerbare eisen met betrekking tot de remvertraging bij gebruik van de afzonderlijke remmen of bij gezamenlijk gebruik gesteld. De in het eerste lid opgenomen eisen zijn ontleend aan richtlijn 93/14/EEG, waarbij als uitgangspunt is genomen dat de permanente eisen 10% lager liggen dan de in de richtlijn vervatte typekeuringseisen. Onder onvoldoende wrijving moet ingevolge de richtlijn worden verstaan onvoldoende grip van de band op het wegdek, waardoor bijvoorbeeld voortijdige slip kan ontstaan. De in onderdeel d gestelde remvertragingseis geldt ongeacht of er sprake is van beremming van het zijspanwagenwiel. Met een gecombineerde reminrichting als bedoeld in onderdeel e wordt bedoeld een reminrichting die meer dan één wiel bekrachtigd. De overige remvertragingseisen zijn afkomstig uit artikel 73 WVR. Ingevolge artikel 15, vierde lid, van richtlijn 92/61/EEG, betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen, blijven nationale typegoedkeuringen nog maximaal vier jaar geldig. Dit betekent dat gedurende een periode van vier jaar twee typegoedkeuringen naast elkaar kunnen worden gehanteerd, welke typegoedkeuringen zijn verleend op grond van qua niveau verschillende eisen op het gebied van de remvertraging. Aangezien bij de handhaving van de remvertragingseisen bezwaarlijk onderscheid kan worden gemaakt naar soort typegoedkeuring, is er voor gekozen om de genoemde termijn van vier jaar te beperken tot twee jaar en gedurende die periode de minst strenge eisen te hanteren als permanente eisen. De strengere eisen worden dan ook als permanente eis eerst toegepast ten aanzien van voertuigen die zijn toegelaten na het verstrijken van de periode van twee jaar en die dus allen zullen zijn toegelaten op basis van de strengere toelatingseisen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.4.41

In dit artikel is een aantal veiligheidseisen opgesomd. In het *tweede lid* wordt onder andere een deugdelijke bevestiging van permanent aangebrachte inrichtingen om lading mee te kunnen vervoeren vereist. Te denken valt daarbij aan reservewielhouders, bagagerekken of kofferbakken.

Artikel 5.4.45

De eisen met betrekking tot spiegels zijn overgenomen uit artikel 66, onderdeel g, van het WVR. Verder wordt aangesloten bij artikel 5.2.45 waarnaar dan ook wordt verwezen. De eis inzake de rechterbuitenspiegel is een nieuwe eis, ontleend aan richtlijn 80/780/EEG (zie artikel 3.4.32).

Artikel 5.4.48

Voor de toelichting op de in dit artikel vervatte verkeersveiligheidseisen, in hoofdzaak strekkend tot bescherming van andere weggebruikers, moge worden verwezen naar de overeenkomstige leden van artikel 5.2.48.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.4.51 tot en met 5.4.65

De regeling van de verlichting, de lichtsignalen en de retroreflecterende voorzieningen van motorfietsen is nagenoeg analoog aan die voor de personenauto's.

Ter toelichting moge dan ook worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.51 tot en met 5.2.65.

De artikelen 5.4.52 en 5.4.58 bevatten de verlichtingseisen voor zijspanwagens, verbonden aan een motorfiets. Deze bepalingen zijn ontleend aan de overeenkomstige bepalingen uit het WVR.

§ 11. Verbinding tussen motorfiets en aanhangwagen

Verwezen moge worden naar de toelichting bij paragraaf 11 van de toelatingseisen voor motorfietsen.

§ 12. Diversen

Artikel 5.4.71

Voor de toelichting op dit artikel inzake geluidssignaalinrichtingen moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.71.

AFDELING 5. DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

Aangezien de permanente eisen voor motorrijtuigen op drie wielen in sterke mate overeenkomen met die voor personenauto's, kan ter toelichting worden verwezen naar de toelichting op de vergelijkbare artikelen inzake personenauto's. Waar nodig is nog een afzonderlijke toelichting gegeven.

Voor de goede orde zij er op gewezen dat het toepassingsgebied van de in deze afdeling vervatte eisen is beperkt tot driewielige motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg (artikel 5.5.0). Voor zwaardere voertuigen zijn de eisen voor bedrijfsauto's van toepassing voor zover door de minister aangewezen.

Artikel 5.5.0

De permanente eisen voor driewielige voertuigen zijn beperkt tot voertuigen met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg. Zoals reeds bij de toelatingseisen uiteengezet, is om praktische redenen gekozen voor de mogelijkheid van het hanteren van afzonderlijke eisen voor zwaardere driewielers.

Artikelen 5.5.3 en 5.5.4

De eisen inzake de algemene bouwwijze van het driewielige motorrijtuig stemmen vrijwel overeen met die in de artikelen 5.2.3 en 5.2.4 ten aanzien van personenauto's met dit verschil dat bij de driewielige voertuigen ook sprake kan zijn van eisen inzake een frame. Dit kan zich voordoen bij voertuigen zonder gesloten carrosserie zoals motorbakfietsen. Niet is voorzien in een bepaling inzake aslasten en totale massa. Anders dan bij personenauto's komen bij driewielige motorrijtuigen excessieve wijzigingen in de constructie niet voor.

Artikel 5.5.15

In de historische eisen met betrekking tot de snelheidsmeter voor motorrijtuigen op drie wielen werd tot nog toe een onderscheid gemaakt tussen voertuigen met een ledig gewicht van niet meer dan 400 kg en voertuigen met een hoger gewicht. Dit onderscheid is komen te vervallen. Alleen voor voertuigen in gebruik genomen na 26 november 1975 geldt in het vervolg de eis dat een snelheidsmeter aanwezig moet zijn. Mede gelet

op de tijd die inmiddels is verstreken, komt het uit deregulerings-overwegingen gewenst voor de eisen op dit punt te vereenvoudigen.

Artikel 5.5.30

Met het oog op het feit dat de categorie driewielige motorrijtuigen ook voertuigen omvat die zijn uitgerust met een stuurinrichting met een voorvork, zoals bijvoorbeeld motorfietsen op drie wielen, is een op die stuurinrichting toegespitste eis opgenomen.

Artikel 5.5.38

Dit artikel bevat de eisen inzake de remvertraging van de bedrijfsrem. Voor een toelichting wordt verwezen naar artikel 5.2.38. De in het *eerste lid* onder a opgenomen remvertragingseis is ontleend aan richtlijn 93/14/EEG en betekent een versoepeling van de in het Wegenverkeersreglement vervatte eis van $5,2 \text{ m/s}^2$. Uit een oogpunt van eenvoud van regelgeving is er voor gekozen deze lagere eis ook van toepassing te doen zijn op voertuigen die voor de ingangsdatum van de richtlijn zijn toegelaten. Waar het hier een soepeler eis betreft, bestaat daartegen geen bezwaar. Met betrekking tot de historische eisen wordt nog opgemerkt dat uit dereguleringsoogpunt enige eisen zijn samengevoegd. Zo wordt in het *tweede lid* slechts een remvertraging van $4,0 \text{ m/s}^2$ geëist terwijl er thans ook nog een eis van $5,2 \text{ m/s}^2$ geldt. Het *vierde lid* eist voor alle driewielers toegelaten voor 26 november 1975, een remvertraging van $3,8 \text{ m/s}^2$. De eisen van 4,0 en $4,1 \text{ m/s}^2$ zijn komen te vervallen.

Artikel 5.5.39

Dit artikel eist in het *eerste lid* een parkeerrem die op ten minste één as werkt. Deze eis is ontleend aan ECE-Reglement nr. 78. Overigens wordt verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.39.

Artikel 5.5.40

Verwezen moge worden naar de toelichting bij artikel 5.2.40.

Artikel 5.5.43

De eis inzake de aanwezigheid van een ruitespoeier is in het WVR zeer ingewikkeld geregeld. Gezien het feit dat de ruitespoeierinstallatie, indien vereist, zelden problemen oplevert, is het uit oogpunt van deregulering gerechtvaardigd de regeling terzake te vereenvoudigen door een uniforme ingangsdatum te kiezen.

Artikel 5.5.45

Het *eerste lid* bepaalt dat driewielige motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel. De uitzondering, opgenomen in artikel 66, onderdeel g, onder I, WVR voor motorrijtuigen op drie wielen met een ledig gewicht van niet meer dan 400 kg is daarbij gehandhaafd. Overigens wordt verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.41 met betrekking tot personenauto's.

Artikel 5.5.47

De bepalingen inzake autogordels gelden na inwerkingtreding van het onderhavige besluit voor alle nieuw in gebruik genomen driewielige motorrijtuigen, derhalve ook voor voertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van goederen. Uitzonderd zijn slechts voertuigen zonder

gesloten carrosserie, zoals motorbakfietsen (*eerste lid*). Voor oudere voertuigen blijven uiteraard de oude eisen gelden, waaronder het criterium inzake de inrichting (*tweede lid*) en de mogelijkheid van een uitzondering door middel van een aantekening in het kentekenbewijs (*derde lid*).

AFDELING 6. BROMFIETSEN

Bij vergelijking van afdeling 6 van hoofdstuk 3 Eisen toelating, bromfietsen, met de onderhavige afdeling houdende de permanente eisen voor bromfietsen, blijkt dat een aantal eisen bij de toelating een verplichtend karakter heeft, terwijl deze eisen in de permanente sfeer juist een facultatief karakter hebben. Het betreft bijvoorbeeld de artikelen 3.6.41 en 5.6.57 inzake retroreflectoren aan de trappers. Dit onderscheid wordt veroorzaakt doordat:

1. de toelatingseisen voor wat betreft bromfietsen zien op nieuwe voertuigen,
2. het eisen betreft die nieuw zijn, waardoor in gebruik zijnde voertuigen er niet zonder meer aan kunnen voldoen, en
3. bromfietsen niet kentekenplichtig zijn, waardoor de permanente eisen niet met ingang van een bepaalde datum kunnen worden gesteld, hetgeen de handhaving van die eisen bemoeilijkt.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.6.1

De eisen met betrekking tot identificatienummer en goedkeuringsmerken worden gesteld om tot identificatie van het voertuig te kunnen komen alsmede om te kunnen verifiëren of het om een goedgekeurde bromfiets gaat. Van het eerste lid van artikel 5.6.1 is onderdeel b ontleend aan artikel 80a, tweede lid, onderdeel g, WVR en is onderdeel c ontleend aan artikel 80a, derde lid, WVR. In onderdeel b wordt thans ook rekening gehouden met het geval dat een individueel toegelaten bromfiets van een goedkeuringsmerk is voorzien. Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 3.6.1. Onderdeel b, onder l, is afkomstig uit richtlijn 93/34/EEG.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.6.3 en 5.6.4

In deze artikelen worden enige primaire verkeersveiligheidseisen gesteld aan de bouwwijze van het voertuig.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.6.6

De bepalingen inzake de afmetingen van bromfietsen zijn een afgeleide van artikel 3.6.6 van de toelatingseisen voor bromfietsen. Bij de toelatingseisen worden de afmetingen van het voertuig aangegeven, met uitzondering van de zijspanwagens omdat het niet voorkomt dat bromfiets en zijspanwagens samen worden aangeboden voor een toelatingskeuring. De bromfiets kan echter wel op de weg verschijnen met een aangekoppelde zijspanwagen. De permanente eisen geven voor deze combinatie de maximale afmetingen.

§ 3. Motor

Artikel 5.6.8

De eis inzake het maximale motorvermogen is karakteristiek voor de voertuigsoort bromfiets en heeft als doel het zogenaamde opvoeren tot hogere snelheden te voorkomen. De bepaling is ontleend aan artikel 80a, tweede lid, onderdeel i, WVR. De oorspronkelijke constructiesnelheid, waarvoor het voertuig werd goedgekeurd, is vast te stellen aan de hand van een code in het goedkeuringsmerk.

Artikel 5.6.9

Dit onderdeel bevat een aantal algemene veiligheidseisen met betrekking tot het brandstofsysteem, welke in het WVR impliciet besloten lagen in artikel 13.

Artikel 5.6.11

Het *eerste lid* van artikel 5.6.11 is ontleend aan artikel 80a, tweede lid, onderdeel c, WVR. De in het tweede en derde lid opgenomen voorschriften worden alleen ten aanzien van bromfietsen gesteld. Reden hiervoor is dat bij deze categorie voertuigen vaak de uitlaat wordt verplaatst, waardoor de richting van de uitstoot van de gassen hinder kan veroorzaken.

Het bepaalde in het *vierde lid* is afkomstig van artikel 2, tweede lid, van het Besluit typekeuring bromfietsen luchtverontreiniging en wordt omdat het hier een permanente eis betreft, in het Voertuigreglement opgenomen.

Het *vijfde lid*, inzake de geluidproductie van bromfietsen, is ontleend aan artikel 80a, tweede lid, onderdeel h, WVR. De eisen inzake het maximum geluidsniveau zijn aangescherpt, aangezien de tot nu toe geldende eis onvoldoende mogelijkheid biedt om op te treden tegen relatief slecht dempende uitlaatsystemen. Voor de thans in het vijfde lid opgenomen normen is aansluiting gezocht bij de eis die bij de typekeuring aan het geluidsniveau in de nabijheid van de uitmonding van de uitlaat wordt gesteld, vermeerderd met 2 dB(A) voor verslechtering door veroudering en slijtage. De eis inzake behoorlijke geluiddempendheid van het uitlaatsysteem (artikel 80a, tweede lid, onderdeel c, WVR) keert niet terug aangezien deze naast het bepaalde in het vijfde lid van artikel 5.6.11 overbodig wordt geacht.

Artikel 5.6.12

De eis inzake deugdelijke elektrische bedrading is voor wat betreft de bromfietsen nieuw. Deze eis strekt ertoe te bereiken dat de verlichting van de bromfiets goed functioneert.

Artikel 5.6.13

De bevestiging van de motor betreft een nieuwe eis in het kader van de verkeersveiligheid.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.6.16

De eis dat de voor de transmissie noodzakelijke onderdelen deugdelijk bevestigd moeten zijn, is voor wat betreft de bromfiets een nieuwe verkeersveiligheidseis.

Vervallen zijn de in artikel 80a, tweede lid, onderdelen a en b, WVR vervatte voorschriften inzake het onderbreken van de krachtoverbrenging en de regeling van de snelheid, aangezien het hier primair het rijcomfort betreft.

§ 5. Assen

Artikel 5.6.18

Dit artikel is nagenoeg gelijk aan artikel 5.2.18. Voor bromfietsen wordt evenwel geen roestschadenorm opgenomen aangezien bij bromfietsen ernstige roestschade weinig voorkomt. De bepaling in het vierde lid strekt ertoe om uitwassen te voorkomen.

Artikel 5.6.24

Voor wat betreft de eisen aan wielen en velgen is aangesloten bij de eisen voor motorfietsen.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.6.27

Voor wat betreft de eisen inzake de banden van bromfietsen moge worden verwezen naar de toelichting op het eerste tot en met derde lid van artikel 5.2.27. Opgemerkt dient te worden dat voor bromfietsen wordt volstaan met de eis dat profilering aanwezig moet zijn terwijl geen minimum profieldiepte wordt aangegeven, wat wel het geval is bij onder andere motorfietsen. Dit houdt verband met de lagere snelheid van bromfietsen.

Artikel 5.6.28

Het *eerste lid* van artikel 5.6.28 geeft het facultatieve karakter aan van de aanwezigheid van een veersysteem. Echter, wanneer een bromfiets is uitgerust met een veersysteem, dan zal dit systeem goed moeten werken.

Het *tweede lid* komt overeen met het bepaalde in artikel 5.2.28. Ook hier wordt aansluiting gezocht bij de eisen voor personenauto's.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.6.29

In dit artikel worden een aantal primaire veiligheidseisen aan de stuurinrichting gesteld.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.6.31

Voor de toelichting op dit artikel moge verwezen worden naar de toelichting op artikel 5.4.31 met betrekking tot motorfietsen.

Artikelen 5.6.38 en 5.6.39

Ten aanzien van de bedrijfsrem wordt een aantal eisen met betrekking tot de remvertraging opgenomen, welke zijn ontleend aan artikel 80a, tweede lid, onderdeel e, WVR. In verband met de thans gehanteerde tolerantie van $0,5 \text{ m/s}^2$ alsmede de afleesbaarheid van de apparatuur waarmee de remvertraging wordt gemeten, is de remvertragingseis van

3,86 op 4,0 m/s² gebracht, hetgeen niet op bezwaren stuit nu de toelatingseis een remvertraging kent van 5,0 m/s². Voor bestaande bromfietsen vormt deze verhoging geen probleem aangezien de remcapaciteit doorgaans ruim boven deze norm uitkomt. Het bepaalde in artikel 5.6.39 is ontleend aan artikel 80a, tweede lid, onderdeel e, WVR.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.6.41

Voor de toelichting op artikel 5.6.41 moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.4.41 met betrekking tot motorfietsen.

Artikel 5.6.48

Voor de toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.4.48.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.6.51 tot en met 5.6.65

De eisen zijn ontleend aan artikel 84 WVR. Er zijn ten opzichte van het WVR wel enige wijzigingen opgetreden. Zo eist artikel 5.6.51, tweede lid, onderdeel b, dat bromfietsen op drie wielen met twee achterwielen twee achterlichten moeten hebben. Volgens de verlichtingstabel in artikel 84 WVR was slechts een achterlicht verplicht. Een tweede achterlicht wordt thans voorgeschreven – ook voor bromfietsen die al voor de inwerking-treding van dit besluit in het verkeer zijn – in verband met de betere waarneembaarheid van deze relatief brede voertuigen. Met het oog op de verkeersveiligheid wordt het noodzakelijk geacht ook aan deze kleine groep oudere voertuigen scherpere eisen te stellen. Hetzelfde geldt voor de verplichte niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde voor wat betreft de bromfiets op twee wielen.

De eis dat een bromfiets moet zijn voorzien van een geel reflecterend of wit spatbord is komen te vervallen. Deze eis is niet langer noodzakelijk naast artikel 5.6.51, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, onderdeel c, ingevolge welk artikel een rode retroreflector verplicht is.

§ 11. Verbinding tussen bromfiets en aanhangwagen

Ter zake van dit onderdeel worden eisen gesteld in het kader van de gebruikseisen.

§ 12. Diversen

Artikel 5.6.71

Voor de toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 3.6.54.

AFDELING 7. MOTORRIJTUIGEN MET BEPERKTE SNELHEID

Deze afdeling bevat de eisen waaraan motorrijtuigen met beperkte snelheid waaronder ingevolge de definitie moeten worden verstaan motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van niet meer dan 25 km/h – op de weg moeten voldoen. Onder deze categorie voertuigen vallen bijvoorbeeld vorkheftrucks, winkelwagens en veegmachines. Het betreft hier voertuigen die ingevolge artikel 37 van de WVV 1994 niet kentekenplichtig zijn.

In het WVR zijn de eisen waaraan deze voertuigen moeten voldoen, geregeld in de artikelen 69 en 69a. Evenals bij de landbouwtrekkers wordt slechts voorzien in summiere technische eisen. Walsen – in het WVR zeer summier geregeld in artikel 68 – worden ook onder de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid gebracht. Dit betekent dat er meer eisen gaan gelden voor deze voertuigen. In de praktijk zullen bedoelde voertuigen evenwel veelal reeds aan deze – eenvoudige – eisen voldoen.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.7.1

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.8.1.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.7.3 en 5.7.4

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.3 en 5.2.4.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.7.6

De lengte- en hoogte-eisen (maten) zijn ontleend aan artikel 65, respectievelijk de onderdelen e en c, WVR, met dien verstande dat de lengte is afgestemd op die van de bedrijfsauto's. De breedte is gehandhaafd op 2,60 m, de maat die ook in de artikelen 68 en 69 WVR en door de EG wordt voorgeschreven. Voor rijdende werktuigen is echter een uitzondering gemaakt. Deze voertuigen mogen breder zijn dan 2,60 m, evenwel niet breder dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is met een maximum van 3,00 m. In de praktijk overschrijden thans veel rijdende werktuigen de toegestane breedte op basis van een ontheffing. Het toestaan van een grotere breedte past in het streven te komen tot een vermindering van het aantal standaardontheffingen.

Artikel 5.7.7

De in het *eerste lid* opgenomen eis bepaalt de toegestane last onder een wiel op 5000 kg. Dit artikellid vervangt enerzijds artikel 18, tweede lid, onderdeel b, WVR, en anderzijds artikel 15, eerste lid, onderdeel b, punt I.A, WVR. In het eerstgenoemde artikel wordt een eis gesteld van ten hoogste 4000 kg terwijl in het laatstgenoemde 5000 kg wordt geëist voor een as waaraan één wielnaaf is bevestigd. Ter zake wordt aangesloten bij de eisen die worden gesteld aan wielen op niet aangedreven assen van bedrijfsauto's. Het *tweede lid* is in belangrijke mate afkomstig van artikel 17, onderdeel b, WVR. De toegestane maximum massa van 50 000 kg is afkomstig uit artikel 15, eerste lid, onderdeel bb, WVR. De totale massa voor voertuigen met rupsbanden van 8000 kg is in het *vierde lid* verhoogd van 8 000 kg naar 10 000 kg in verband met het verminderen van het aantal ontheffingen.

§ 3. Motor

Artikelen 5.7.9 tot en 5.7.13

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.8.9 tot en met 5.8.12 en 5.2.13.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.7.14

Dit artikel is ontleend aan artikel 66, onderdeel I, WVR.

Artikel 5.7.16

De deugdelijke bevestiging van de aandrijving is een minimum eis die ook bij andere motorrijtuigen wordt gesteld.

§ 5. Assen

Artikel 5.7.18

Voor een toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.18.

Artikelen 5.7.24 en 5.7.25

De eisen met betrekking tot wielen en velgen zijn ontleend aan de APK-eisen, punten 3.36 en 3.37, en vormen een concretisering van artikel 13 WVR.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.7.27

De eisen aan het loopvlak van de banden of rupsbanden van motorrijtuigen met beperkte snelheid worden gesteld ter bescherming van het wegdek. Metaal of soortgelijk materiaal heeft een te destructief karakter en wordt daarom niet toegestaan. Spijkerbanden zijn eveneens niet toegestaan (vijfde lid). Een en ander is ontleend aan artikel 65, onderdeel a, WVR, waarbij een uitzondering is gemaakt voor walsen en rijdende werktuigen. Ter toelichting op het derde en het vierde lid moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.8.27.

Artikel 5.7.28

Voor een toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.4.28.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.7.29

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.8.29.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.7.31

Voor een toelichting moge worden verwezen naar de desbetreffende toelichting op artikel 5.2.31 en naar de toelichting op artikel 5.8.31.

Artikel 5.7.38

De eisen met betrekking tot de bedrijfsrem zijn nieuw geformuleerde eisen die een verzwaring inhouden ten opzichte van de gedateerde eis uit het WVR waar een remvertraging van 2 m/s² wordt vermeld.

Artikel 5.7.39

De eis inzake de parkeerrem is ontleend aan artikel 5.3.39, tweede lid.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.7.41 tot en met 5.7.43

Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting bij de artikelen 5.8.41 tot en met 5.8.43.

Artikel 5.7.45

De eisen met betrekking tot de spiegels van motorrijtuigen met beperkte snelheid zijn ontleend aan artikel 66, onderdeel g, WVR. De in het *vijfde en zesde lid* vervatte algemene eisen aan spiegels zijn conform de aan spiegels van andere voertuigcategorieën gestelde eisen.

Artikel 5.7.46

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.8.46.

Artikel 5.7.48

Verwezen moge worden naar de toelichting op de overeenkomstige leden van artikel 5.2.48.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.7.51 tot en met 5.7.65

Voor de verlichting van motorrijtuigen met beperkte snelheid is aansluiting gezocht bij de eisen die gelden voor landbouwtrekkers, opgenomen in de artikelen 5.8.51 tot en met 5.8.65. Derhalve wordt naar de overeenkomstige toelichting verwezen met dien verstande dat de richtlijn 78/933/EEG (PbEG 20 november 1978, nr. L 325) niet van toepassing is op motorrijtuigen met beperkte snelheid. Evenals dat voor landbouwtrekkers het geval is, wordt ook voor motorrijtuigen met beperkte snelheid de zogenaamde afgeknotte driehoek aan de achterzijde van het voertuig verplicht. Verwezen moge worden naar de toelichting op de bovengenoemde artikelen.

Voor een aantal motorrijtuigen met beperkte snelheid worden de verlichtingseisen aangescherpt. De uitzonderingen die tot nog toe ingevolge het WVR voor deze voertuigen golden worden in verband met de verkeersveiligheid niet langer aanvaardbaar geacht. Het betreft met name stoom- en motorwalsen waarvoor thans – ook voor de reeds in het verkeer zijnde voertuigen – zowel remlichten als richtingaanwijzers worden geëist. Het voorgaande geldt voor wat betreft remlichten eveneens voor de voertuigen als bedoeld in artikel 18, eerste lid, WVR, bestemd voor gebruik buiten de wegen. Deze voertuigen vallen ingevolge het onderhavige besluit deels onder de landbouwtrekkers en deels onder de motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Tenslotte zij nog vermeld dat is overwogen om de verlichtingseisen voor motorrijtuigen met beperkte snelheid tot een minimum te beperken in die zin dat de aanwezigheid van bepaalde verlichting overdag niet verplicht zou zijn. Dit zou dan slechts het geval zijn bij gebruik bij nacht en onder slechte weersomstandigheden. Een groot deel van deze motorrijtuigen wordt ook slechts overdag gebruikt waardoor het steeds beschikken over bijvoorbeeld dimlicht en achterlicht niet opportuun zou zijn. Deze gedachte is echter weer verlaten omdat het voordeel er van

voor de betrokken voertuigeigenaren niet opweegt tegen het nadeel dat de maatregel ontegenzeggelijk inhoudt voor de verkeersveiligheid. Gevaar voor de verkeersveiligheid ontstaat bijvoorbeeld wanneer voertuigen zonder de noodzakelijke verlichting bij plotseling optredend slecht weer toch zonder verlichting op de weg blijven.

§ 11. Verbinding tussen motorrijtuig met beperkte snelheid en aanhangwagen

Artikel 5.7.66

Artikel 5.7.66 bevat een aantal algemene eisen inzake de deugdelijkheid van de koppeling ten behoeve van aanhangwagens.

§ 12. Diversen

Artikel 5.7.71

Een geluidssignaalinrichting wordt thans uit een oogpunt van verkeersveiligheid voor alle onder deze categorie voertuigen vallende voertuigen verplicht gesteld. In het *tweede lid* worden de aanwezigheid van een achteruitrijsignalering en een diefstalalarm toegestaan. Andere geluidssignaalinrichtingen worden ingevolge het *derde lid* niet toegestaan.

Artikel 5.7.72

De eis inzake de sleepinrichting aan de voorzijde komt voort uit de wens dat ieder voertuig moet kunnen worden weggesleept wanneer verplaatsing op eigen kracht niet meer mogelijk is. De doorstroming van het verkeer eist dit.

AFDELING 8. LANDBOUWTREKKERS

De eisen aan landbouwtrekkers zijn in het huidige WVR in hoofdzaak opgenomen in artikel 69 (j^o artikel 18). De daarin vervatte regeling, bestaande uit het niet van toepassing verklaren van een groot aantal van de aan motorvoertuigen gestelde eisen onder gelijktijdige van toepassing verklaring van een aantal minimum eisen, is gebaseerd op het uitgangspunt dat met betrekking tot bedoelde voertuigen kan worden volstaan met summiere eisen. Bedoelde voertuigen worden immers primair buiten de voor het openbaar verkeer openstaande weg gebruikt.

Dit uitgangspunt is in het Voertuigreglement overgenomen. Er wordt voorzien in een beperkt aantal – langs de weg te handhaven – permanente eisen.

Voor de goede orde wordt er nog eens met nadruk op gewezen dat de in het Voertuigreglement vervatte eisen ingevolge de reikwijdte van de Wegenverkeerswet 1994 slechts gelden voor landbouwtrekkers die zich op de weg bevinden. Buiten de weg zijn bedoelde eisen niet van toepassing. Het belang hiervan springt het sterkst in het oog bij het verbod van scherpe delen (artikel 5.8.48, eerste lid). Buiten de weg geldt dit verbod uiteraard niet. Op het land zijn bepaalde scherpe delen juist onmisbaar. Op de weg daarentegen is het een primaire verkeersveiligheidseis dat voertuigen geen scherpe delen hebben. Ten aanzien van eventuele scherpe delen van landbouwtrekkers zullen op de weg derhalve zodanige maatregelen moeten worden getroffen dat zij in geval van botsing geen gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

Inhoudelijk zijn de eisen aan landbouwtrekkers aangepast aan de huidige tijd. De technische ontwikkeling heeft ook op het gebied van

landbouwtrekkers niet stilgestaan. In de eerste plaats kunnen bedoelde voertuigen thans sneller rijden, hetgeen het noodzakelijk maakt om de van vóór 1950 stammende remvertragingseis van 1 m/s² aan te scherpen. Voorts zijn bedoelde voertuigen groter geworden, hetgeen ertoe noopt mede gezien het fors toegenomen verkeer op de wegen, de zichtbaarheid van die voertuigen (verlichting) te verbeteren.

De in de afdeling landbouwtrekkers opgenomen eisen zijn ontleend aan richtlijn 74/150/EEG (PbEG 28 maart 1974, L 84) en daarop gebaseerde deelrichtlijnen. Uiteraard beperken de eisen zich – gelet op de reikwijdte van de Wegenverkeerswet 1994 – tot verkeersveiligheidseisen. Bedoelde eisen strekken zich, anders dan genoemde richtlijn die alleen tractoren op luchtbanden betreft, uit tot alle landbouwtrekkers. Er is immers geen goede reden aan te voeren waarom de opgestelde verkeersveiligheidseisen niet zouden moeten gelden voor landbouwtrekkers met andere banden dan luchtbanden, zoals bij voorbeeld rupsbanden. Waar nodig worden uiteraard voor die voertuigen specifieke eisen gesteld.

Het thans in het WVR vervatte systeem dat de in artikel 69 genoemde eisen alleen van toepassing zijn op voertuigen ten aanzien waarvan de bestuurder, eigenaar of houder aantoonst (artikel 18 WVR) dat het voertuig nodig is om buiten de weg te gebruiken en dat het voertuig zich op de weg bevindt – voorzover het landbouwbedrijven betreft – rechtstreeks ten behoeve van die bedrijven of ten behoeve van herstel, is bewust verlaten. Deze constructie leidt immers tot het ongewenste gevolg dat indien zulks niet kan worden aangetoond, het voertuig geen voertuig als bedoeld in artikel 18 is. Daarmee zijn op het voertuig alle normale voertuigeisen van toepassing, waaraan het voertuig nu juist niet voldoet. Met andere woorden, indien de noodzaak van gebruik buiten de weg niet wordt aangetoond, wijzigt de status van het voertuig.

In het Voertuigreglement wordt een andere weg gekozen. Voertuigen die beantwoorden aan de definitie van landbouwtrekker, moeten voldoen aan de voor landbouwtrekkers geldende eisen. Die eisen gelden ongeacht het gebruik dat van het voertuig wordt gemaakt. De status van het voertuig staat derhalve vast. Voor zover regels omtrent het gebruik van de weg met deze voertuigen zouden moeten worden gesteld, behoren deze in het RVV 1990 thuis. Gezien de aard van de hierbedoelde voertuigen lijkt een toename van het gebruik op de weg bij het ontbreken van dergelijke regels, niet in de rede te liggen. De uiteindelijke beslissing hieromtrent zal evenwel in het kader van het RVV 1990 moeten geschieden, waarbij tevens de resultaten van de evaluatie van het RVV 1990 een rol kunnen spelen.

Het vorenstaande betekent derhalve dat de categorie «motorvoertuigen voor gebruik buiten de wegen» uit het WVR, verdwijnt en wordt vervangen door landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid. Onder laatstgenoemde categorie vallen de langzaam rijdende werktuigen ten behoeve van de landbouw. Het ongebreidelde gebruik van afgekeurde vrachtauto's («landbouwvrachtauto's») is hierdoor niet meer mogelijk. Deze voertuigen, waarvan de maximum snelheid door een technische ingreep is teruggebracht doch die niettemin nogal eens met een aanzienlijke snelheid aan het verkeer deelnemen, zullen moeten voldoen aan de voor bedrijfsauto's geldende eisen.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.8.1

In dit artikel is, conform de regeling bij andere voertuigcategorieën, vastgelegd dat het voertuig dient te zijn voorzien van een identificatienummer (chassisnummer). (Zie o.m. de artikelen 3.2.3 en 3.3.3). Hoewel landbouwtrekkers niet kentekenplichtig zijn en evenmin vallen onder de

periodieke keuring is niettemin gekozen voor handhaving van de aan artikel 66, onderdeel i, WVR ontleende voorschriften teneinde bewijsrechtelijke problemen in verband met bij voorbeeld eigendom en belastingen te voorkomen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.8.3

Ter toelichting op de in dit artikel vervatte algemene verkeersveiligheidseisen moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.3, welke van overeenkomstige toepassing is.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.8.6

De genoemde hoogte- en lengtemaat zijn afkomstig uit artikel 65, onderdelen c en e, WVR. Nieuw is dat de breedtemaat, die ingevolge artikel 69, eerste lid, onderdeel c, WVR op 2,60 m was gesteld, is verruimd tot 3 m. Achtergrond hiervan vormt het streven het aantal ontheffingen te verminderen. In de praktijk worden namelijk ontheffingen voor voertuigen tot 3 m breed zonder meer, dat wil zeggen zonder dat nadere voorwaarden worden gesteld, verleend. Het overschrijden van de tot nu toe geldende breedtemaat van 2,60 m – in welk geval derhalve een ontheffing is vereist – komt herhaaldelijk voor, in het bijzonder indien bij voorbeeld tijdelijk extra banden zijn gemonteerd.

De in artikel 65, onderdeel gg, WVR opgenomen eisen inzake maximum draaicirkel, bestreken baan en uitscheermaat, komen te vervallen. In het algemeen voldoen landbouwtrekkers, gelet op de maximale lengte van 12 m, reeds aan de bedoelde eisen. Bovendien zijn die eisen op de weg niet op eenvoudige wijze te controleren.

Artikel 5.8.7

De bestaande eisen ten aanzien van aslasten en massa van landbouwtrekkers worden vervangen door eisen inzake de aslast en de totale massa, afkomstig uit richtlijn 74/151/EEG (PbEG 28 maart 1974, nr. L 84), welke in feite een verruiming inhouden. Dit laatste betekent dat geen overgangsregeling behoeft te worden getroffen (historische eis) voor landbouwtrekkers die voor de datum van inwerkingtreding van de nieuwe eisen reeds in gebruik zijn genomen.

§ 3. Motor

Artikelen 5.8.9 tot en met 5.8.12

De voorschriften inzake brandstofsysteem, uitlaatsysteem en elektrische installatie zijn – afgezien van het feit dat voor landbouwtrekkers geen eisen aan de uitlaatgassen worden gesteld – gelijk aan de aan personenauto's terzake gestelde eisen. Voor de toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.9 tot en met 5.2.12, alwaar ook het vervallen van artikel 66, onderdelen d en e, WVR wordt toegelicht. De in artikel 5.8.11, eerste lid, opgenomen eis terzake van deelbare uitlaten ziet op constructies waarbij voor het gebruik van werktuigen de uitlaatleiding moet worden weggeklapt. In dergelijke gevallen is een volledige gasdichte uitlaatleiding niet te realiseren.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.8.14

Dit artikel vereist dat de versnellingsbak van landbouwtrekkers is voorzien van een achteruitrijversnelling. Anders dan in artikel 66, onderdeel I, WVR, wordt expliciet melding gemaakt van het woord achteruitrijversnelling aangezien constructies waarbij de cabine van het voertuig ten opzichte van het onderstel kan worden gedraaid – hetgeen het geval kan zijn indien een goed zicht op met het voertuig verrichte werkzaamheden geboden is – en waarbij het voertuig derhalve in de oorspronkelijke voorwaartse richting blijft rijden, niet als inrichting om achteruit te rijden behoren te worden aangemerkt.

Artikel 5.8.16

De voorschriften inzake de aandrijving beperken zich tot een aantal primaire verkeersveiligheidseisen ter zake van deugdelijke bevestiging en slijtage.

§ 5. Assen

Artikelen 5.8.18, 5.8.24 en 5.8.25

De in deze artikelen vervatte eisen aan assen en wielen betreffen typische verkeersveiligheidsaspecten. De artikelen zijn inhoudelijk gelijk aan de artikelen 5.2.18, 5.2.24 en 5.7.25, naar de toelichting waarop moge worden verwezen.

§ 6. Ophanging

Artikelen 5.8.27

Landbouwtrekkers mogen niet zijn voorzien van banden of rupsbanden waarvan het loopvlak bestaat uit metaal of een soortgelijk materiaal. Deze bepaling is ontleend aan artikel 69a, onderdeel a, WVR en reeds toegelicht bij artikel 5.7.27. Spijkerbanden zijn eveneens verboden, conform het bepaalde in artikel 65, onderdeel a, tweede volzin, WVR.

De eisen aan luchtbanden van landbouwtrekkers beperken zich tot het tegengaan van uit- en inwendige beschadigingen. Doorgaans betreft het bij deze voertuigen speciale, op het gebruik van het voertuig afgestemde banden, waarvoor geen bijzondere eisen, bij voorbeeld inzake profilering, behoeven te gelden.

De bepaling inzake rupsbanden is afkomstig uit artikel 69, eerste lid, onderdeel a, WVR. Rupsbanden met metalen belegstukken worden met het oog op het voorkomen van schade aan het wegdek, niet langer toegestaan.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.8.29

De in het *eerste lid* opgenomen eis dat landbouwtrekkers moeten zijn voorzien van een deugdelijke stuurinrichting, is ontleend aan artikel 66, onderdeel a, WVR. Bedoelde eis wordt voor een aantal veiligheidsaspecten nader uitgewerkt in het *tweede tot en met vijfde lid*. Het *derde lid* verbiedt uit een oogpunt van betrouwbaarheid elektrische en uitsluitend pneumatische stuurverbindingen. Pneumatische hulpsystemen, bijvoorbeeld stuurbekrachtiging, zijn uiteraard toegestaan.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.8.31

Met betrekking tot het aspect remmen bevat het WVR voor landbouwtrekkers een zeer summiere regeling in artikel 74. Daarnaast geldt uiteraard het bepaalde in artikel 13 WVR inzake deugdelijke bouw en inrichting.

In het Voertuigreglement wordt thans in artikel 5.8.31 een aantal van de impliciet in artikel 13 besloten algemene deugdelijkheidseisen tot uitdrukking gebracht. Daarbij is aansluiting gezocht bij de voor andere voertuiggroepen geformuleerde eisen.

Artikel 5.8.38

Zoals in het begin van de toelichting op deze afdeling reeds is uiteengezet, is het in verband met de voortschrijdende techniek noodzakelijk de wel zeer gedateerde remvertragingseis uit het WVR, te weten 1 m/s^2 , aan te scherpen. In artikel 5.8.38 is zulks geschied. Inhoudelijk zijn de eisen ontleend aan richtlijn 76/432/EEG (PbEG 8 mei 1976, nr. L 122).

Het voorschrift dat de remmen moeten werken op de aangedreven as (artikel 74, onderdeel a, WVR) is komen te vervallen. De vereiste remvertraging moet kunnen worden bereikt, ongeacht de as die wordt beremd.

Artikel 5.8.39

Het bepaalde in artikel 5.8.39 inzake de parkeerrem is een voor landbouwtrekkers nieuwe eis, ontleend aan de genoemde richtlijn 76/432/EEG, welke zal ingaan bij de inwerkingtreding van dit besluit.

Voor oudere voertuigen behoeft geen historische eis te worden vastgesteld aangezien deze voertuigen veelal zullen zijn voorzien van een parkeerrem.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.8.41

De in het *eerste en tweede lid* opgenomen bepalingen inzake deuren en nooduitgang zijn ontleend aan richtlijn 80/720/EEG (PbEG 28 juli 1980, nr. L 194). Deze richtlijn, die de bedieningsruimte en de toegankelijkheid daarvan van landbouwtrekkers betreft, eist in totaal drie uitgangen. Strikt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gezien wordt evenwel een totaal van twee uitgangen voldoende geacht.

De in het *derde lid* vervatte eisen komen overeen met eisen die ook aan andere voertuigsoorten worden gesteld.

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.2.41.

Artikel 5.8.42

Het bepaalde in artikel 66, onderdeel k, WVR, inzake het materiaal waaruit ruiten moeten bestaan, welk artikel ingevolge artikel 69, eerste lid, WVR van toepassing is op landbouwtrekkers, komt te vervallen. In de plaats daarvan treedt artikel 5.8.42, dat inhoudelijk gelijk is aan artikel 5.2.42, naar de toelichting waarop moge worden verwezen.

Artikel 5.8.43

Artikel 5.8.43, betreffende de ruitewisserinstallatie, vervangt artikel 66, onderdeel kk, WVR. Volstaan wordt met enige eenvoudige eisen. De

bepaling dat de installatie niet door handkracht mag worden aangedreven, is afkomstig uit richtlijn 74/347/EEG (PbEG 15 juli 1974, nr. L 191).

Artikel 5.8.45

De in het *eerste lid* van artikel 5.8.45 opgenomen eisen inzake de linkerbuitenspiegel zijn ontleend aan artikel 66, onderdeel g, WVR en aan richtlijn 74/346/EEG (PbEG 15 juli 1974, nr. L 191). De in het *tweede en derde lid* vervatte algemene eisen aan spiegels zijn conform de aan spiegels van andere voertuigcategorieën gestelde eisen.

Artikel 5.8.46

De eisen met betrekking tot de zitplaatsen van landbouwtrekkers hebben een verkeersveiligheidsachtergrond. Zij zijn analoog aan de eisen voor andere voertuigsoorten en vormen een explicitering van artikel 13 WVR.

Artikel 5.8.48

Het bepaalde in het *eerste en tweede lid* betreffende scherpe en uitstekende delen, vormt een nieuwe eis voor landbouwtrekkers. Ingevolge artikel 69, eerste lid, WVR is artikel 65, onderdeel k, WVR thans immers niet van toepassing op dergelijke voertuigen (artikel 18 WVR). Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt het evenwel noodzakelijk geacht dat ten aanzien van landbouwtrekkers – die gelet op hun gebruiksfunctie juist kunnen zijn voorzien van scherpe delen of werktuigen met scherpe delen – wanneer zij zich op de weg bevinden zodanige maatregelen worden getroffen dat die scherpe delen in geval van botsing geen gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren. Deze maatregelen kunnen inhouden het verwijderen van scherpe delen, doch ook het ontnemen van het scherpe karakter door bij voorbeeld afschermen. Eveneens vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt bepaald dat uitstekende delen die het gevaar voor lichamelijk letsel aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd. De in het eerste en in het tweede lid verwoorde eisen zullen gelet op de ermee gediende belangen gelden voor zowel nieuwe als reeds in gebruik zijnde landbouwtrekkers.

De in het *vierde lid* geformuleerde eis betreft eveneens een algemene verkeersveiligheidseis, welke ook ten aanzien van andere voertuiggroepen geldt.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.8.51 en 5.8.53

De artikelen 5.8.51 en 5.8.53 betreffen respectievelijk de verplichte aanwezigheid van lichten en retroreflectoren en de kleur van die lichten.

De eisen zijn in belangrijke mate afkomstig uit het WVR.

Nieuw is de bepaling dat indien de landbouwtrekker aan de voorzijde wordt voorzien van werktuigen die de dimlichten of de stadslichten afschermen, extra dimlichten en stadslichten moeten zijn aangebracht (onderdelen a en b). Deze extra lichten moeten uiteraard zodanig zijn aangebracht dat zij op hun beurt niet worden afgeschermd (zie artikel 5.8.55, vijfde lid). Om de ongewenste situatie te voorkomen dat (mede gelet op het bepaalde in artikel 5.8.65) de extra dim- of stadslichten al naar gelang de omstandigheden moeten worden aangebracht of verwijderd, zijn de extra dim- en stadslichten als facultatieve lichten opgenomen in artikel 5.8.57. Doordat in artikel 5.8.59, zesde lid, het schakelvoorschrift, zoals opgenomen in het zevende lid van artikel 5.8.55 van toepassing

wordt verklaard op de facultatieve extra dim- en stadslichten, wordt geregeld dat de extra dim- en stadslichten niet tegelijkertijd met de gewone dim- en stadslichten ingeschakeld mogen zijn.

Het WVR stelt doordat artikel 69, eerste lid, artikel 65, onderdeel i, niet van toepassing verklaart, de aanwezigheid van remlichten niet verplicht. Achtergrond hiervan vormde de zeer beperkte snelheid waarmee de betrokken voertuigen zich over de weg bewogen. Artikel 5.8.51, onderdeel e, brengt op dit punt verandering door voor alle landbouwtrekkers, ongeacht de datum van ingebruikname en ongeacht de maximumsnelheid, remlichten te eisen.

Reden hiervoor is het gegeven dat de snelheid van de meeste landbouwtrekkers thans aanzienlijk hoger is dan de 16 km/h waarvan in het WVR nog werd uitgegaan, hetgeen in verband met de verkeersveiligheid een aanpassing van de eisen noodzakelijk maakt.

Onderdeel g van artikel 5.8.51 eist voor landbouwtrekkers de aanwezigheid van een rode retroreflector, de zogenaamde afgeknotte driehoek, welke andere weggebruikers erop attent maakt dat zich voor hen een langzaamrijdend voertuig bevindt. Deze eis, ontleend aan ECE-reglement nr. 69, geldt voor alle landbouwtrekkers. Dit betekent dat ook reeds in gebruik zijnde voertuigen van een dergelijke retroreflector zullen moeten worden voorzien. De hiermee voor de voertuigeigenaren gepaard gaande lasten zijn gering en zijn meer dan gerechtvaardigd gelet op het met de invoering van de retroreflector gediende verkeersveiligheidsbelang.

Artikel 5.8.54

Dit artikel, dat in grote mate is ontleend aan richtlijn 78/933/EEG (PbEG 20 november 1978, nr. L 325), bevat een aantal vrij gedetailleerde plaatsingsvoorschriften voor de in artikel 5.8.51 genoemde lichten en retroreflectoren. De noodzaak deze gedetailleerde eisen in de permanente eisen op te nemen vloeit voort uit het feit dat landbouwtrekkers niet aan een keuring voor toelating tot de weg worden onderworpen. De plaatsing van de vereiste lichten en retroreflectoren zal derhalve eerst op de weg aan de hand van de permanente eisen kunnen worden gecontroleerd.

Opgemerkt wordt dat niet is voorgeschreven de richtingaanwijzers en de stadslichten aan de uiterste voorzijde van het voertuig te bevestigen. In de praktijk is namelijk vaak plaatsing van deze lichten op de spatborden noodzakelijk aangezien door het gebruik van het voertuig op het land lichten aan de uiterste voorzijde te kwetsbaar zijn.

Artikel 5.8.55

Artikel 5.8.55 bevat een aantal algemene eisen inzake de verplichte lichten en retroreflectoren. Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.55. Het *vijfde lid* van artikel 5.8.55 heeft ten opzichte van de gelijksoortige bepaling in artikel 5.2.55 enige nuancering ondergaan, ertoe strekkende toe te staan dat de in artikel 5.8.51, onderdelen a en b, genoemde dim- en stadslichten worden afgeschermd. Op de in dat geval vereiste extra dim- en stadslichten is het vijfde lid van artikel 5.8.55 evenwel onverkort van toepassing. Het *zevende lid* strekt ertoe te voorkomen dat de extra lichten en de gewone stadslichten of dimlichten tegelijk branden.

De aanwezigheid van keurmerken op de (onderdelen van) lichten en retroreflectoren wordt niet voorgeschreven. Controle daarop kan alleen effectief plaatsvinden in het kader van een toelatingskeuring. Handhaving van de verlichtingseisen op de weg zal plaats kunnen vinden aan de hand van de in artikel 5.8.55 vervatte algemene eisen, aangevuld met de in artikel 5.8.56 gestelde eisen inzake het dimlicht en het in artikel 5.8.64 vervatte verbod van verblindende verlichting.

Artikel 5.8.56

Dit artikel bevat de bepalingen die ertoe strekken te bevorderen dat de dimlichten goed zijn afgesteld en goed functioneren.

Artikelen 5.8.57 tot en met 5.8.63

Deze artikelen bevatten respectievelijk de niet verplichte lichten en retroreflectoren, de kleur van die lichten, de plaatsing ervan en enige specifieke eisen met betrekking tot de facultatieve lichten en retroreflectoren. Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.57 tot en met 5.2.63.

Artikelen 5.8.64 en 5.8.65

Voor de toelichting op het verbod van verblindende verlichting en het verbod van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan is vereist of toegestaan, moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.64 en 5.2.65.

§ 11. Verbinding tussen landbouwtrekker en aanhangwagen

Artikel 5.8.66

Artikel 5.8.66 bevat een aantal algemene eisen inzake de deugdelijkheid van de koppeling ten behoeve van aanhangwagens. Het bepaalde in het *derde lid* met betrekking tot de bediening van de koppeling is ontleend aan richtlijn 86/415/EEG (PbEG 26 augustus 1986 nr. L 240).

§ 12. Diversen

Artikel 5.8.71

Anders dan het WVR dat voor landbouwtrekkers een geluidssignaal-inrichting niet verplicht stelt (artikel 69, eerste lid, verklaart artikel 66, onderdeel c, niet van toepassing), wordt in artikel 5.8.71 van het Voertuigreglement de aanwezigheid van een dergelijke inrichting geëist. Daarbij is aansluiting gezocht bij richtlijn 74/151/EEG. De aanwezigheid van een hoorn wordt gezien het toegenomen verkeer op de weg en de hogere snelheid waarmee landbouwtrekkers zich kunnen verplaatsen, noodzakelijk geacht, ook voor reeds in gebruik zijnde voertuigen. Toegestaan worden de aanwezigheid van een achteruitrijsignalering en een diefstalalarm. Andere geluidssignaalinrichtingen worden ingevolge het *derde lid* niet toegestaan.

Artikel 5.8.72

De eis inzake de sleepinrichting aan de voorzijde is afkomstig uit richtlijn 79/533/EEG (PbEG 13 juni 1979, L 145). Volstaan wordt met een aanwezigheidseis. Met het oog op de moeilijkheid een en ander te controleren worden er geen eisen aan de sterkte van de inrichting gesteld. Voorts kan dat aspect gevoeglijk aan de fabrikanten van de voertuigen worden overgelaten.

AFDELING 9. FIETSEN

Aangezien ook fietsen op meer dan twee wielen tot de fietsen worden gerekend, vallen ook voertuigen welke zijn afgeleid van fietsen en die bij voorbeeld kunnen worden gebruikt door invaliden, onder de bepalingen

van deze afdeling. Het gaat dan niet om «invalidervoertuigen» in de zin van onderdeel x van artikel 1.1, maar om aangepaste fietsen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.9.3

Dit artikel bevat enige primaire veiligheidseisen met betrekking tot het frame van fietsen, welke eisen kunnen worden gezien als een precisering van artikel 5.1.1, eerste lid, onderdeel a (was artikel 13 WVR).

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.9.6

Fietsen op twee wielen mogen krachtens het *eerste lid* niet breder zijn dan 0,75 m hetgeen overeenkomt met artikel 79, eerste lid, WVR. De in het *tweede lid* geregelde breedte van 1,50 m voor fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met zijspanwagen is ontleend aan artikel 80, eerste lid, WVR. De genoemde breedtematen betreffen alleen het voertuig zelf. Voorschriften met betrekking tot het beladen van fietsen zijn opgenomen in de gebruikseisen, artikel 5.18.28.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.9.29

In dit artikel zijn enige eenvoudige eisen omtrent de stuurinrichting opgenomen. Het bepaalde in het *eerste lid* was als zodanig reeds opgenomen in artikel 79, tweede lid, onderdeel a, WVR. Het *tweede en derde lid* vormen een nadere uitwerking van het eerste lid. De bedoelde eisen zijn in het bijzonder van belang voor fietsen op meer dan twee wielen aangezien de deugdelijkheid van de stuurinrichting bij die fietsen, gelet op het aantal te besturen wielen, van meer belang moet worden geacht.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.9.38

Het *eerste lid* eist voor alle fietsen een goed werkende reminrichting. Een bepaling van die strekking was reeds opgenomen in artikel 79, tweede lid, onderdeel c, WVR.

Het *tweede lid* bevat uit verkeersveiligheidsoogpunt een nieuwe aanvullende eis voor fietsen met velgremmen; deze fietsen moeten zijn voorzien van twee afzonderlijke, goed werkende, reminrichtingen, aangezien het remvermogen van velgremmen bij natte weersomstandigheden sterk terugloopt.

De in artikel 80, tweede lid, WVR opgenomen eis betreffende een remvertraging van $1,65 \text{ m/s}^2$ voor fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met zijspanwagen of aanhangwagen heeft in de praktijk nimmer tot problemen geleid en is – mede uit een oogpunt van handhaafbaarheid – vervallen.

Artikel 5.9.39

Het bepaalde in dit artikel met betrekking tot het vastzetten van de rem(men) dan wel het gebruik van een vastzetinrichting is ontleend aan artikel 80, tweede lid, tweede volzin, WVR. Onder het begrip vastzetinrichting is ook een slot begrepen.

Artikel 5.9.46

De trappers van fietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd en zijn voorzien van een stroef oppervlak. Laatstgenoemde eis is nieuw en wordt gesteld ter bevordering van de verkeersveiligheid. Overigens geldt dat niet elke fiets van trappers behoeft te zijn voorzien. Als voorbeeld kunnen worden genoemd met de hand voortbewogen drie- of vierwielige fietsen.

Artikel 5.9.48

Fietsen mogen niet zijn voorzien van scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren. Deze eis gold reeds voor fietsen op grond van artikel 13, tweede lid, WVR en is gehandhaafd om excessen op dit gebied tegen te gaan.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.9.51 tot en met 5.9.65

Voor fietsen wordt bij de permanente eisen, opgenomen in de artikelen 5.9.51 tot en met 5.9.65, slechts de aanwezigheid van retroreflectie geëist, terwijl daarnaast in het kader van de gebruikseisen (artikel 5.18.39), bepaalde verlichting verplicht wordt gesteld. Hiermee wordt de bestaande praktijk voor wat betreft de aanwezigheid van de bedoelde voorzieningen gehandhaafd (artikel 13, derde lid, WVR). Verlichting is dan ook slechts vereist indien de gebruiksomstandigheden dit vergen, derhalve bij nacht en wanneer het zicht ernstig wordt belemmerd. Eenvoudig gezegd bestaan er in het voorgestelde systeem «dagfietsen» (alleen retroreflectie) en «nachtfietsen» (retroreflectie en verlichting). Tot de eerste categorie worden racefietsen en kinderfietsen gerekend, welke fietsen veelal slechts overdag gebruikt worden.

Er zij voorts nog op gewezen dat de bepalingen inzake de verlichting algemeen zijn gesteld en dus van toepassing zijn op alle fietsen; uiteraard mogen alle fietsen overdag wel van de bij duister verplichte verlichting zijn voorzien.

Retroreflectie is, zoals reeds gezegd, steeds vereist. Bij de invoering van ondermeer de verplichte zijreflectie voor fietsen is bewust gekozen voor het onder alle omstandigheden eisen van deze reflectie. De nagestreefde verkeersveiligheid kan immers slechts worden bereikt indien een zo hoog mogelijk percentage van de fietsen is uitgerust met de bedoelde retroreflectie (zie de nota van toelichting bij het koninklijk besluit van 23 december 1986 (Stb. 650)).

Het sluitstuk van de bepalingen inzake de verlichting is het verbod opgenomen in artikel 5.1.2. Genoemd artikel alsmede de concrete fietseisen en de gebruikseisen vervangen het bepaalde in de artikelen 13, derde lid, 84, 85, 85a en 86 WVR.

Bij de gebruikseisen zijn de voorschriften inzake de aanwezigheid van lichten, de goede werking en de plaatsing van de lichten opgenomen, aangezien deze voorschriften alleen onder de bedoelde gebruiksomstandigheden zullen worden gecontroleerd.

In het kader van de deregulering wordt niet langer geëist dat het achterspatbord wit moet zijn. De functie van deze voorziening, waarmee werd beoogd een goede zichtbaarheid van de fiets bij donker te waarborgen, is door de achterretroreflector overgenomen, zodat genoemde eis kan komen te vervallen. Om te bewerkstelligen dat deugdelijke retroreflectoren op de fiets worden aangebracht, is in artikel 3.8.1 bepaald dat onder andere de achterretroreflector moet voldoen aan

de door Onze Minister vastgestelde eisen. De handhaving door de politie in het kader van de permanente eisen kan dan beperkt blijven tot het controleren van het goedkeuringsmerk. Voor trapperretroreflectoren is de eis van een goedkeuringsmerk komen te vervallen aangezien dit merk in de praktijk vrijwel niet valt te controleren zonder tot demontage van de trapper over te gaan.

Met betrekking tot de plaatsingsvoorschriften van de retroreflectoren en de achterlichten zij vermeld dat deze zijn geüniformeerd en geharmoniseerd voor fietsen en bromfietsen, de aan die voertuigen verbonden zijspanwagens en door die voertuigen voortbewogen aanhangwagens.

§ 12. Diversen

Artikel 5.9.71

Fietsen dienen te zijn voorzien van een goed werkende bel. Dit voorschrift is vereenvoudigd ten opzichte van het WVR, artikel 79, tweede lid, onderdeel b, waar was bepaald dat het geluid van de bel op een afstand van 25 m duidelijk hoorbaar moest zijn. Deze eis is overbodig naast het criterium «goed werkend».

AFDELING 10. INVALIDENVOERTUIGEN, UITGERUST MET EEN VERBRANDINGSMOTOR OF EEN ELEKTROMOTOR EN VOORZIEN VAN EEN GESLOTEN CARROSSERIE

Onder de categorie invalidenvoertuigen valt een diversiteit aan voertuigen. De categorie omvat zowel gemotoriseerde als niet-gemotoriseerde voertuigen en zowel open voertuigen als van een gesloten carrosserie voorziene voertuigen. De gemotoriseerde voertuigen kunnen zijn voorzien van een verbrandingsmotor dan wel van een elektromotor. Deze verscheidenheid aan voertuigen maakt het stellen van uniforme eisen onmogelijk. Onder het WVR moesten invalidenvoertuigen voldoen aan de eisen die werden gesteld aan fietsen en bromfietsen (artikel 80b). Deze situatie wordt niet als toereikend ervaren. Er bestaan immers aanzienlijke technische verschillen tussen een elektrisch aangedreven rolstoel en een invalidenvoertuig dat uiterlijk als een «mini-auto» is aan te merken. Elektrisch aangedreven rolstoelen hebben bijvoorbeeld een aanmerkelijk lagere maximum snelheid dan voertuigen met een verbrandingsmotor, hetgeen aanleiding kan zijn onderscheid te maken voor wat betreft de eisen die worden gesteld aan de remvertraging van het betrokken voertuig.

Het vorenstaande is aanleiding geweest om in het Voertuigreglement op de onderscheiden groep invalidenvoertuigen toegespitste eisen op te nemen, waar mogelijk aansluiting zoekend bij andere voertuig-categorieën. Dit leidt voor wat betreft de technische eisen tot een vierdeling binnen de categorie invalidenvoertuigen.

Voor gemotoriseerde invalidenvoertuigen met een gesloten carrosserie («mini-auto's») zullen eisen gelden die in belangrijke mate zijn ontleend aan de voor personenauto's geldende eisen. De huidige, aan de fietsen en bromfietsen ontleende eisen worden voor deze categorie voertuigen als beslist ontoereikend ervaren. Invalidenvoertuigen met een elektromotor, die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, zullen moeten voldoen aan specifiek voor deze categorie geldende eisen. Achtergrond hiervan is het feit dat deze voertuigen een geringe maximum snelheid hebben, hetgeen rechtvaardigt dat voor deze categorie lichtere eisen gelden dan voor de hiervoor genoemde categorie. Invalidenvoertuigen met een verbrandingsmotor, die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, zijn doorgaans afgeleid van de bromfiets, om welke reden voor deze groep in beginsel de bromfietseisen zullen gelden. Invalidenvoertuigen

zonder motor ten slotte zullen evenals onder het WVR moeten voldoen aan de voor fietsen geldende eisen. Niet-gemotoriseerde rolstoelen worden ingevolge de in artikel 1.1, onderdeel bd, opgenomen definitie niet als voertuig in de zin van het Voertuigreglement beschouwd en vallen dus niet onder de werking van het Voertuigreglement.

Op deze wijze wordt bereikt dat voor elke groep de op die groep toegesneden technische eisen gelden, doch dat iedere groep als zodanig valt onder de (hoofd)categorie invalidervoertuigen. Het begrip invalidervoertuig heeft daarmee voor het Voertuigreglement dezelfde inhoud als voor het RVV 1990, dat immers voor de (gehele) categorie invalidervoertuigen bijzondere gedragsregels kent. Het hanteren van één begrip komt de gebruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid van de regelgeving ten goede.

De in artikel 66, onderdeel p, sub VI, WVR bedoelde voertuigen (20 km voertuigen) worden evenals onder het WVR niet als invalidervoertuig beschouwd. Voor deze voertuigen zal een aparte regeling gelden, waarop in de toelichting op artikel 9.1 nader wordt ingegaan.

Zoals hiervoor reeds is uiteengezet, zijn de voor de onderhavige groep invalidervoertuigen geldende eisen in belangrijke mate afgeleid van de voor de categorie personenauto's geldende eisen, met welke voertuigen de «mini-auto's» sterke gelijkenis vertonen. Vergeleken met de ingevolge het WVR voor de hier bedoelde groep voertuigen geldende eisen (artikel 80b) brengt dit een aantal nieuwe eisen met zich mee, welke ook voor reeds op de weg zijnde voertuigen zullen gelden. In de praktijk zal dit naar verwachting geen problemen opleveren. Als voorbeeld kan worden genoemd de aanwezigheid van een ruitewisserinstallatie en van voorruitontwaseming, welke eisen het WVR voor invalidervoertuigen niet kent. Dergelijke voor het gebruik van het voertuig onmisbare voorzieningen zijn evenwel thans reeds standaard op bedoelde voertuigen aanwezig, zodat deze nieuwe eisen geen bezwaar zullen vormen.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.10.1

Conform andere voertuigcategorieën wordt geëist dat het voertuig is voorzien van een identificatienummer. Deze op zich nieuwe eis zal geen problemen opleveren aangezien bedoelde voertuigen in de praktijk reeds van een dergelijk nummer zijn voorzien.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.10.3 en 5.10.4

Deze artikelen bevatten enige primaire verkeersveiligheidseisen die aan alle voertuigcategorieën worden gesteld.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.10.6

De tot nu toe geldende maximum breedte van 1,00 m is verruimd tot 1,10 m. De geldende maat van 1,00 m wordt namelijk in de praktijk als een knelpunt ervaren aangezien deze maat het zeer moeilijk maakt voertuigen te construeren met twee zitplaatsen naast elkaar. Waar ook de ruimte achter de bestuurder doorgaans beperkt is, maakt dit invalidervoertuigen vaak tot strikt éénpersoonsvoertuigen. De breedte van de hierbedoelde voertuigen kan evenwel niet onbeperkt worden verruimd gelet op het

gebruik ervan op fietspaden en trottoirs. De thans voorgestelde breedte van 1,10 m maakt het in ruimere mate mogelijk voertuigen met twee zitplaatsen naast elkaar te construeren zonder daarbij de doorstroming van het verkeer in gevaar te brengen.

De voorgestelde lengte- en hoogtemaat zijn nieuw. De maten strekken ertoe, gelet op de beperkte breedte, de stabiliteit van het voertuig te waarborgen. Bedoelde maten zijn zodanig ruim dat zij geen beletsel zullen vormen voor thans op de weg voorkomende invalidenvoertuigen.

§ 3. Motor

Artikelen 5.10.9 tot en met 5.10.13

De bepalingen inzake brandstofsysteem, uitlaatsysteem, elektrische uitrusting en motorsteunen zijn ontleend aan de eisen voor personenauto's. Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.9 tot en met 5.2.13. Waar nodig zijn deze eisen aangevuld met een aantal specifiek voor invalidenvoertuigen onmisbare aspecten. Expliciet wordt de aanwezigheid geëist van een brandstofniveaumeter of een brandstoftank met reservestand dan wel voor elektrisch aangedreven voertuigen een aanduiding omtrent de ladingsconditie van de tractie-batterijen (*artikel 5.10.9, vierde en vijfde lid*). Voor de gebruiker van een invalidenvoertuig zal het immers doorgaans bezwaarlijk zijn om een gestrand voertuig door duwen te verplaatsen. Voorts is een aantal specifieke eisen voor elektrisch aangedreven invalidenvoertuigen opgenomen (*artikel 5.10.12, eerste en derde lid*).

De beperking van de cilinderinhoud van invalidenvoertuigen tot 50 cm³ zoals die voortvloeide uit artikel 1, eerste lid, onderdeel e, WVR, komt voor de hier bedoelde groep invalidenvoertuigen te vervallen. In de praktijk blijkt het motorvermogen vaak te gering te zijn gelet op het gewicht van het voertuig, hetgeen leidt tot overbelasting van de motor met als gevolg dat de motor defect raakt. Er zij op gewezen dat ingevolge de artikelen 20 en 21 van het RVV 1990 voor invalidenvoertuigen een maximum snelheid geldt van 30 km/h binnen en 40 km/h buiten de bebouwde kom, zodat tegen het toenemen van het motorvermogen geen bezwaar behoeft te bestaan.

§ 4. Krachtoverbrenging

Artikel 5.10.14

Het vereisen van een achteruitrijversnelling houdt verband met het feit dat het voor de gebruikers van invalidenvoertuigen veelal bezwaarlijk zal zijn om het voertuig door middel van duwen te verplaatsen. Hoewel deze eis ten opzichte van het WVR als nieuw moet worden aangemerkt, zal de eis voor fabrikanten niet tot problemen aanleiding geven aangezien de hierbedoelde voertuigen veelal reeds met een dergelijke voorziening zijn uitgerust.

Artikel 5.10.16

De eis inzake deugdelijke bevestiging van de onderdelen van de krachtoverbrenging betreft een algemene verkeersveiligheidseis.

Artikel 5.10.17

Deze eis strekt ertoe zeker te stellen dat het voertuig in geval van uitvallen van de motor kan worden verplaatst. De eis geldt alleen met betrekking tot verbrandingsmotoren aangezien deze anders dan elektro-

motoren een (te) hoge draaiweerstand hebben om het voertuig te kunnen voortduwen.

§ 5. Assen, § 6. Ophanging, § 7. Stuurinrichting, § 8. Reminrichting en § 9. Carrosserie

Artikelen 5.10.18 tot en met 5.10.48

De voorschriften op het gebied van assen, ophanging, stuurinrichting, reminrichting en carrosserie zijn in belangrijke mate afgeleid van de voor personenauto's geldende eisen. Verwezen moge dan ook worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.18 en 5.2.24 (assen), 5.2.27 (en 5.4.28) (ophanging), 5.2.29 (stuurinrichting), 5.2.31 en 5.2.32 (reminrichting), alsmede 5.2.41 tot en met 5.2.48 (carrosserie).

De remvertraging van de bedrijfsrem is evenals bij bromfietsen van 3,86 op 4,0 m/s² gebracht (*artikel 5.10.38*). Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.6.38.

De in *artikel 5.10.39* vervatte eisen ten aanzien van de parkeerrem zijn voor een deel nieuw vergeleken met de eisen ingevolge artikel 80a, tweede lid, onderdeel e, WVR. Aangezien thans op de weg zijnde voertuigen reeds aan deze eis zullen voldoen, zal deze aanscherping van de eis in de praktijk geen problemen opleveren.

In tegenstelling tot hetgeen ten aanzien van andere categorieën voertuigen is voorgeschreven, eist *artikel 5.10.41, eerste lid*, dat de deuren van het invalidervoertuig zowel vanaf de binnenzijde als vanaf de buitenzijde moeten kunnen worden geopend. Achtergrond van deze eis is dat gelet op de categorie voertuigen waar het hier om gaat, het gewenst is dat altijd hulp van buitenaf kan worden geboden indien de noodzaak zich daartoe voordoet.

Aangezien invalidervoertuigen kleine en daardoor in het verkeer relatief kwetsbare voertuigen zijn, schrijft *artikel 5.10.42, eerste lid*, ter bescherming van de inzittende voor dat de ruiten van gelaagd of gehard glas dan wel van plastisch materiaal moeten zijn, zulks ter beperking van de kans op ernstige verwondingen.

De in de *artikelen 5.10.43 en 5.10.44* vervatte eisen inzake ruitewisser, ruitespoeier en voorruitontwaseming gelden ongeacht de datum van ingebruikneming van het voertuig. Ingevolge het WVR gelden deze eisen alleen voor na eind 1975 respectievelijk 1971 in gebruik genomen voertuigen. Een dergelijke datum maakt de betrokken eis evenwel zeer moeilijk controleerbaar en handhaafbaar aangezien het hier om niet kentekenplichtige voertuigen gaat en de datum van ingebruikneming derhalve niet gemakkelijk is vast te stellen. Gelet op het belang van de handhaafbaarheid alsmede op het feit dat de genoemde data reeds vrij ver in het verleden liggen, en overwegende dat het hier om een vrij geringe groep voertuigen gaat, worden de bedoelde data in het Voertuigreglement niet opgenomen.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.10.51 tot en met 5.10.65

De eisen inzake de verlichting zijn in belangrijke mate gelijk aan die welke gelden voor personenauto's. Op een aantal punten zijn de ingevolge het WVR geldende eisen vereenvoudigd. Aangezien vier grote lichten bij invalidervoertuigen niet voorkomen, beperkt artikel 5.10.51 het aantal grote lichten tot twee. Hetzelfde is geschied ten aanzien van de dimlichten.

Artikel 5.10.71

Ingevolge artikel 80b j° 79, tweede lid, onderdeel b, WVR moet een invalidenvoertuig zijn voorzien van een bel. Het onderhavige artikel vervangt deze eis door de eis dat het voertuig moet zijn uitgerust met een hoorn, welke eis aansluit bij de bestaande praktijk waarin de «mini-auto's» zijn voorzien van een hoorn. Verwezen moge voorts worden naar de toelichting op artikel 5.2.71.

AFDELING 11. INVALIDENVOERTUIGEN, UITGERUST MET EEN ELEKTROMOTOR EN NIET VOORZIEN VAN EEN GESLOTEN CARROSSERIE

Ter toelichting moge in de eerste plaats worden verwezen naar de algemene toelichting bij afdeling 10.

Voor de onderhavige categorie voertuigen, welke zijn voorzien van een elektromotor en die om die reden slechts een beperkte maximum snelheid hebben, wordt volstaan met summiere eisen. Onder deze categorie vallen bij voorbeeld de elektrisch aangedreven rolstoelen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.11.3

Dit artikel bevat enige algemene veiligheidseisen zoals die voor alle voertuigen geldt.

§ 3. Motor en § 4. Krachtoverbrenging

Artikelen 5.11.9 tot en met 5.11.17

De eisen met betrekking tot de elektrische aandrijving zijn vergelijkbaar met de eisen die worden gesteld aan de elektrisch aangedreven «mini-auto's». Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.10.9 en 5.10.12.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.11.29

De summiere eis inzake de stuurinrichting beperkt zich tot die voertuigen die inderdaad van een stuurinrichting zijn voorzien. Met name bij elektrisch aangedreven rolstoelen behoeft geen aparte stuurinrichting aanwezig te zijn.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.11.38

De in artikel 80a, tweede lid, onderdeel e, WVR genoemde remvertragingseis is uit een oogpunt van handhaafbaarheid komen te vervallen. Volstaan kan worden met de eis van een goedwerkende reminrichting die op ten minste de wielen van één as werkt.

Artikel 5.11.39

De eis inzake de vastzetinrichting is afkomstig uit artikel 80a, tweede lid, onderdeel e, WVR.

§ 9. Carrosserie

Artikelen 5.11.46 en 5.11.48

De eis inzake bevestiging van de zitplaats en het verbod van scherpe delen betreffen algemene veiligheidseisen.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Evenals zulks bij fietsen is geschied, wordt bij de onderhavige groep invalidervoertuigen voor het aspect «verlichting» onderscheid gemaakt naar de omstandigheden waaronder het voertuig wordt gebruikt. Immers, een grote groep van de hier bedoelde invalidervoertuigen komt slechts incidenteel op straat. Het permanent vereisen van de aanwezigheid van verlichting zou voor die groep een overdreven zware eis betekenen. Volstaan wordt dan ook met de eis dat een rode retroreflector permanent aanwezig moet zijn (*artikel 5.11.51*). De aanwezigheid van verlichting is eerst vereist indien de gebruiksomstandigheden dit vereisen, derhalve indien het voertuig bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, wordt gebruikt. Verwezen moge worden naar de artikelen 5.18.43 tot en met 5.18.45 van de gebruikseisen.

De regeling inzake de aanwezigheid van niet-verplichte verlichting en retroreflectie alsmede het verbod van verblindende verlichting zijn analoog aan hetgeen is geregeld voor andere categorieën voertuigen.

§ 12. Diversen

Artikel 5.11.71

De eis inzake de aanwezigheid van een bel is ontleend aan artikel 80b j° 79, tweede lid, onderdeel b, WVR. Aangezien in de praktijk ook een hoorn wel wordt toegepast bij deze voertuigen, wordt zulks thans expliciet toegestaan.

AFDELING 12. AANHANGWAGENS MET EEN TOEGESTANE MAXIMUM MASSA VAN MEER DAN 750 KG ACHTER PERSONENAUTO'S, BEDRIJFSAUTO'S EN DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

§ 0. Algemeen

Artikel 5.12.1

Voor de toelichting op dit artikel, betreffende de mogelijkheid tot identificatie van aanhangwagens en het overeenstemmen van die voertuigen met bepaalde technische gegevens, moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.1 en 5.3.1, die met betrekking tot aanhangwagens van overeenkomstige toepassing is.

Ter aanvulling wordt opgemerkt dat de in artikel 67 WVR vervatte eis inzake de vermelding van de bouwer wordt vervangen door de eis inzake de constructieplaat.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.12.3 en 5.12.4

Verwezen moge worden naar de toelichting op de gelijkkluidende artikelen 5.2.3, 5.2.4 en 5.3.4.

Artikel 5.12.5

Deze aan de APK-eisen, punt 3.19, ontleende eis met betrekking tot de elektrische bedrading is bij andere voertuiggroepen ondergebracht onder het aspect «motor». Voor wat betreft aanhangwagens is de eis inzake elektrische bedrading primair van belang voor de verlichting, maar kan ook van toepassing zijn op remmen. Om die reden is bedoelde eis opgenomen bij het aspect «algemene bouwwijze».

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikelen 5.12.6 en 5.12.7

De bepalingen inzake de afmetingen van aanhangwagens zijn afkomstig uit artikel 3.7.6 van de toelatingseisen. Verwezen moge voorts worden naar de toelichting op artikel 5.2.6 en, ter toelichting op artikel 5.12.7 inzake maximum massa en aslast, naar de toelichting op artikel 5.2.7.

§ 5. Assen

Artikel 5.12.18 tot en met 5.12.26

De inhoud van deze eisen is reeds eerder ter sprake gekomen in het kader van de toelichting op de permanente eisen voor personenauto's en bedrijfsauto's. Korte tijdshalve moge dan ook worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.18 tot en met 5.2.21, 5.2.24 en 5.3.26.

§ 6. Ophanging

Artikelen 5.12.27 en 5.12.28

Het loopvlak van de banden van zware aanhangwagens mag niet van metaal zijn. Deze eis wordt, zoals reeds toegelicht bij artikel 5.7.27, eerste lid, gesteld ter bescherming van het wegdek. Een aanhangwagen die bijvoorbeeld wordt gebruikt als directiekeet, zal derhalve ook moeten voldoen aan deze eis. Spijkerbanden zijn eveneens verboden.

Overigens moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.3.27 en 5.3.28, eerste en tweede lid, die ten aanzien van de ophanging van aanhangwagens van overeenkomstige toepassing is. Er is geen bepaling omtrent de wieluitlijning van aanhangwagens (APK-eisen, punt 2.3) opgenomen, aangezien de wieluitlijning niet direkt relevant voor de verkeersveiligheid is. Eventuele gebreken op dit punt zullen zich uiten in versnelde bandenslijtage en zullen om die reden in een vroeg stadium worden verholpen.

§ 7. Stuurinrichting

Artikel 5.12.29

De in dit artikel opgenomen eisen met betrekking tot de gestuurde assen van aanhangwagens zijn afkomstig uit punt 2.2 van de APK-eisen en voorzover het *zesde lid* van artikel 5.12.29 betreft, uit een APK-mededeling van de Directeur van de RDW. Het *eerste, derde en vierde lid* bevatten nieuwe eisen welke ertoe strekken om met het oog op de verkeersveiligheid op te kunnen treden tegen een te slap gespannen stuurkabel of lucht in het hydraulisch circuit (eerste lid), dan wel de mechanische toestand van een hydraulisch stuursysteem te kunnen controleren (derde en vierde lid). Vervallen zijn de eis inzake stofhoezen en de eis dat het materiaal van het stangenstelsel niet ten behoeve van herstelling verhit mag zijn geweest. Eerstbedoelde eis heeft een louter

preventief karakter zonder veiligheidsaspect, terwijl de tweede eis niet controleerbaar is.

Artikel 5.12.30

De eisen inzake bevestiging en speling van de draaikrans zijn ontleend aan punt 3.14 van de APK-eisen en aan een APK-mededeling terzake. Beide eisen betreffen veiligheidsaspecten.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.12.31

Het *eerste lid* bevat de voor het gehele remsysteem geldende algemene eisen op het gebied van de staat van het remsysteem (bevestiging, beschadigingen, lekkage). Deze eisen, alsmede de in de volgende leden gestelde, op de diverse onderdelen van het remsysteem betrekking hebbende eisen, zijn ontleend aan punt 1.4.1. van de APK-eisen.

Het in het *tweede tot en met zevende lid* en in het *negende lid* bepaalde is reeds aan de orde geweest bij de personenauto's en de bedrijfsauto's. Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.2.31, vijfde lid tot en met elfde lid, en 5.3.31, zevende en achtste lid. Het *achtste lid* van artikel 5.12.31 bevat een thans reeds bestaande eis inzake de oploopprem van aanhangwagens.

Artikelen 5.12.35 en 5.12.36

De in dit artikel opgenomen eisen met betrekking tot drukluchtremsystemen van aanhangwagens zijn voor een deel afkomstig uit artikel 73 WVR en punt 1.4.4. van de APK-eisen. Ter nadere toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.3.35.

Artikel 5.12.36 treedt in de plaats van een APK-mededeling van de Directeur van de RDW.

Artikel 5.12.38

De in dit artikel opgenomen regels met betrekking tot de remwerking van aanhangwagens en de vereiste remvertraging zijn overgenomen uit artikel 75 WVR en de punten 1.4.4. en 1.4.5. van de APK-eisen.

Artikelen 5.12.39 en 5.12.40

Deze artikelen bevatten respectievelijk een tweetal eisen inzake de automatische werking van de reminrichting van aanhangwagens, en de eis dat aanhangwagens zijn voorzien van een vastzetinrichting (parkeerrem). Het betreft hier reeds bestaande eisen, afkomstig uit punt 1.4.2. van de APK-eisen en uit een APK-mededeling.

Voorts wordt nog opgemerkt dat ingevolge het *eerste lid* van artikel 5.12.39 wielwiggen – welke thans nog zijn toegestaan voor aanhangwagens, toegelaten voor 10 oktober 1971 – niet langer worden toegestaan als vastzetinrichting. Hetzelfde geldt voor een zogenaamde valrem welke thans nog is toegestaan voor aanhangwagens, toegelaten voor 1 januari 1967. De genoemde voorzieningen worden met het oog op de verkeersveiligheid niet voldoende betrouwbaar geacht.

Artikel 5.12.41

De bepaling betreffende de goede sluiting van laadbakkleppen is ontleend aan APK-eis 3.24 en uitgebreid tot deuren van aanhangwagens. Ook deze kunnen immers bij losraken of openslaan gevaar opleveren voor andere weggebruikers.

Artikel 5.12.48

De eisen inzake de veiligheid aan de buitenzijde zijn reeds eerder aan de orde geweest bij de personenauto's en de bedrijfsauto's. Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.48 en 5.3.48.

Artikel 5.12.49

Dit artikel bevat een aantal bepalingen met betrekking tot de stootbalk. Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.3.49.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.12.51 tot en met 5.12.65

Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.3.51 tot en met 5.3.55 en 5.2.51 tot en met 5.2.65, welke van overeenkomstige toepassing is. In aanvulling op het aldaar gestelde wordt nog opgemerkt dat in artikel 5.12.51, onderdeel a, in plaats van het tot nu toe gebruikelijke «zijlichten» de benaming «stadslichten» wordt gebezigd. Achteruitrijlichten zijn ingevolge de EG-regelgeving voor aanhangwagens niet verplicht. Deze zijn dan ook ondergebracht in artikel 5.12.57 inzake facultatieve lichten. Opgemerkt wordt dat bij de permanente eisen voor aanhangwagens – in tegenstelling tot de toelatingseisen – geen waarschuwingsknipperlichten worden genoemd. De bedoelde lichten dienen echter aanwezig te zijn bij het trekkend motorrijtuig al dan niet via de richtingaanwijzers en de aanhangwagen maakt in het algemeen gebruik van hetzelfde elektrische systeem. Voorts geldt ingevolge artikel 5.18.38 dat de verlichtingsinstallatie zodanig moet zijn aangesloten dat de functies van de verlichting en de lichtsignalen overeenstemmen met die van het trekkend voertuig. Voorts worden voor alle aanhangwagens, ongeacht de datum van ingebruikname, twee achterlichten voorgeschreven.

Voor aanhangwagens, ingebruik genomen voor 1 juli 1967, gold tot nog toe dat vier achterlichten waren toegestaan.

Dit betekent dat bij een – overigens gering – aantal aanhangwagens twee achterlichten buiten gebruik gesteld moeten worden.

Voor alle aanhangwagens worden thans – in tegenstelling tot de regeling in het WVR dat voor aanhangwagens in gebruik genomen voor 1 juli 1967 één remlicht toestaat – twee remlichten geëist. Gelet op het zeer kleine aantal aanhangwagens dat nog één remlicht heeft, wordt het verantwoord geacht, ook voor deze voertuigen thans een tweede remlicht verplicht te stellen.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorvoertuig en aanhangwagen

Artikelen 5.12.66 tot en met 5.12.70

De in deze artikelen vervatte eisen vervangen de APK-eisen, punten 3.12 en 3.13, alsmede een aantal APK-mededelingen van de Directeur van de RDW.

Artikel 5.12.66 bevat een aantal meer algemene bepalingen, terwijl de volgende artikelen zijn toegespitst op achtereenvolgens de kogelkoppeling, de koppeling met een trekoog en de opleggerkoppeling. De bepalingen strekken ertoe zeker te stellen dat koppelingen goed functioneren en dat slijtage en beschadigingen binnen de perken worden gehouden. Het vierde en het zesde lid van artikel 5.12.66 zijn ontleend aan de artikelen 3.7.52 en 3.7.53.

Artikel 5.12.70 opent de mogelijkheid eisen te stellen aan andere koppelingen dan de hiervoor genoemde. Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.3.70.

AFDELING 13. AANHANGWAGENS MET EEN TOEGESTANE MAXIMUM MASSA VAN NIET MEER DAN 750 KG ACHTER PERSONENAUTO'S, BEDRIJFSAUTO'S EN DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg zijn niet registratieplichtig. Om die reden geldt voor deze categorie ook geen keuringsplicht (APK) terwijl er evenmin een toelatingsregime is. De voor deze categorie aanhangwagens geldende eisen blijven dus beperkt tot de permanente eisen, welke door de politie langs de weg gehandhaafd zullen worden. Deze eisen zijn in belangrijke mate afgestemd op de voor de categorie aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, geldende eisen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.13.3 en 5.13.4

In deze artikelen zijn een aantal op de algemene bouwwijze betrekking hebbende veiligheidseisen opgenomen, welke voor alle voertuigsoorten gelden.

Artikel 5.13.5

Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.12.5.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.13.6

De bepalingen inzake de afmetingen treden in de plaats van artikel 65, onderdelen c, d en e, WVR.

Zoals ook reeds in de toelichting op artikel 5.12.6 en artikel 3.7.6 is gesteld, is de in artikel 65, onderdeel e, WVR, aangebrachte differentiatie naar gewichtsklasse vereenvoudigd.

Artikel 5.13.6 betreft alleen de afmetingen van de aanhangwagen zelf. De voorschriften met betrekking tot beladen aanhangwagens worden gegeven bij de gebruikseisen in de artikelen 5.18.12, 5.18.14 en 5.18.15.

Vervallen zijn de in artikel 67, onderdelen f en h, WVR opgenomen eisen inzake de lengte van het laadvlak van meerassige aanhangwagens en inzake de vooroverbouw van dergelijke aanhangwagens. De eerste eis was reeds in onbruik geraakt, terwijl de tweede eis overbodig is naast de

in de gebruikseisen (artikel 5.18.16) opgenomen bepalingen inzake de bestreken baan.

§ 5. Assen

Artikelen 5.13.18 tot en met 5.13.24

De in de artikelen 5.13.18 tot en met 5.13.24 opgenomen eisen aan assen en wielen zijn grotendeels gelijk aan de eisen die worden gesteld aan de assen en wielen van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg. Er zijn echter enige verschillen. Doordat aanhangwagens met een maximum toegestane massa van niet meer dan 750 kg niet voorzien zijn van fuseebesturing, worden daaraan geen eisen gesteld. Er worden geen eisen gesteld aan de wielbasis van de aanhangwagen, omdat deze categorie aanhangwagens niet kentekenplichtig is en derhalve controle aan de hand van het kentekenbewijs niet mogelijk is. Voor het overige moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.12.18 tot en met 5.12.24.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.13.27

De in dit artikel opgenomen voorschriften komen overeen met de eisen, gesteld aan de banden van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg. Het belang van de verkeersveiligheid noopt voorshands niet tot het stellen van eisen aan load-index, bandenstraal en karkasstructuur. Bedacht dient te worden dat indien dat wel het geval zou zijn controle op dergelijke eisen niet goed uitvoerbaar is omdat deze categorie voertuigen niet kentekenplichtig is. Voor het overige moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.12.27.

Artikel 5.13.28

Dit artikel is ontleend aan artikel 65, onderdeel b, van het WVR. Voor een nadere toelichting moge worden verwezen naar artikel 5.12.28.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.13.31

Dit artikel is ontleend aan artikel 67, onderdeel b, onder I, WVR, waarin wordt bepaald dat een reminrichting voor éénassige aanhangwagens waarvan het totaalgewicht niet meer bedraagt dan 750 kg, niet verplicht is. In artikel 67, onderdeel b, onder I, WVR wordt gesteld dat wanneer de eenassige aanhangwagen een totaalgewicht heeft van minder dan 750 kg, doch meer weegt dan de helft van het ledige gewicht van het trekkende voertuig, een reminrichting wel vereist is. Deze eis komt te vervallen. In het kader van de gebruikseisen (artikel 5.18.33) wordt echter bepaald dat een reminrichting verplicht is wanneer de toegestane maximum massa meer bedraagt dan de helft van de ledige massa van het motorrijtuig waardoor de aanhangwagen wordt voortbewogen. Handhaving van deze eis is mogelijk doordat bij toelating van het trekkend motorrijtuig naast de toegestane maximum massa van het motorrijtuig zelf, het maximum toegestane aanhangwagengewicht wordt vastgesteld en op het kentekenbewijs van het trekkend motorrijtuig wordt vermeld.

Ingevolge artikel 5.13.31 wordt, gezien de geringe massa van deze voertuigen, geen reminrichting vereist voor meerassige aanhangwagens. Is echter een reminrichting aanwezig dan dient deze te voldoen aan de in artikel 5.13.31 opgenomen veiligheidseisen.

Artikelen 5.13.41 en 5.13.48

Verwezen moge worden naar de toelichting op de overeenkomstige artikelen 5.12.41 en 5.12.48.

De stootbalk welke in artikel 65, onderdeel I, WVR verplicht wordt gesteld, komt uit oogpunt van deregulering te vervallen. Bij de aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg komt het niet voor dat de afstand van de onderzijde van het voertuig tot het wegdek meer bedraagt dan 0,70 m. Het gevaar dat voertuigen onder de aanhangwagens kunnen schuiven is dus vrijwel niet aanwezig.

Artikel 5.13.50

Deze bepaling betreffende de aanwezigheid van een bevestigingsmogelijkheid voor een kentekenplaat, is een ingevolge het Reglement kentekenregistratie reeds bestaande eis welke was opgenomen in het op genoemd reglement gebaseerde Besluit kentekens en kentekenplaten (Stcrt. 1974, 192).

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikel 5.13.51

Met betrekking tot de verlichtingseisen doet zich het probleem voor dat de categorie aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg niet kentekenplichtig is. Dit betekent dat de verlichtingseisen bezwaarlijk gekoppeld kunnen worden aan de datum van ingebruikname van het voertuig. Controle op de datum van ingebruikname van het voertuig is immers niet goed mogelijk. De in artikel 5.13.51 gestelde verlichtingseisen gelden daarom voor alle in afdeling 13 bedoelde voertuigen, ongeacht het moment van ingebruikname. In de praktijk zal dit geen probleem opleveren omdat de in artikel 5.13.51 opgenomen eisen ontleend zijn aan artikel 84 WVR en de aanhangwagens dus veelal reeds aan deze eisen voldoen. Echter, op een aantal punten wijkt artikel 5.13.51 af van de regeling in het WVR.

Ten eerste werden in het WVR sommige voorschriften, waaronder de mogelijkheid om op een aanhangwagen vier achterlichten aan te brengen, gekoppeld aan de datum van ingebruikname van het voertuig, 1 juli 1967. Gezien de datum mag worden aangenomen dat er nog maar weinig aanhangwagens op de weg zullen komen, die voor die datum in gebruik zijn genomen. Om derhalve op dit punt tot een minder ingewikkelde regelgeving te komen is besloten de eerdergenoemde koppeling te laten vallen. Dit kan betekenen dat reeds aanwezige lichten buiten gebruik gesteld moeten worden.

Ten tweede werden zowel mistlichten als richtingsaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig toegelaten, doch niet verplicht gesteld. In artikel 5.13.51, onderdeel b en g worden deze lichten conform richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, nr. L 262) verplicht gesteld.

Voor wat betreft de mistlichten aan de achterzijde kan er geen sprake zijn van eisen die gekoppeld kunnen worden aan een datum van ingebruikname van de aanhangwagen. Dit probleem wordt ondervangen door deze lichten verplicht te stellen met inachtneming van een ruime overgangstermijn. Op deze manier kan de handhaving van de eisen in artikel 5.13.51, onderdeel b en g op eenvoudige wijze plaatsvinden.

Daarnaast stelt artikel 84 WVR de aanwezigheid van markeringslichten verplicht, indien de aanhangwagen breder is dan 2,50 m. Ingevolge richtlijn 76/756/EEG zijn deze lichten nu in artikel 5.13.51, onderdeel j verplicht gesteld voor aanhangwagens die breder zijn dan 2,10 m. Deze

verplichting gaat blijkens artikel 5.13.51 in op 1 januari 2005. Deze invoeringstermijn is opgenomen om de voertuigfabrikanten en voertuig-eigenaars enige tijd te gunnen om het voertuig aan de nieuwe regels aan te passen. Een zelfde constructie is toegepast met betrekking tot de zijmarkeringslichten, die ingevolge richtlijn 91/663/EEG (PbEG 31 december 1991, L 366) verplicht zijn voor alle voertuigen met een lengte van meer dan 6,00 m.

In het kader van de verkeersveiligheid wordt het noodzakelijk geacht, om vanaf het moment van inwerkingtreding van het voertuigreglement, de eis te stellen dat aanhangwagens moeten zijn voorzien van witte retroreflectie aan de voorzijde van het voertuig. Deze eis geldt ook voor de zware aanhangwagens.

Artikel 5.13.53

Artikel 5.13.53 regelt de kleur van de verplichte verlichting.

Aangezien op enkele punten wijziging in de kleur van de verlichting is aangebracht is het noodzakelijk daaromtrent een ingangsdatum op te nemen aangezien de voertuigeigenaar wiens aanhangwagens reeds is voorzien van de ingevolge artikel 5.13.51 verplichte lichten met een andere kleur, deze anders zou moeten gaan vervangen. Het naast elkaar toestaan van bepaalde kleuren verlichting levert geen gevaar op voor de verkeersveiligheid. In de praktijk zal het ook geen problemen opleveren omdat de markt zich aan de nieuwe eisen aanpast, waardoor op den duur slechts nog verlichting met de voorgeschreven kleur zal voorkomen.

Artikel 5.13.54

Daar er voor de categorie aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg geen toelatingskeuring is, kan hier niet volstaan worden met slechts een verwijzing naar de toepasselijke EEG-richtlijnen zoals dat gebeurt bij de toelatingseisen in hoofdstuk 3. Artikel 5.13.54 geeft daarom een aantal gedetailleerde plaatsingsvoorschriften, welke voortvloeien uit richtlijn 76/756/EEG.

Op een aantal punten zijn de plaatsingsvoorschriften, door de aanpassing aan de richtlijn, gewijzigd ten opzichte van de voorschriften opgenomen in artikel 84 WVR. Zo geldt voor de achterlichten in artikel 84 WVR dat deze niet hoger dan 1,60 m boven het wegdek mogen zijn aangebracht. In artikel 5.13.54, derde lid, wordt dit teruggebracht naar 1,50 m. Deze aanpassingen zullen in de praktijk geen aanleiding geven tot problemen.

Artikelen 5.13.55 tot en met 5.13.65

Voor een toelichting op deze bepalingen moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.12.55 tot en met 5.12.65.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikelen 5.13.66 en 5.13.67

Deze bepaling stellen een aantal algemene veiligheidseisen aan de koppeling van de aanhangwagen. Hierdoor worden de voorschriften opgenomen in artikel 67, onderdeel d en dd, van het WVR vervangen. Daarnaast wordt met ingang van 1 januari 2005 de eis gesteld dat alle lichte aanhangwagens moeten zijn voorzien van een koppelinrichting welke is voorzien van een goedkeuringsmerk opdat wordt gewaarborgd dat de koppelinrichting voldoet aan bepaalde door de minister vastgestelde eisen en dat de koppeling geschikt is voor het daaraan verbonden voertuig.

AFDELING 14. AANHANGWAGENS ACHTER LANDBOUWTREKKERS EN ACHTER MOTORRIJTUIGEN MET BEPERKTE SNELHEID

Voor de eisen voor deze categorie voertuigen is aansluiting gezocht bij de eisen die in de richtlijnen van de EEG worden gesteld voor vergelijkbare categorieën voertuigen. Doordat voor de onderhavige voertuigen geen toelatingseisen gelden, moet een aantal eisen uitgebreid worden omschreven, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot de verlichting. Op een aantal punten beperken de eisen zich tot aanhangwagens met een massa van meer dan 750 kg. Voor de lichtere aanhangwagens kunnen eisen op die punten achterwege blijven aangezien de invloed daarvan op de verkeersveiligheid veel geringer is.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.14.3 en 5.14.4

Ter toelichting moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.13.3 en 5.13.4.

Artikel 5.14.5

Voor een toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.12.5.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.14.6

Voor een toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.7.6 en 5.8.6. De afmetingen zijn ontleend aan de artikelen 70, aanhef j° 65, onderdelen c en e, 70, onderdeel b, en 69, tweede lid, j° 65, onderdelen c en e, WVR. De verruiming van de in artikel 69, tweede lid, onderdeel b, WVR genoemde breedtemaat van 2,60 m tot 3,00 m sluit aan bij de praktijksituatie waaruit blijkt dat aanhangwagens ten behoeve van de landbouw vaak de 2,60 m breedte overschrijden. Teneinde het afgeven van ontheffingen zoveel mogelijk te beperken, is voor de onderhavige categorie een uitzondering gemaakt op voornoemde standaardbreedtemaat.

Artikel 5.14.7

De in het *eerste lid* verwoorde eis is een verruiming ten opzichte van de eis in artikel 69, tweede lid, onderdeel c, en artikel 70, onderdeel c, WVR waar een last van 2400 kg als maximum werd gesteld. De maximumlast welke in het *tweede lid* wordt gesteld is overeenkomstig artikel 69, tweede lid, onderdeel c, WVR. Daar een metalen band om een wiel in de praktijk niet meer voorkomt, is de regelgeving dienaangaande vervallen. De in het WVR voorkomende term «montagering» is vervangen door «breedte van het loopvlak» in verband met een betere handhaafbaarheid.

§ 5. Assen

Artikel 5.14.18 tot en met 5.14.24

De onderhavige artikelen zijn overeenkomstig de eisen aan andere voertuigcategorieën. Korte tijdshalve wordt daarom verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.18, 5.2.19 en 5.2.24.

Verder wordt ten aanzien van het aspect «assen» van de hier behandelde voertuigen in vergelijking met andere voertuigen gekozen voor

minder vergaande eisen omdat de frequentie van het gebruik van de weg door de onderhavige categorie aanhangwagens beduidend lager is dan bij andere aanhangwagens terwijl voorts de snelheid gering is.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.14.27

Dit artikel beperkt zich tot aanhangwagens boven de 750 kg.

De bepaling is inhoudelijk ontleend aan artikel 69, tweede lid, onderdeel a, en artikel 70, onderdeel a, WVR. Zoals reeds eerder vermeld is de mogelijkheid van een wiel dat is voorzien van een metalen band geschrapt, omdat dit in de praktijk niet meer voorkomt.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.14.31

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid dienen aanhangwagens met een massa van meer dan 3500 kg te zijn voorzien van een bedrijfs-reminrichting. Deze grens van 3500 kg sluit aan bij de internationale categorie-indeling.

Omdat veel voertuigen met een massa van meer dan 750 kg doch minder dan 3500 kg thans niet zijn voorzien van remmen en het aanbrengen ervan bezwaarlijk is, is voor deze categorie gekozen voor een ruime tijd waarna de eisen van kracht worden. Derhalve wordt voor de in het tweede lid van artikel 5.14.31 genoemde aanhangwagens de plicht eerst met ingang van 1 januari 2005 ingevoerd.

De gevolgen van de verhoging van de maximum toegestane wiellast (artikel 5.14.7) en de verhoging van de maximum toegestane snelheid in het RVV 1990 tot 25 km per uur worden ondervangen door artikel 5.18.35; op grond hiervan dient een combinatie van een landbouwtrekker en een aanhangwagen ten minste de in artikel 5.8.38 vereiste remvertraging te behalen.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.14.48

Ingevolge de artikelen 69, tweede lid, en 70 WVR is artikel 65, onderdeel k, WVR niet van toepassing op de onderhavige categorie aanhangwagens.

Derhalve zijn de eisen als vermeld in artikel 5.14.48, eerste tot en met derde lid, te beschouwen als retrofit-eisen, dat wil zeggen dat de nieuwe eisen ook gaan gelden voor reeds in gebruik zijnde voertuigen. Gelet op het belang van de verkeersveiligheid is het wenselijk om aan alle aanhangwagens de hier vermelde eisen te stellen. Hetzelfde geldt ook voor de in het vierde en zesde lid gestelde eisen. Voor het overige zij verwezen naar de toelichting op de overeenkomstige artikelen 5.2.48 en 5.3.48.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.14.51 tot en met 5.14.65

Voor een algemene toelichting bij de verlichtingseisen moge worden verwezen naar de van overeenkomstige toepassing zijnde toelichting bij de artikelen 5.3.51 tot en 5.3.65 en 5.2.51 tot en met 5.2.65 en artikel 5.13.51.

In artikel 5.14.51, onderdeel c, is de in artikel 84 WVR genoemde datum van 30 juni 1967, vanaf welke datum aan de achterlicht-eis moest worden

voldaan, komen te vervallen. In de praktijk komen voertuigen van voor die datum zonder achterlichten nog wel voor, maar de verkeersveiligheid eist een goede verlichting welke onverkort voor alle voertuigen moet gelden. Derhalve is de eis geformuleerd als retrofit-eis. Hetzelfde is geschied met betrekking tot de in onderdeel d genoemde remlichten. De in onderdeel h van artikel 5.14.51 genoemde markeringslichten zijn verplicht met ingang van 1 januari 2005. Zie hiervoor de overeenkomstige toelichting bij artikel 5.13.51.

Artikelen 5.14.53 en 5.14.54

Voor de toelichting bij deze artikelen moge worden verwezen naar de toelichting bij artikel 5.13.53 en artikel 5.13.54.

Artikelen 5.14.55 tot en met 5.14.65

De werking, bevestiging en plaatsing van de verlichting is nagenoeg gelijk aan de overeenkomstige artikelen met betrekking tot aanhangwagens met een maximum toegestane massa van ten hoogste 750 kg. Voor een toelichting moge dan ook worden verwezen naar de overeenkomstige toelichting bij de artikelen 5.13.55 tot en met 5.13.65.

§ 11. Verbinding tussen trekkend motorrijtuig en aanhangwagen

Artikelen 5.14.66 en 5.14.67

Deze bepalingen geven een aantal minimale veiligheidseisen waaraan de koppeling moet voldoen. De voorschriften uit artikel 67, onderdeel d en dd, van het WVR worden hierdoor vervangen.

Tenslotte wordt nog opgemerkt dat aanhangwagens van de hierbedoelde categorie die worden gebruikt voor het vervoer van personen als bedoeld in de Wet personenvervoer, tevens zullen moeten voldoen aan de ingevolge die wet gestelde eisen inzake inrichting en uitrusting. Gedacht kan hierbij worden aan zogenaamde wegtreintjes.

AFDELING 15. AANHANGWAGENS ACHTER MOTORFIETSEN OF BROMFIETSEN

De in afdeling 15 gestelde eisen betreffen zowel aanhangwagens achter motorfietsen als aanhangwagens achter bromfietsen. Voor eerstbedoelde aanhangwagens kende het WVR reeds voorschriften. Het voortbewegen van aanhangwagens achter bromfietsen was evenwel ingevolge artikel 93, onderdeel c, RVV verboden. In het kader van het RVV-1990 is dit verbod evenwel als niet langer noodzakelijk komen te vervallen en is in het WVR een aantal op de verlichting van dergelijke aanhangwagens betrekking hebbende eisen opgenomen. Voorts kwamen bedoelde aanhangwagens te vallen onder de overige voorschriften met betrekking tot aanhangwagens in het WVR.

Thans doet zich bij de herziening van de voertuigreglementering de gelegenheid voor meer duidelijkheid te brengen in de voor aanhangwagens achter bromfietsen geldende eisen. Het ligt daarbij in de rede aansluiting te zoeken bij de meest verwante categorie voertuigen, te weten de aanhangwagens achter motorfietsen. Er zij op gewezen dat een aantal van de in het WVR opgenomen eisen (met name die in artikel 67a) niet in de onderhavige afdeling terugkeert. Het betreft hier de rechtstreeks op het gebruik van aanhangwagens betrekking hebbende voorschriften – zoals bij voorbeeld de voorschriften inzake het koppelen van voertuigen – welke zijn ondergebracht in de gebruikseisen.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikel 5.15.2

De in dit artikel vervatte eisen zijn afkomstig van artikel 67a, onderdeel a, WVR. Het *tweede lid* strekt ertoe te waarborgen dat het samenstel van voertuigen tijdens het rijden stabiel is.

Artikelen 5.15.3 en 5.15.4

Deze artikelen bevatten een aantal op de algemene bouwwijze van voertuigen betrekking hebbende verkeersveiligheidseisen, zoals die voor alle voertuigsoorten gelden.

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.15.6

De bepaling inzake de hoogte van aanhangwagens is ontleend aan artikel 67a, onderdeel c, WVR. De breedte van aanhangwagens achter motorfietsen en bromfietsen is verruimd tot 1,00 m, zulks in aansluiting op de voor tweewielige motorrijtuigen geldende breedtemaat in richtlijn 93/93/EEG. Er zij op gewezen dat artikel 5.15.6 alleen de aanhangwagen zelf betreft en niet tevens de lading. Voorschriften met betrekking tot de lading worden gegeven in het kader van de gebruikseisen (artikelen 5.18.19 en 5.18.27).

§ 5. Assen

Artikelen 5.15.18 en 5.15.24

De in deze artikelen opgenomen eisen aan assen en wielen zijn analoog aan de eisen zoals die voor andere voertuiggroepen gelden. Verwezen moge worden naar de toelichting op de artikelen 5.2.18 en 5.2.24.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.15.27

Dit artikel bevat een aantal eisen omtrent de staat van de banden van het voertuig. Voorts moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.2.27, eerste tot en met derde lid.

§ 9. Carrosserie

Artikelen 5.15.41 en 5.15.48

Ter toelichting op de in deze artikelen opgenomen eisen inzake de veiligheid van de buitenzijde van het voertuig moge worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.12.41 en 5.2.48. De eisen in artikel 5.15.48 inzake scherpe en uitstekende delen zijn nieuw voor de onderhavige categorie voertuigen en uit oogpunt van harmonisatie met de andere voertuigcategorieën opgenomen.

Artikel 5.15.50

De eis dat de aanhangwagen aan de achterzijde moet kunnen worden voorzien van een kentekenplaat geldt uiteraard alleen voor door motorfietsen voortbewogen aanhangwagens.

Artikelen 5.15.51 tot en met 5.15.65

De eisen op het vlak van de verlichting zijn ontleend aan de artikelen 77, 78 en 84 WVR. Onderscheid is gemaakt tussen aanhangwagens die worden getrokken door bromfietsen, en aanhangwagens, getrokken door motorfietsen. Dit onderscheid is noodzakelijk als gevolg van het verschil in verlichtingseisen tussen beide categorieën motorrijtuigen. Voor een nadere toelichting moge voorts worden verwezen naar de toelichting op de artikelen 5.2.51 tot en met 5.2.65.

Voor wat betreft de in artikel 5.15.51, eerste lid, onderdelen a en c, voorgeschreven verlichting wordt opgemerkt dat de eisen zijn gekoppeld aan de aanwezigheid van de bedoelde verlichting op de trekkende motorfiets.

Alleen op deze wijze kan gemakkelijk worden nagegaan of wordt voldaan aan de verlichtingseisen. Koppeling van de eisen aan een ingangsdatum zou, aangezien het gaat om niet zelfstandig kentekenplichtige aanhangwagens, controle op de aanwezigheid van de verlichting ernstig bemoeilijken.

§ 11. Verbinding tussen motorfiets of bromfiets en aanhangwagen

Artikelen 5.15.66 tot en met 5.15.70

Deze artikelen stellen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt eisen aan de koppeling van de aanhangwagen.

AFDELING 16. AANHANGWAGENS ACHTER FIETSEN OP TWEE WIELEN

Voor wat betreft aanhangwagens achter fietsen wordt, aangezien het weinig gecompliceerde voertuigen betreft, volstaan met enige summiere eisen. Deze betreffen de maximum breedte van het voertuig (*artikel 5.16.6*) en de verlichting en retroreflecterende voorzieningen (*artikelen 5.16.51 tot en met 5.16.65*, ontleend aan artikel 84 WVR). De maximum breedte van de aanhangwagen wordt beperkt tot 1,00 m. Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.18.29.

In navolging van de voor fietsen gestelde verlichtingseisen wordt bij de aanhangwagens onderscheid gemaakt tussen eisen die altijd gelden, te weten de eisen inzake retroreflectie (*artikel 5.16.51*), en de eisen die alleen bij gebruik bij nacht of bij dag in geval van onvoldoende zicht gelden, namelijk de eisen inzake het achterlicht. Het achterlicht is ingevolge *artikel 5.16.57* een facultatief licht, doch de aanwezigheid onder genoemde omstandigheden is verplicht krachtens *artikel 5.18.46* van de gebruikseisen. De voorgeschreven hoogte voor de achterreflector is gelijk aan die voor fietsen en bromfietsen.

Evenals bij de fietsen is het witte achterspatbord komen te vervallen aangezien de functie daarvan is overgenomen door de verplichte rode retroreflector.

AFDELING 17. WAGENS

Onder wagens zijn begrepen bespannen en onbespannen wagens (handwagens) en handwagens met motorvermogen, zie de definitie in onderdeel bf van *artikel 1.1*.

§ 1. Algemene bouwwijze van het voertuig

Artikelen 5.17.3 en 5.17.4

Deze artikelen bevatten enige primaire verkeersveiligheidseisen inzake de algemene bouwwijze van wagens, welke als zodanig overeenkomen met de eisen die ook aan andere voertuigcategorieën worden gesteld (zie onder meer de artikelen 5.2.3 en 5.2.4).

§ 2. Afmetingen en massa's

Artikel 5.17.6

Het bepaalde omtrent de breedte van wagens is afkomstig van de artikelen 81 en 82 WVR. De maximum hoogte van wagens wordt van 3,50 m op 4,00 m gebracht, de standaardmaat die ook is toegestaan voor motorrijtuigen en aanhangwagens.

De lengte van wagens is, net als in het WVR, ongeregeld aangezien in de praktijk aan een regeling ter zake geen behoefte bestaat.

Artikel 5.17.7

Het bepaalde in dit artikel omtrent de toegestane last onder een wiel komt overeen met artikel 81, onderdeel c, WVR, met dien verstande dat tevens is bepaald dat een samenstel van wielen dat op één wielnaaf is gemonteerd als één wiel wordt beschouwd. Dit voorschrift strekt er toe te grote wiellasten op het wegdek te voorkomen.

§ 6. Ophanging

Artikel 5.17.27

Het bepaalde omtrent de banden van wagens is ontleend aan artikel 81, onderdeel d, WVR. De uitzondering in het *tweede lid* – het toestaan van metalen banden – geldt echter voor landbouwwerktuigen met een massa van ten hoogste 750 kg in plaats de in het WVR vermelde van 500 kg, overeenkomstig het bepaalde ten aanzien van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van ten hoogste 750 kg.

§ 8. Reminrichting

Artikel 5.17.40

Deze bepaling omtrent de zelfwerkende rem van handwagens met motorvermogen komt overeen met artikel 83 WVR.

§ 9. Carrosserie

Artikel 5.17.48

Het bepaalde omtrent scherpe en uitstekende delen van wagens is analoog aan hetgeen ten aanzien van andere voertuigcategorieën is bepaald.

§ 10. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

Artikelen 5.17.51 tot en met 5.17.65

Ten aanzien van de verlichting en de retroreflecterende voorzieningen is bij wagens hetzelfde systeem gekozen als bij fietsen. Bij de onderhavige

permanente eisen is geregeld welke voorzieningen (i.c. retroreflectie) steeds verplicht zijn en bij de gebruikseisen welke voorzieningen 's nachts en bij dag wanneer het zicht ernstig wordt belemmerd, aan het voertuig aanwezig moeten zijn. Net als bij fietsen zal immers het onder alle omstandigheden eisen van verlichting een te ver strekkende verplichting vormen.

Wagens breder dan 1,50 m moeten voortaan, in plaats van één, twee rode niet-driehoekige retroreflectoren hebben. Voor wagens met een breedte van ten hoogste 1,50 m blijft één retroreflector verplicht. Voor beide soorten wagens wordt de plaats van de retroreflectie voorgeschreven teneinde het effect te garanderen hetgeen uit verkeersveiligheidsoogpunt van belang is.

Voorts wordt, in overeenstemming met de eisen voor landbouwtrekkers, een rode retroreflector voorgeschreven, de zogenaamde afgeknotte driehoek, welke andere weggebruikers er op attent maakt dat zich voor hen een langzaam rijdend voertuig bevindt. Het betreft hier een voor wagens nieuwe eis. Het plaatsingsvoorschrift is ontleend aan dat bij landbouwtrekkers. Overigens moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.8.51 inzake landbouwtrekkers.

AFDELING 18. GEBRUIKSEISEN VOERTUIGEN

Zoals in het algemeen gedeelte van deze toelichting reeds is uiteengezet, wordt er binnen de permanente eisen onderscheid gemaakt tussen enerzijds de concrete technische voertuigeisen (afdelingen 2 tot en met 17) en de eisen op het gebied van het gebruik dat van voertuigen wordt gemaakt (afdeling 18).

Bij de gebruikseisen gaat het in het bijzonder om voorschriften op het gebied van de belading van voertuigen en het koppelen van voertuigen. De naleving van bedoelde voorschriften kan alleen op de weg worden gecontroleerd. De voorschriften lenen zich niet voor controle in het kader van de periodieke keuring. Ook het WVR bevatte reeds een aantal als gebruikseisen te beschouwen voorschriften. Verwezen moge met name worden naar de artikelen 13, tweede lid, 14, 15 en 17 WVR.

Waren deze voorschriften in het WVR als afzonderlijke verbodsbepalingen geformuleerd, voor het Voertuigreglement is dezelfde opzet gekozen als voor de overige permanente eisen, te weten een aantal – in afdeling 18 ondergebrachte – concrete eisen met daarboven een algemene verbodsbepaling (artikel 5.1.2, opgenomen in afdeling 1), welke tevens de aansprakelijke personen aanwijst. Overtreding van de verbodsbepaling is strafbaar gesteld in hoofdstuk 8 Strafbepalingen.

Bij de indeling van de gebruikseisen is een zelfde opzet gekozen als bij de overige permanente eisen, namelijk naar aspect. Na een aantal algemene aspecten – zoals niet-toegestane voertuigcombinaties en hinder als gevolg van de belading van het voertuig – volgen enige bijzondere aspecten, waaronder banden, remmen en verlichting. Ten einde de toegankelijkheid van de gebruikseisen te vergroten, is binnen de aspecten telkens door middel van kopjes aangegeven voor welke categorie voertuigen de eisen gelden.

§ 0. Algemeen

Artikel 5.18.1

In artikel 5.18.1 is een aantal niet gewenste voertuigcombinaties opgenomen, voor een deel afkomstig uit artikel 15, eerste lid, onderdeel c, WVR. De in het één aanhangwagen voort te bewegen en om met een geleed voertuig een aanhangwagen voort te bewegen, strekken ertoe te lange en daardoor gevaarlijke voertuigcombinaties tegen te gaan.

Het *derde lid* bevat het verbod om met een invalidenvoertuig een aanhangwagen voort te bewegen. Achtergrond hiervan vormt het te beperkte motorvermogen van bedoelde voertuigen, hetgeen met name op het punt van acceleratie met aangekoppelde aanhangwagen een probleem zal vormen.

Het in het *vierde lid* opgenomen verbod is versoepeld ten opzichte van het in het WVR geregelde verbod. Het voortbewegen van een aanhangwagen door een motorfiets met zijspanwagen wordt thans toegestaan indien het wiel van de zijspanwagen beremd is. In dat geval is namelijk een goed weggedrag van de voertuigcombinatie gewaarborgd.

Het *vijfde lid* bevat een uitzondering op het verbod om meer dan één aanhangwagen voort te bewegen voor landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. In het WVR was deze uitzondering opgenomen in artikel 18. Deze voertuigen plegen nog al eens meer dan één aanhangwagen voort te bewegen. Waar deze voertuigen zich met beperkte snelheid voortbewegen en de lengte ervan doorgaans beperkt is, bestaat hiertegen geen bezwaar. Er zij op gewezen dat artikel 5.18.20 een limiet stelt aan de lengte van de hierbedoelde voertuigcombinaties. Bedoelde combinaties mogen namelijk niet langer zijn dan 18 m.

Kermis- en circusvoertuigen zijn niet langer uitgezonderd bij het verbod op het voortbewegen van meer dan een aanhangwagen, hetwelk was vastgelegd in artikel 15, derde lid j° eerste lid, onderdeel c, sub I. De hogere snelheid waarmee thans wordt gereden maakt het toelaten van een dergelijke combinatie uit verkeersveiligheidsoogpunt niet meer verantwoord.

Artikel 5.18.2

Betreft artikel 5.18.1 het voortbewegen van aanhangwagens, artikel 5.18.2 bevat een aantal verboden met betrekking tot het voortbewegen van motorrijtuigen of samenstellen van voertuigen.

Het *eerste lid* is ontleend aan artikel 15, eerste lid, onderdeel d, WVR en betreft het verbod meer dan één motorrijtuig of samenstel voort te bewegen. De beperking dat het moest gaan om een niet-rijklaar zijnd motorrijtuig, is komen te vervallen wegens de daaruit voortvloeiende handhavings- en bewijsproblemen. Het al dan niet rijklaar zijn is voorts voor de aard van de gedraging niet van belang. Expliciet wordt thans bepaald dat een afsleepdolly met daarop een motorrijtuig als één motorrijtuig wordt beschouwd. Verwezen moge worden naar de toelichting op het begrip afsleepdolly (artikel 1.1, onderdeel d).

Het *tweede en derde lid* zijn nieuw en strekken ertoe instabiele en te lange sleepcombinaties te voorkomen.

Artikel 5.18.3

De bepaling dat de bestuurder bij het besturen niet door bijvoorbeeld de lading mag worden gehinderd, is een bestaande bepaling, afkomstig uit artikel 13, tweede lid, WVR.

Het verbod om in een aanhangwagen achter een tweewielig motorrijtuig personen te vervoeren (artikel 67a, onderdeel h, WVR) is niet meer expliciet opgenomen. Hieraan ligt ten grondslag het feit dat naar verwachting ook zonder uitdrukkelijk verbod het niet of nauwelijks zal voorkomen dat personen in een aanhangwagen achter een motorfiets zullen worden vervoerd. Mocht zulks onverhoopt zich toch voordoen, dan zal daartegen indien door die gedraging gevaar op de weg wordt of kan worden veroorzaakt of het verkeer wordt of kan worden gehinderd, kunnen worden opgetreden op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet, 1994.

Artikel 5.18.4

Dit artikel bepaalt dat het gezichtsveld van de bestuurder niet mag worden beperkt als gevolg van de lading. Inhoudelijk is het artikel ontleend aan artikel 13, tweede lid, WVR. Er wordt niet voorzien in lagere regelgeving ter bepaling in welke gevallen er nog sprake is van voldoende uitzicht, aangezien dit te zeer afhankelijk is van de omstandigheden van het concrete geval. Dit betekent dat het artikel met name zal worden toegepast in die gevallen waarin ernstige twijfel rijst omtrent het uitzicht van de bestuurder als gevolg van de belading.

Artikel 5.18.5

In de praktijk komt het herhaaldelijk voor dat het gezichtsveld van de bestuurder van een voertuig met aanhangwagen wordt beperkt als gevolg van het feit dat de aanhangwagen breder is dan het trekkend voertuig. Met name bij caravans is dit vaak het geval. Het WVR bevat terzake geen voorziening, als gevolg waarvan er onduidelijkheid optrad omtrent de geoorlooftheid van extra spiegels, mede in verband met de aan de linker buitenspiegel gestelde eis dat de spiegel vanuit de binnenzijde van het voertuig bij gesloten portier moet kunnen worden versteld. Artikel 5.18.5 maakt aan deze onduidelijkheid een einde door in gevallen waarin het gezichtsveld wordt beperkt door een voortbewogen aanhangwagen, expliciet een extra linker dan wel rechter buitenspiegel te eisen. Het zelfde is van toepassing op belemmering van het uitzicht doordat aan de achterzijde van het voertuig lading is aangebracht op een lastdrager als bedoeld in artikel 5.18.7.

Artikel 5.18.6

Het *eerste lid* inzake van het voertuig vallende lading, is ontleend aan artikel 13, tweede lid, WVR.

Nieuw is het bepaalde in het *tweede lid* met betrekking tot het vervoer van losse lading. Dit lid bevat de verplichting om losse lading die van het voertuig kan vallen, deugdelijk af te dekken. Gedacht dient daarbij te worden aan lading als zand, grint of puin. De wijze van afdekken is afhankelijk van de soort lading die wordt vervoerd. Zo zal voor grof puin een net voldoende zijn, terwijl zand een dekzeil zal vereisen.

Artikel 5.18.7

In dit artikel worden aanvullende voorschriften gegeven voor het vervoer van goederen aan de buitenzijde van personenauto's, lichte bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen. Hierbij moet in eerste instantie worden gedacht aan het vervoer van fietsen op fietsendragers, welke in de regel op het dak, aan de bumper dan wel aan een aanhangwagenkoppeling worden bevestigd. Naast fietsendragers bestaan er evenwel ook andere constructies, zoals skiboxen op het dak en bagageboxen op het dak of op de trekhaak. Door het gebruik van de terminologie «lastdrager» en «goederen» strekt artikel 5.18.7 zich uit over een breed scala van vervoersvormen voor de genoemde voertuigen. Uiteraard zijn ook de overige in de onderhavige afdeling vervatte gebruikseisen op het betrokken vervoer van toepassing, zoals de voorschriften inzake afvallende lading, scherpe delen, uitstekende lading en extra spiegels.

Aangezien de lastdrager een accessoire is, die op eenvoudige wijze van het voertuig is te halen, moet zowel de lastdrager als de daarmee vervoerde goederen als lading worden beschouwd.

Het *eerste lid* geeft voorschriften voor het vervoer van goederen aan de achterzijde van voertuigen door middel van bumperdragers en hulpmid-

delen die op de trekhaak worden bevestigd. Onder een trekhaak dient ook een aanhangwagenkoppeling met afneembare kogel te worden verstaan, waarbij de lastdrager na het verwijderen van de kogel aan het resterende deel van de koppeling wordt bevestigd. De gestelde eisen betreffen de deugdelijke constructie van de lastdrager, de bevestiging van de drager aan het voertuig, de bevestiging van de goederen aan de drager, de afmetingen ten opzichte van het voertuig en de aanwezigheid van een zichtbare kentekenplaat. Voorts strekken de voorschriften ertoe overbelasting van de constructie te voorkomen door het verbod tot het plaatsen van meer goederen dan waarvoor de lastdrager is bestemd. Gedacht moet bijvoorbeeld worden aan het bijplaatsen van fietsen waarvoor geen specifieke bevestigingspunten of ondersteuning aanwezig zijn. Daarnaast worden speciale eisen gesteld aan lastdragers die op een trekhaak worden gemonteerd. Deze strekken er onder meer toe te voorkomen dat de trekhaak wordt overbelast. Voorts worden extra lichten en retroreflectoren geëist indien die van het voertuig door de lastdrager of de goederen worden afgeschermd.

Het *tweede lid* verbiedt het los vervoeren van goederen op het dak doordat het gebruik van een lastdrager verplicht wordt gesteld. Er worden vergelijkbare eisen gesteld als met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde lastdrager. Voorts mag de door de fabrikant van het voertuig voorgeschreven maximale daklast niet worden overschreden. De daklast wordt vermeld in het instructieboekje van het voertuig.

Artikel 5.18.8

Dit artikel betreft het vervoer van lading met scherpe delen. Lading met scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren, is niet toegestaan, tenzij de scherpe delen zich hoger dan 2 meter boven het wegdek bevinden. De in artikel 13, tweede lid, WVR opgenomen uitzondering voor het vervoer van scherpe lading indien een rode vlag of een bord aan de lading is bevestigd, komt uit verkeersveiligheidsoogpunt te vervallen.

Artikel 5.18.9

Het bepaalde in dit artikel betreft een verkeersveiligheidseis, vergelijkbaar met bijvoorbeeld artikel 5.2.48, vijfde lid. Het artikel zal primair van belang zijn voor landbouwvoertuigen, waarbij moet worden gedacht aan bijvoorbeeld opklapbare maai-inrichtingen.

Artikel 5.18.10

Dit artikel bevat de uit artikel 67, onderdeel c, WVR afkomstige verplichting om op de achterzijde van een niet zelfstandig kentekenplichtige aanhangwagen het kenteken van het trekkend motorrijtuig te voeren. Ten aanzien van de kentekenplaat en de bevestiging daarvan gelden dezelfde eisen als met betrekking tot de kentekenplaten van zelfstandig kentekenplichtige voertuigen.

§ 1. Afmetingen en massa's

A. Personenauto's, bedrijfsauto's, driewielige motorrijtuigen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.11

De maximum lengte voor voertuigcombinaties is geregeld in artikel 5.18.11. Deze voorschriften zijn ontleend aan Benelux-beschikking M(89)8 en richtlijn 85/3/EEG, gewijzigd bij richtlijn 91/60/EEG (PbEG 9 februari

1991, L 37). Het *eerste lid* bevat voorschriften met betrekking tot de maximum lengte van combinaties van trekker en oplegger. Anders dan artikel 65, onderdeel g, sub I, WVR, dat slechts de maat van 15,5 m kende, worden nu 2 maten toegestaan, waarbij aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan. De opleggers die voldoen aan de voorwaarden, genoemd in onderdeel a, zijn slechts toegelaten tot 1 mei 1993, zodat op termijn nog alleen de maximale combinatielengte van 16,5 m met de daarbij in onderdeel b genoemde voorwaarden zal voorkomen.

Het *tweede lid*, onderdeel a, bevat de uit artikel 65, onderdeel h, WVR afkomstige maximum lengte voor samenstellen van bedrijfsauto en aanhangwagen, terwijl in onderdeel b op grond van genoemde internationale afspraken een combinatielengte van 18,35 m wordt toegestaan mits voldaan wordt aan de vermelde voorwaarden. Er zij op gewezen dat de maximum lengte van 18,00 m (zonder voorwaarden) na verloop van tijd uitsluitend nog geldt voor het nationaal verkeer. Voor het internationaal verkeer bepaalt artikel 4 ter van genoemde richtlijn dat bedoelde maat van 18,00 m slechts is toegestaan tot 1 januari 1999 voor samenstellen van voertuigen waarvan het motorvoertuig vóór 31 december 1991 in het verkeer is gebracht.

Het *derde lid* regelt de lengte van de combinatie van personenauto of driewielig motorrijtuig en aanhangwagen. Het is eveneens ontleend aan artikel 65, onderdeel h, WVR.

Ingevolge artikel 1.2 worden de genoemde lengtematen van de voertuigcombinaties gemeten in de stand van rechthoek.

Het bepaalde in het *vierde lid* geldt ongeacht de beladingstoestand van het samenstel van voertuigen. Verwezen moge worden naar het bepaalde in de artikelen 5.18.12, tweede lid, en 5.18.13, derde lid.

Artikelen 5.18.12 en 5.18.13

De in *artikel 5.18.12* opgenomen voorschriften inzake de lengte van beladen voertuigen zijn in belangrijke mate ontleend aan artikel 72, eerste lid, onderdeel c, WVR. Nieuw is de in het eerste lid, onderdeel c, van artikel 5.18.12 opgenomen bepaling betreffende de plaats van de stootbalk ten opzichte van de uitstekende lading. De bepaling strekt ertoe te voorkomen dat de stootbalk als gevolg van de uitstekende lading in feite zijn functie verliest. Een voertuig waarmee aan de achterzijde uitstekende lading wordt vervoerd, dient door de fabrikant zodanig te zijn ingericht dat de lading niet meer dan 0,60 m achter de stootbalk uitsteekt. In voorkomend geval zal het voertuig moeten zijn voorzien van bijvoorbeeld een uitschuifbare stootbalk.

Aangezien een trekker met oplegger niet langer als één voertuig wordt beschouwd doch als een samenstel van twee afzonderlijke voertuigen, brengt het eerste lid, onderdeel d, mee dat, anders dan in de tot nu toe geldende regeling, de lading niet vóór de oplegger mag uitsteken. Deze beperking van de kopstraal vindt haar rechtvaardiging in de bescherming van het overige verkeer.

Artikel 5.18.13 bevat een aantal ten opzichte van artikel 5.18.12 ruimere eisen, die ertoe strekken het aantal ontheffingen, die overigens tot nu zonder meer worden verleend, te verminderen. De in het eerste lid, onderdeel a, opgenomen eisen zijn afkomstig uit artikel 72, tweede lid, onderdelen b en c, WVR, waarbij de oversteek van lange lading in het geval van een middenasaanhangwagen is verruimd van 4,00 m tot 5,00 m. De in het eerste lid, onderdeel b, en het tweede lid van artikel 5.18.13 vervatte eisen zijn nieuw. De in het eerste lid, onderdeel b, genoemde maat van 22,00 m is ontleend aan de tot nu toe bij ontheffingverlening gehanteerde grens van 22,00 m waaronder geen nadere eisen worden gesteld. Boven genoemde grens moet een voertuigcombinatie voldoen aan eisen aan de bestreken baan en de uitscheermaat.

Artikel 5.18.14

Dit artikel regelt de breedte van beladen voertuigen en is ontleend aan artikel 15, eerste lid, onderdeel aa, en tweede lid, WVR. Nieuw is de in het *tweede lid* opgenomen uitzondering voor in de breedte ondeelbare lading. Deze uitzondering strekt ertoe het aantal ontheffingen te verminderen.

Eveneens nieuw is de in het *derde lid* vervatte bepaling dat indien de lading van de in het tweede lid bedoelde voertuigen meer dan 10 cm buiten het voertuig steekt, de lading ter aanduiding van de bijzondere breedte ervan moet zijn voorzien van een markering.

Het *vierde lid*, betreffende de in de breedte uitstekende lading van personenauto's, is afkomstig uit artikel 72, eerste lid, onderdeel c, WVR.

Artikel 5.18.15

De regeling inzake de hoogte van beladen voertuigen is inhoudelijk niet gewijzigd ten opzichte van artikel 15, eerste lid, onderdeel a, WVR.

Het artikel betreft niet alleen de hoogte van de lading ten opzichte van het wegdek, maar ook de hoogte van het voertuig zelf, waarbij gedacht kan worden aan na de toelating aangebrachte accessoires, zoals bijvoorbeeld antennes. Een aantal tunnels en viaducten is voorzien van een automatische hoogtesignalering, die het verkeer door middel van verkeerslichten laat stoppen indien een te hoog voertuig passeert. Uit oogpunt van de doorstroming van het verkeer is het onwenselijk dat dergelijke beveiligingen ten onrechte in werking treden door te hoge voertuigonderdelen.

Artikel 5.18.16

Artikel 5.18.16 bevat de voorschriften met betrekking tot de bestreken baan en de uitscheermaat van samenstellen van voertuigen. Er worden reeds in het kader van de toelating eisen gesteld aan de bestreken baan en de uitscheermaat van aanhangwagens (verwezen moge worden naar artikel 3.7.8). Dit kan echter slechts een globale selectie betekenen aangezien op dat moment nog niet bekend is welk motorrijtuig de aanhangwagen zal gaan trekken. Inhoudelijk zijn de regels inzake de bestreken baan afkomstig uit artikel 65, onderdeel gg, WVR en uit de RKVTAO, waarbij enkele vereenvoudigingen zijn aangebracht welke in lijn zijn met de (toekomstige) regelgeving in de EG. De in het derde lid vervatte uitzondering voor kermis- en circusvoertuigen is afkomstig uit artikel 70 WVR.

Vanzelfsprekend dient ook met geheven assen aan bedoelde eisen te worden voldaan. Een expliciete bepaling daaromtrent, zoals in artikel 65, onderdeel gg, sub II, WVR is niet langer opgenomen.

Artikel 5.18.17

Het bepaalde in dit artikel is ontleend aan artikel 13, tweede lid, WVR. Overbelading van gekentekende voertuigen kan worden vastgesteld aan de hand van het kentekenbewijs en door raadpleging van het register.

Artikel 5.18.18

Het *eerste lid* beoogt te bereiken dat de totale massa van de aanhangwagen technisch niet de mogelijkheden van het trekkend voertuig overschrijdt. De bepaling is ontleend aan de artikelen 5, eerste lid, Reglement kentekenregistratie (Stb. 1974, 547) en 16 Wegenverkeersreglement. De bepaling dat de massa van zelfstandig kentekenplichtige aanhangwagens niet meer mag bedragen dan daaromtrent is vermeld in

het kentekenbewijs van die aanhangwagen, dan wel in het kentekenregister (artikel 5.12.7), blijft uiteraard onverkort van kracht.

De in het *tweede en derde lid* opgenomen voorschriften zijn afkomstig uit respectievelijk de RKVTAO en artikel 15, eerste lid, onderdeel f, WVR. Het *vierde lid* bevat een vergelijkbare bepaling als het derde lid en beoogt de bestuurbaarheid van aanhangwagens te waarborgen.

De in het *vijfde lid* vervatte bepaling inzake de last op de koppeling van een beladen oplegger is ontleend aan artikel 66, onderdeel m, WVR en in die zin gewijzigd dat deze last ten minste 1/5 deel van de massa van de oplegger dient te bedragen in plaats van het tot nu toe geldende minimum van 1/4 van de lading.

De reden van deze wijziging is gelegen in het feit dat op het kentekenbewijs in de plaats van het ledig gewicht, de toegestane maximum massa wordt vermeld.

Het *zesde lid* is afkomstig van artikel 15, tweede lid, WVR.

B. Motorfietsen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.19

De in artikel 5.18.19 opgenomen eisen zijn in belangrijke mate ontleend aan artikel 67a WVR. Ten opzichte daarvan zijn de in artikel 5.18.19 vervatte eisen op enkele punten gewijzigd. De breedte van de aanhangwagen is verruimd tot 1,00 m, waarvoor moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.15.6. De in artikel 67a, onderdelen f en g, WVR gestelde eisen zijn komen te vervallen. De eisen met betrekking tot de koppeling bleken in de praktijk te veel beperkingen op te leveren voor een deugdelijke constructie, terwijl de beperking van de verticale last op de koppeling een theoretische eis is aangezien de massa van een voort te bewegen aanhangwagen beperkt is.

C. Landbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.20

De in dit artikel opgenomen maximum lengte van landbouwtrekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid met aanhangwagen(s) is overgenomen uit artikel 18, tweede lid, onderdeel d, WVR.

Artikel 5.18.21

Voor de toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.18.12.

Artikelen 5.18.22 en 5.18.23

De bepalingen inzake de breedte en de hoogte van de hierbedoelde beladen voertuigen zijn afkomstig uit artikel 18, tweede lid, onderdeel a, WVR.

Het tweede lid van artikel 5.18.22 is ontleend aan artikel 17, onderdeel a, WVR.

Artikel 5.18.24

Artikel 5.18.24 strekt ertoe te bereiken dat de last onder de bestuurde assen – ongeacht de beladingstoestand – respectievelijk onder de gestuurde assen minimaal een zodanige waarde heeft dat een goed stuurgedrag van het voertuig gewaarborgd is. In het WVR was dit geregeld in artikel 15, eerste lid, onderdeel f. Deze eis is weliswaar nieuw

voor landbouwtrekkers, doch er is geen reden om deze voertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid op dit punt ongelijk te behandelen.

Het *derde en vierde lid* zijn afkomstig uit de artikelen 17, onderdeel c, en 18, tweede lid, onderdeel b, WVR.

Artikel 5.18.25

Uit oogpunt van bescherming van de infrastructuur wordt, analoog aan de overige voertuigcategorieën, voor samenstellen van landbouwtrekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid met een of meer aanhangwagens een maximum gesteld van 50 000 kg aan de totale massa. Voor landbouwvoertuigen betreft dit een nieuwe eis.

D. Bromfietsen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.26

De bepalingen inzake de breedte van bromfietsen zijn ongewijzigd overgenomen uit het WVR, artikel 80a, eerste lid, j° artikelen 79, eerste lid, en 80, eerste lid.

Artikel 5.18.27

Voor wat betreft de voorschriften met betrekking tot aanhangwagens achter bromfietsen is aansluiting gezocht bij de eisen voor aanhangwagens achter motorfietsen. Verwezen moge worden naar de toelichting op artikel 5.18.19. Vanwege het geringe motorvermogen van bromfietsen is de toegestane maximum massa voor de combinatie (onderdeel c) geringer dan bij motorfietsen met aanhangwagen.

E. Fietsen en daardoor voortbewogen aanhangwagens

Artikel 5.18.28

De voorschriften met betrekking tot de breedte van fietsen zijn ongewijzigd overgenomen uit de artikelen 79, eerste lid, en 80, eerste lid, WVR.

Artikel 5.18.29

De maximum breedte van een aanhangwagen achter een fiets is beperkt tot 1,00 m. In artikel 80 WVR was een breedte van 1,50 m toegestaan. In verband met het toegenomen gebruik van aanhangwagens achter fietsen en problemen die zich daarbij kunnen voordoen bij met name het passeren op fietspaden, wordt deze beperking noodzakelijk geacht.

F. Invalidenvoertuigen, wagens en handwagens met motorvermogen

Artikel 5.18.30

Het *eerste lid* is afgestemd op de nieuwe breedtemaat voor invalidenvoertuigen. Verwezen moge worden naar de toelichting bij artikel 5.10.6.

De in het *tweede lid* opgenomen breedtemaat voor handwagens met motorvermogen is ongewijzigd overgenomen uit artikel 82 WVR.

Het *derde lid* betreft de breedte van bespannen wagens en is ontleend aan artikel 14 WVR. De in het *vierde en vijfde lid* vervatte hoogtematen zijn ontleend aan de maximum hoogtematen zoals die voor het voertuig zonder lading gelden.

Artikel 5.18.31

Dit artikel bevat een aantal niet in de huidige wetgeving neergelegde doch in de praktijk gehanteerde eisen met betrekking tot middenasaanhangwagens, welke erop gericht zijn een goed weggedrag van het voertuig zeker te stellen.

§ 2. Ophanging

Artikel 5.18.32

In de technische voertuigeisen wordt voor een aantal categorieën voertuigen bepaald dat de banden op een as dezelfde bandenstraal en karkasstructuur moeten hebben. In de praktijk kan deze eis problemen opleveren, in het bijzonder voor wat betreft personenauto's, bedrijfsauto's en driefielige motorrijtuigen. Deze voertuigen plegen namelijk wel met een noodreservewiel te worden uitgerust, welk wiel een van de overige wielen afwijkende bandenstraal en karkasstructuur heeft. Tegen het gebruik een dergelijk noodreservewiel bestaat geen bezwaar, mits het weggedrag en met name de rijsnelheid worden aangepast. Veelal geeft de voertuigfabrikant overigens voorschriften voor het gebruik van bedoelde wielen. Artikel 5.18.32 opent de mogelijkheid om van een dergelijk wiel gebruik te maken zonder in strijd te komen met de technische voertuigeisen.

§ 3. Reminrichting

A. Aanhangwagens

Artikel 5.18.33

De in dit artikel opgenomen eis inzake de verplichte aanwezigheid van een reminrichting op aanhangwagens is ontleend aan artikel 67, onderdeel b, sub I, WVR.

B. Alle categorieën samenstellen van voertuigen

Artikel 5.18.34

Essentieel voor het functioneren van de remmen van aanhangwagens is uiteraard dat de remmen op de juiste wijze op het trekkend voertuig zijn aangesloten. Het onderhavige artikel bevat terzake een aantal eisen. Voor de eventuele aanwezigheid van een hulpkoppeling moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 5.18.57.

Artikelen 5.18.35 en 5.18.36

De in deze artikelen ter zake van samenstellen van voertuigen opgenomen eisen aan de bedrijfsrem en de parkeerrem zijn afkomstig uit artikel 73, vierde lid, WVR.

Artikel 5.18.35, eerste lid, bevat een remvertragingseis voor samenstellen van voertuigen. Gekozen is voor een eis van minimaal $4,0 \text{ m/s}^2$. Deze eis is een fractie strenger dan de veelal in het Wegenverkeersreglement voorkomende eis van $3,86 \text{ m/s}^2$, doch dit minimale verschil zal in de praktijk geen problemen opleveren, aangezien bij metingen altijd rekening wordt gehouden met een zekere meetonnauwkeurigheid. In het tweede lid is een aparte eis opgenomen voor landbouwtrekkers en

motorrijtuigen met beperkte snelheid, aangezien voor die voertuigen lichtere remvertragingseisen gelden.

§ 4. Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen

A. Samenstellen van personenauto, bedrijfsauto, driewielig motorrijtuig, motorrijtuig met beperkte snelheid, landbouwtrekker en aanhangwagen

Artikel 5.18.37

De eis inzake de aanwezigheid van een zijrichtingaanwijzer op het trekkend motorrijtuig indien een aanhangwagen wordt voortbewogen, is afkomstig uit paragraaf 29, punt c, van afdeling 9 van de bij het WVR behorende bijlage. De kleur van de zijrichtingaanwijzers en de eventuele plaatsingsvoorschriften vloeien voort uit de voor het desbetreffende trekkende voertuig geldende permanente eisen, alwaar de zijrichtingaanwijzers hetzij als verplicht aanwezige lichten, hetzij als – in beginsel – facultatieve lichten worden vermeld.

B. Aanhangwagens

Artikel 5.18.38

Dit artikel beoogt te waarborgen dat de verlichting van aanhangwagens op correcte wijze op de verlichtingsinstallatie van het trekkend voertuig is aangesloten.

C. Fietsen

D. Invalidenvoertuigen, uitgerust met een elektromotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie

E. Aanhangwagens achter fietsen op twee wielen

F. Wagens

Artikelen 5.18.39 tot en met 5.18.53

Zoals in de toelichting op de voertuigeisen inzake fietsen, invaliden-voertuigen die zijn uitgerust met een elektromotor en die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, wagens en aanhangwagens achter tweewielige fietsen reeds is uiteengezet, wordt ten aanzien van bedoelde voertuigen onderscheid gemaakt tussen enerzijds retroreflecterende voorzieningen, die altijd op het voertuig aanwezig moeten zijn, en anderzijds de verlichting, welke alleen aanwezig moet zijn indien de gebruiksomstandigheden daartoe nopen. Dit laatste doet zich voor bij nacht en overdag indien het zicht ernstig wordt belemmerd.

De artikelen 5.18.39 tot en met 5.18.53 bevatten de verlichtingseisen zoals die gelden onder de geschetste omstandigheden. Behalve de aanwezigheid van voor- en achterlichten wordt tevens voorzien in bepalingen inzake de plaatsing van de lichten en het functioneren ervan. Al deze aspecten gelden immers eerst onder genoemde gebruiksomstandigheden en behoeven alleen dan te worden gecontroleerd. Inhoudelijk zijn de eisen ontleend aan het WVR, met uitzondering van het plaatsingsvoorschrift voor het achterlicht ingevolge artikel 5.18.49. De minimum hoogte voor het achterlicht is bepaald op 0,25 m, in overeenstemming met de minimum hoogte voor de rode retroreflector aan de achterzijde. Ten aanzien van de genoemde groep invalidenvoertuigen – waaronder elektrisch aangedreven rolstoelen – wordt niet voorzien in gedetailleerde plaatsingsvoorschriften, doch wordt het aan de

constructeur overgelaten om rekening houdend met de mogelijkheden die het voertuig daartoe biedt, de lichten te plaatsen. Aansluitend bij het RVV-1990, waar ingevolge het eerste lid van artikel 2 bestuurders van invalidervoertuigen die van het voetpad of het trottoir gebruik maken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken, geen verlichting behoeven te voeren, bepaalt het tweede lid van artikel 5.18.43 dat invalidervoertuigen in die situatie niet van verlichting behoeven te zijn voorzien.

§ 5. Verbinding tussen voertuigen

A. Alle categorieën samenstellen van voertuigen

Artikel 5.18.54

Dit artikel bevat een algemene eis met betrekking tot de verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen, afkomstig uit de artikelen 66, onderdeel u, en 67, onderdeel d, WVR.

B. Samenstellen van personenauto, bedrijfsauto of driewielig motorrijtuig en aanhangwagen

Artikel 5.18.55

Dit artikel betreft de bewegingsvrijheid van aanhangwagens ten opzichte van het trekkend voertuig. Het betreft een bestaande eis, afkomstig uit de artikelen 66, onderdeel v, en 67, onderdeel i, WVR.

Artikel 5.18.56

Artikel 5.18.56 bevat een aantal nieuwe eisen, welke ertoe strekken de veiligheid van een voertuigcombinatie te vergroten. Het *eerste lid* beoogt het goed functioneren van de koppeling te waarborgen; het *derde lid* beoogt vervorming van de koppeling tegen te gaan.

Artikel 5.18.57

Het bepaalde in artikel 5.18.57 inzake de aanwezigheid van een hulpkoppeling is een bestaande eis, overgenomen uit artikel 67, onderdeel dd, sub II, WVR.

C. Samenstellen van motorfiets of bromfiets en aanhangwagen

Artikel 5.18.58

De bepalingen met betrekking tot de bewegingsvrijheid van aanhangwagens achter tweewielige motorrijtuigen zijn ontleend aan artikel 67a, onderdeel f, WVR. De in dat artikel onder II opgenomen eis dat de aanhangwagen een hoek van ten minste 60° naar beide zijden met de lengteas van het trekkend voertuig moet kunnen maken, kan moeilijkheden opleveren indien een zijspanwagen is aangebracht, en wordt daarom niet langer gesteld. Het vervallen van de eis zal in de praktijk niet tot problemen leiden.

D. Samenstellen van fiets en aanhangwagen

Artikel 5.18.59

Artikel 5.18.59 bevat een eenvoudige doch primaire veiligheidseis betreffende de verbinding tussen fiets en aanhangwagen.

Algemeen

Hoofdstuk 6 bevat de regeling inzake de keuring van wijzigingen in de constructie van voertuigen. In dit hoofdstuk is paragraaf 8 van de wet (WVW 1994) verder uitgewerkt.

In de wet is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur aangewezen wijzigingen in de constructie (bouw of inrichting) van kentekenplichtige voertuigen goedkeuring behoeven. Het gaat daarbij om substantiële wijzigingen in de bouw of inrichting van een (type)goedgekeurd voertuig welke een gevaar kunnen vormen voor de verkeersveiligheid. Het onderhavige hoofdstuk 6 bevat een opsomming van die wijzigingen.

Zoals in de memorie van toelichting bij de wet al is uiteengezet, geldt voor motorrijtuigen en aanhangwagens ten aanzien waarvan is vastgesteld dat de aard van hun constructie of gebruiksdoel dit noodzakelijk maakt, een toelatingsregime. Na toetsing aan de toelatingseisen en goedkeuring komt het betrokken voertuig in het verkeer en kan het vervolgens gedurende zijn gebruiksduur uitsluitend nog worden getoetst aan de permanente eisen. Dit uitgangspunt leidt ertoe dat elke wijziging tijdens het gebruik van een eenmaal (type)goedgekeurd voertuig in beginsel toelaatbaar is, voor zover deze wijziging past binnen deze permanente eisen. In de praktijk blijken echter veelvuldig wijzigingen te worden aangebracht, die tot onveilige situaties kunnen leiden. Om die reden wordt voorzien in de regeling inzake wijziging in de constructie.

Die aspecten van de constructie van – goedgekeurde – voertuigen die zo wezenlijk zijn voor de verkeersveiligheid, dat ze in beginsel niet mogen worden gewijzigd, worden limitatief in het onderhavige hoofdstuk opgenomen. Wordt niettemin wijziging van een dergelijk aspect gewenst, dan dient deze wijziging te worden onderworpen aan een keuring. Na goedkeuring van de aangebrachte wijziging, wordt het kentekenbewijs, voorzover noodzakelijk, aangepast en wordt het kentekenregister in overeenstemming gebracht met de nieuwe situatie, zodat bij controle van het voertuig via het register kan worden geverifieerd dat het een goedgekeurde wijziging betreft. Langs deze weg is handhaving van de regeling inzake wijziging in de constructie gewaarborgd. Wordt een wijziging niet goedgekeurd, dan ontvangt de aanvrager slechts een ontvangstbewijs voor het kentekenbewijs en wordt hij gedurende een bepaalde periode in de gelegenheid gesteld zijn voertuig alsnog te laten goedkeuren.

De wettelijke regeling van het systeem van de bedrijfserkenningen voor wijziging in de constructie is nieuw in de wegenverkeerswetgeving. Bedrijven die voldoende waarborgen bieden, kunnen wijzigingen in de constructie van voertuigen aanbrengen die nadien niet meer afzonderlijk behoeven te worden gekeurd door de overheid. De overheid controleert de kwaliteit van de erkende bedrijven door toezicht te houden op het voorgeschreven kwaliteitsborgingssysteem. De uitwerking van dit systeem geschiedt bij ministeriële regeling.

Vanaf 1988 is onder een ander juridisch regime reeds een begin gemaakt met het erkenningsstelsel. Een aantal bedrijven heeft onder voorwaarden het recht verworven LPG-installaties in te bouwen, zonder dat nadien die – als wijziging in de constructie te beschouwen – inbouw aan een keuring vanwege het Rijk wordt onderworpen. Deze bedrijven zullen in beginsel ook kunnen deelnemen aan het nieuwe wettelijke erkenningsstelsel.

In de Invoeringswet bij de Wegenverkeerswet 1994 is bepaald hoe de overgang zal plaatsvinden.

Artikel 6.1

In dit artikel wordt het algemeen kader voor de goedkeuring van wijzigingen in de bouw of inrichting van kentekenplichtige voertuigen vastgelegd. Per goed te keuren voertuigwijziging wordt in paragraaf 2 in algemene zin aangegeven welke voertuigaspecten beïnvloed kunnen worden door de wijziging. Ingevolge artikel 99 van de wet moet, alvorens tot hernieuwde toelating wordt overgegaan, vastgesteld worden dat het gewijzigde voertuig aan de, ten aanzien van deze voertuigaspecten, gestelde eisen voldoet. Het *tweede lid* bepaalt dat de Minister de eisen aanwijst waaraan een specifieke wijziging moet voldoen. Dit maakt een differentiatie in eisen mogelijk, afhankelijk van de categorie waartoe het voertuig behoort, waarbij tevens rekening kan worden gehouden met de omvang van de wijziging. Uiteraard moet het voertuig aan alle verdere eisen blijven voldoen.

Artikel 6.2

Dit artikel geeft aan welke eisen (historische of nieuwe) van toepassing zijn op een aangebrachte wijziging in de constructie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen voertuigen waarvoor al een kentekenbewijs is afgegeven – de reguliere situatie – en voertuigen waarbij dit nog niet het geval is (*derde lid*). Bij deze laatste categorie kan worden gedacht aan nieuwe voertuigen die wel een typegoedkeuring hebben maar waarvoor nog geen kentekenbewijs is afgegeven. Bij die voertuigen kan voordat het bewijs tenaamgesteld wordt bijvoorbeeld al een LPG-installatie worden ingebouwd.

Algemeen uitgangspunt bij de regeling inzake wijziging in de constructie is dat gewijzigde voertuigaspecten worden getoetst aan de oorspronkelijke toelatingseisen, d.w.z. de toelatingseisen zoals die golden op het tijdstip van de oorspronkelijke toelating tot het verkeer (*eerste lid*). De toelating na wijziging in de constructie is immers in feite een nieuwe toelating. Aangezien er bezwaarlijk onderscheid kan worden gemaakt tussen volledig als nieuw te beschouwen gewijzigde voertuigaspecten en voertuigaspecten waarvoor de wijziging «slechts» gevolgen heeft, wordt in beginsel uitgegaan van de oorspronkelijke eisen.

Het voldoen aan de actuele eisen is immers niet mogelijk omdat het voertuig op die punten in feite niet is gewijzigd. Voor ingevoerde voertuigen wordt bij invoer en daaropvolgende aanvraag van een kentekenbewijs een datum van ingebruikname vastgesteld.

Wat betreft het voldoen aan de oorspronkelijke toelatingseisen zij aangetekend dat het mogelijk is dat de desbetreffende toelatingseisen inmiddels geen onderscheid meer maken tussen oude, voor een bepaalde datum toegelaten, voertuigen en nieuwe, na die datum toegelaten, voertuigen. Er is dan sprake van zogenaamde retrofit. Alle voertuigen moeten dan ongeacht de datum waarop ze zijn toegelaten voldoen aan dezelfde eisen. Voor de toepassing van het tweede lid worden de oorspronkelijke eisen in dat geval geacht te zijn opgegaan in de nieuwe eisen.

Het *tweede lid* is een uitzondering op het eerste lid. Aangezien het bij de inbouw van een brandstofsysteem voor al of niet tot vloeistof verdicht gas, zoals bijvoorbeeld een LPG-installatie, altijd gaat om een aanvulling van de voertuiguitrusting, kunnen daarop zonder meer de meeste recente toelatingseisen worden toegepast. Overigens kan het voorkomen dat binnen die toelatingseisen aspecten worden gerelateerd aan de datum van eerste ingebruikname van het voertuig. Te denken valt daarbij aan bepaalde aspecten van een schone motor.

Artikel 6.3

In artikel 6.3, *eerste lid*, wordt een regeling gegeven voor de keuring van voertuigen die tot een andere categorie als bedoeld in dit besluit gaan behoren dan die waarvoor oorspronkelijk een goedkeuring is verkregen. Een voertuig dat bijvoorbeeld van bedrijfsauto tot personenauto is omgebouwd, wordt bij de keuring aangemerkt als personenauto en moet voldoen aan de toelatingseisen voor personenauto's, zoals die golden ten tijde van de ingebruikname van het voertuig als bedrijfsauto. Ingevolge dit artikel wordt een dergelijke ombouw dus beschouwd als een wijziging in de constructie waarvoor goedkeuring moet worden verkregen. Het *tweede lid* bevat een uitzondering op het eerste lid. Bepaald wordt dat bij ombouw van een voertuig tot een kampeerauto het voertuig tot de oorspronkelijke categorie blijft behoren. Achtergrond hiervoor vormt het feit dat in geval van categoriewisseling allerlei technische ingrepen moeten worden uitgevoerd om aan de voor de nieuwe categorie geldende eisen te kunnen voldoen, terwijl deze wijzigingen overigens niet strikt noodzakelijk zijn. Bij ombouw van een voertuig tot kampeerauto zal in het kentekenregister de inrichtingscode voor kampeerauto worden opgenomen. De tussenzin in het *derde lid* waarin wordt verwezen naar artikel 6.2, ziet op de situatie waarin gelijktijdig met een categoriewijziging ook een andere wijziging in de constructie wordt uitgevoerd. Voor laatstbedoelde wijziging geldt uiteraard het tweede lid van artikel 6.2 terwijl overigens artikel 6.3 van toepassing is. Bij het voorgaande valt te denken aan het ombouwen tot personenauto onder gelijktijdig aanbrengen van een LPG-installatie.

Artikel 6.4

Dit artikel ziet op de wijziging van de zelfdragende en halfdragende carrosserie van voertuigen. Gelet op de ingrijpende gevolgen die een dergelijke wijziging op vrijwel alle aspecten van het voertuig kan hebben, dient het voertuig op grond van het *eerste lid, onderdeel a*, getoetst te worden aan alle toelatingseisen. Gebruikelijke wijzigingen zoals het aanbrengen van een schuifdak met normale afmetingen of een zonnedak (sunroof) vallen hier niet onder. *Onderdeel b* strekt ertoe vast te stellen of het betrokken voertuig voor wat betreft torsie, doorbuiging en wegligging geen nadelige gevolgen heeft ondervonden, waarbij het originele voertuig als referentie dient. Te denken valt aan de ombouw tot «buggy».

Het *tweede lid* brengt tot uitdrukking dat een wijziging van de inrichting van een voertuig gevolgen kan hebben voor tal van voertuigaspecten. Onder dit artikel valt tevens de ombouw van een voertuig tot kampeerauto.

Het *derde lid* opent de mogelijkheid om ten behoeve van modificaties aan de carrosserie en de daarmee verbonden inrichting voor het gebruik van het voertuig door een invalide af te wijken van bepaalde toelatingseisen.

Artikel 6.5

Zoals o.a. bij artikel 5.2.21 is uiteengezet, zijn wijzigingen van de wielbasis tot 1% toegestaan. Grotere wijzigingen vallen daarentegen onder de regeling inzake wijziging in de constructie.

Artikel 6.6

De in dit artikel genoemde wijziging in de constructie is van belang voor het onderkennen van een verplaatsing van een reeds bij toelating aangebrachte koppeling of een wijziging van de zogenaamde

vooroverbouw van het voertuig. Een wijziging van de vooroverbouw kan de bestreken baan nadelig beïnvloeden.

Artikel 6.7

In het algemeen is bij vervanging van de motor dan wel wijziging van de motorbrandstof van een voertuig een keuring noodzakelijk, zulks met name in verband met de milieu-aspecten. Het *eerste lid* ziet op de situatie dat bijvoorbeeld de oorspronkelijke motorbrandstof diesel gewijzigd wordt in 100% bio-ethanol oftewel alcohol. In het *tweede lid* wordt aangegeven aan welke eisen voldaan moet worden in geval van inbouw van een gasinstallatie. Op grond van het *derde lid* wordt bepaald welke onderdelen van de gasinstallatie in het voertuig bevestigd mogen blijven indien wordt overgegaan tot het uitbouwen van de eerder aangebrachte installatie. Een keuring is in dat geval niet noodzakelijk. Wel moet het kentekenbewijs worden gewijzigd opdat de brandstofcode met de nieuwe situatie in overeenstemming wordt gebracht.

Artikel 6.8

Een wijziging van het aantal assen kan tot gevolg hebben dat het weggedrag van het voertuig nadelig wordt beïnvloed. Tevens kan het verminderen of vermeerderen van assen gevolgen hebben voor in het kentekenregister vermelde gegevens ten aanzien van respectievelijk de maximum asgaranties en de toegestane maximum massa van het voertuig.

Artikel 6.9

Vergroting van de spoorbreedte kan gevolgen hebben voor een groot aantal aspecten van het voertuig, met name voor de deugdelijkheid van het onderstel, de remmen en de stuurinrichting. De wijziging van de spoorbreedte is veelal het gevolg van een wijziging ten aanzien van de banden en velgen.

Artikelen 6.10 en 6.11

De artikelen 6.10 en 6.11 betreffen wijzigingen aan voertuigen ten behoeve van het gebruik door invaliden, welke voertuigen vaak worden aangepast op de aspecten remmen en stuurinrichting.

Artikel 6.12

Het kentekenbewijs van een bedrijfsauto welke bij de toelating niet voorzien is van een koppeling vermeldt alleen de toegestane maximum massa van een ongeremde aanhangwagen. Indien in een later stadium alsnog een koppeling op een dergelijke bedrijfsauto wordt aangebracht ten behoeve van het trekken van een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, is het kentekenbewijs niet meer in overeenstemming met het voertuig aangezien er geen toegestane maximum massa van de geremde aanhangwagen is ingevuld. Op grond van artikel 5.3.1, onderdeel a, moet het kentekenbewijs worden aangepast en is een keuring noodzakelijk.

Artikel 6.13

Het aanbrengen of verwijderen van een zogenaamde ashefinrichting kan een nadelige invloed hebben op de remwerking alsmede op het gedrag van het voertuig in bochten.

Deze wijziging in de constructie vloeit voort uit artikel 66, onderdeel ij, onder I, sub c, van het WVR. Dit artikel stelt dat de snelheidsbegrenzer op een door Onze Minister te bepalen wijze moet worden aangebracht, afgesteld en verzegeld, door een door Onze Minister aan te wijzen persoon of instantie.

Het eerste lid van artikel 6.14 ziet onder andere op de situatie dat een voertuig eerst op grond van artikel 3.3.17 vrijgesteld was van de verplichting ten aanzien van de snelheidsbegrenzer (bijvoorbeeld: gebruik door een openbare dienst, uitsluitend binnen de bebouwde kom), doch door het wisselen van eigenaar niet langer gebruik mag maken van deze vrijstelling. Het voertuig zal dan door een erkende installateur voorzien moeten worden van een snelheidsbegrenzer.

Daarnaast wordt in het tweede lid onder andere bepaald dat in het geval dat de verzegeling van de snelheidsbegrenzer wordt verbroken, bijvoorbeeld na reparatie- of vervangingswerkzaamheden, de snelheidsbegrenzer opnieuw moet worden aangebracht, verzegeld en afgesteld door een erkende installateur.

Artikel 6.15

Ingevolge artikel 99, derde lid, van de wet, bepaalt artikel 6.15 wanneer voor een gewijzigd voertuig een nieuw kentekenbewijs moet worden afgegeven. In het eerste lid wordt aangegeven dat een nieuw deel I van het kentekenbewijs nodig is indien een of meer gegevens op het bewijs als gevolg van de aangebrachte wijziging aan het voertuig moeten worden veranderd. Bij goedkeuring van de wijziging wordt voor het deel I een ontvangstbewijs uitgereikt. Deze bepaling is ook van toepassing op de situatie waarin de wijziging is uitgevoerd door een erkend bedrijf. In dit geval wordt immers goedkeuring verleend zonder dat daadwerkelijk een keuring plaatsvindt.

De aanvraag van goedkeuring wordt tevens aangemerkt als een aanvraag om afgifte van een kentekenbewijs. Deze aanvraag zal na centrale verwerking zoveel mogelijk decentraal worden afgehandeld. De aanvrager ontvangt enige tijd na de keuring een afhaalbewijs, waarmee op de decentrale afgifteplaats een nieuw deel I van het kentekenbewijs kan worden afgehaald. De desbetreffende procedure is opgenomen in het Kentekenreglement. De gegevens met betrekking tot de goedkeuring worden opgenomen in het register.

Uit het (nieuwe) kentekenbewijs te zamen met het kentekenregister blijkt aldus dat op een bepaalde datum een bepaalde wijziging aan het voertuig is aangebracht. Dit is van belang voor de handhaving van de technische eisen. Na aanvraag en afgifte van het nieuwe bewijs wordt weer voldaan aan de wettelijke eis dat het voertuig dient overeen te komen met de gegevens op het bewijs en met de gegevens die omtrent het voertuig in het kentekenregister zijn opgenomen (artikel 36, vijfde lid, van de wet).

Het tweede lid heeft alleen betrekking op de keuring door de Minister en geeft een voorschrift voor de situatie waarin het voertuig niet wordt goedgekeurd door de Minister. In dat geval wordt het deel I van het kentekenbewijs niet teruggegeven en wordt er een ontvangstbewijs uitgereikt. Indien het voertuig bij een nieuwe keuring alsnog wordt goedgekeurd, kan overeenkomstig het eerste lid een nieuw deel I worden afgegeven. De aanvrager kan er ook voor kiezen – indien zulks mogelijk is – het voertuig weer in de oude staat terug te brengen. Uiteraard is ook in dit geval goedkeuring vereist. Volgt na de in het tweede lid bedoelde termijn geen goedkeuring, dan wordt het kentekenbewijs ingevorderd en zal de eigenaar of houder ook deel III van het kentekenbewijs moeten inleveren.

HOOFDSTUK 7. ONTHEFFINGEN

Dit hoofdstuk strekt tot uitvoering van de artikelen 149 tot en met 151 van de wet en vervangt tezamen met die artikelen het bepaalde in artikel 123 van het WVR.

In de wet (artikel 149) is vastgelegd welke instanties bevoegd zijn tot het verlenen van ontheffing voor de onderscheiden wegen. Deze regeling is enigszins gewijzigd ten opzichte van artikel 123, tweede lid, WVR.

Zoals in de memorie van toelichting bij artikel 149 van de wet reeds is uiteengezet, zijn waterschappen thans zelf bevoegd tot het afgeven van ontheffingen. Dit is niet langer voorbehouden aan de gemeenteraad of aan burgemeester en wethouders. Overigens is de bevoegdheidsverdeling niet gewijzigd.

In de wet (artikel 150) is voorts bepaald dat een ontheffing onder beperkingen kan worden verleend en dat aan een ontheffing voorschriften kunnen worden verbonden, een en ander overeenkomstig de huidige praktijk bij de ontheffingverlening. In artikel 123 WVR ontbreekt een soortgelijke algemene bepaling doch is wel in het derde lid een bevoegdheid vastgelegd om de ontheffing te verlenen onder voorwaarde dat het voertuig niet sneller mag rijden dan 6 km, 16 km, 20 km of een groter aantal kilometers per uur. Een soortgelijke bepaling wordt in het Voertuigreglement niet meer opgenomen. De hiervoor genoemde algemene bepaling maakt immers het voorschrijven van een snelheidsgrens zonder meer mogelijk. Bovendien worden de in het WVR genoemde snelheidsgrenzen, welke van toepassing waren op bepaalde soorten voertuigen, in het RVV 1990 en in het onderhavige besluit niet meer gehanteerd.

In het RVV 1990 is slechts voor tractoren en zelfrijdende werktuigen een maximum snelheid van 25 km opgenomen (artikel 22). Het wordt aan de bestuurders overgelaten om zelf te beoordelen in welke gevallen met een gematigde snelheid moet worden gereden. Bij het verlenen van ontheffingen blijft het uiteraard mogelijk wel voorwaarden ten aanzien van de maximum snelheid te stellen.

Ten aanzien van het beroep tegen ontheffingen is geen speciale regeling getroffen zodat beslissingen van het bevoegd gezag in beginsel vallen onder het bereik van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 7.1

In dit artikel is vastgelegd welke instanties tot het verlenen van ontheffing bevoegd zijn. Dit zijn de wegbeheerders die zijn genoemd in artikel 149 van de wet. Voorts is bepaald van welke artikelen ontheffing kan worden verleend waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij het bepaalde in artikel 123 van het WVR. Evenals in het WVR is slechts ontheffing mogelijk van de reguliere voertuigeisen, zoals die in de onderscheiden afdelingen van hoofdstuk 5 zijn opgenomen, terwijl ontheffing van de algemene eisen ter zake van deugdelijke bouw of inrichting en uitzicht (artikel 5.1.1, eerste lid, onderdelen a en b) blijft uitgesloten. Voorts zij nog opgemerkt dat ontheffing van het bepaalde in het tweede lid van artikel 5.1.1 (was artikel 13, derde lid, WVR) noodzakelijk is aangezien er voor wat betreft de verlichtingseisen ten opzichte van het WVR een wijziging heeft plaatsgevonden. Zoals uiteengezet in de toelichting op artikel 5.1.1 gelden de verlichtingseisen van het Voertuigreglement zowel 's avonds als overdag. Dit gegeven maakt het noodzakelijk om ook voor stilstaande voertuigen – welke immers ook overdag aan de verlichtingseisen zullen moeten voldoen – ontheffing te kunnen verlenen van de verlichtingseisen.

Ten slotte is het – in navolging van het WVR – mogelijk ontheffing te

verlenen van artikel 5.1.2 inzake de gebruikseisen (artikel 13, tweede lid, WVR) en artikel 5.1.3 (artikel 15, vierde lid, WVR).

Er zij op gewezen dat het afwijken van de in hoofdstuk 3 opgenomen toelatingseisen alleen kan plaatsvinden in het kader van de toelating van het voertuig en de afgifte van het kentekenbewijs. De artikelen 48, tweede lid, en 56 van de WVV 1994 openen daartoe de mogelijkheid. In het kentekenbewijs kunnen zonodig beperkende bepalingen worden opgenomen.

Artikel 7.2

Dit artikel bevat een aantal nieuwe procedurele bepalingen, die gelden bij de aanvraag van een ontheffing. Soortgelijke voorschriften gelden ook elders in de wegenverkeerswetgeving, bijvoorbeeld bij de aanvraag van een keuringsbewijs in het kader van de periodieke keuring.

Ten aanzien van de verplichting in het *eerste lid* wordt opgemerkt dat het mogelijk is dat het bevoegd gezag geen tarief voor de ontheffing heeft vastgesteld of een zogenaamd nultarief, aangezien artikel 7.4 geen verplichting bevat zulks te doen. In dat geval vindt het eerste lid uiteraard geen toepassing maar is het wel mogelijk dat aan de ontheffingverlening het voorschrift wordt verbonden dat bepaalde kosten – niet zijnde kosten verbonden aan het behandelen van de aanvraag – worden vergoed. Dit kunnen bijvoorbeeld infrastructurele kosten zijn die moeten worden gemaakt om een uitzonderlijke transport mogelijk te maken.

Het *tweede lid* houdt een verplichting in de nodige medewerking te verlenen aan de afhandeling van de aanvraag. Zo zal het bevoegd gezag bijvoorbeeld gerechtigd zijn kentekenbewijzen op te vragen alsmede andere relevante informatie met betrekking tot een voertuig en de lading die wordt vervoerd.

Artikel 7.3

Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht wordt aan de belanghebbende een schriftelijke beschikking inzake ontheffing uitgereikt. Op dit bewijs dient ingevolge het onderhavige artikel een aantal gegevens te worden vermeld welke enerzijds noodzakelijk zijn om de betrokkene duidelijk te maken wat zijn rechten en plichten zijn en anderzijds om controle op het gebruik dat van de ontheffing wordt gemaakt te kunnen uitoefenen. Op grond van artikel 160 van de wet is de bestuurder van een motorrijtuig of een ander voertuig immers verplicht het bewijs van ontheffing te tonen aan een opsporingsambtenaar. Deze kan met behulp van het bewijs nagaan of de betrokkene artikel 150, tweede lid, van de wet overtreedt; handelen in strijd met de aan de ontheffing verbonden voorschriften wordt in artikel 177 van de wet strafbaar gesteld met een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie.

Artikel 7.4

In artikel 151 van de wet is vastgelegd dat in beginsel aan de aanvrager kosten van behandeling van de aanvraag in rekening kunnen worden gebracht. Deze mogelijkheid bestond tot nog toe niet bij de ontheffingen. In het eerste lid van het onderhavige artikel wordt het aan de instantie die ontheffing verleent overgelaten om daadwerkelijk een tarief vast te stellen.

Zoals hiervoor al gesteld bij artikel 7.2, wordt er een onderscheid gemaakt tussen behandelingskosten en overige kosten die het gevolg kunnen zijn van een ontheffing. Laatstbedoelde kosten kunnen van geval tot geval verschillen en vallen niet onder het begrip tarief.

Volgens artikel 157 van de wet kan bij algemene maatregel van bestuur

worden bepaald in welke gevallen en op welke wijze tarieven, verschuldigd op grond van deze wet, gedeeltelijk worden terugbetaald. Blijkens het tweede lid kan het bevoegd gezag bij de vaststelling van de tarieven bepalen dat in geval van weigering of buiten behandeling laten van een aanvraag, een deel van het voldane tarief wordt terugbetaald. Een dergelijke voorziening kan billijk zijn indien in een pril stadium van de behandeling van de aanvraag komt vast te staan dat de aanvraag niet zal kunnen worden gehonoreerd.

HOOFDSTUK 8. STRAFBEPALINGEN

Artikel 8.1

Artikel 8.1 geeft aan – zulks ter uitvoering van artikel 177, eerste lid, onderdeel d, WVV 1994 – welke overtredingen worden aangemerkt als strafbaar feit. Het artikel is de opvolger van artikel 124 WVR.

In de eerste plaats wordt als strafbaar feit aangemerkt overtreding van artikel 5.1.1. Dit artikel is immers de basis voor alle eisen die aan voertuigen worden gesteld (afkomstig van artikel 13, eerste en derde lid, WVR). Voorts wordt als strafbaar feit aangemerkt overtreding van artikel 5.1.2, dat de basis is voor de gedragsregels die samenhangen met het gebruik dat van voertuigen wordt gemaakt, de zogenaamde gebruiks-eisen. Hieronder vallen bij voorbeeld de in het WVR onder het tweede lid van artikel 13 vallende voorschriften op het gebied van de belading van voertuigen. Voorts wordt als strafbaar feit aangemerkt overtreding van artikel 5.1.4, dat het verbod bevat op andere voertuigen dan bromfietsen de daarvoor voorgeschreven gele of oranje plaat of een plaat die daarop lijkt te voeren alsmede het verbod om op bromfietsen die van een gele plaat moeten zijn voorzien, een oranje plaat te voeren. Ten slotte wordt overtreding van artikel 5.1.3 aangewezen als strafbaar feit. Dit artikel bevat het verbod te rijden met een voertuig terwijl niet wordt voldaan aan de voorwaarden in het kentekenbewijs.

Het in artikel 124 WVR eveneens als strafbaar feit aangemerkte niet ter inzage afgeven van het in artikel 123 bedoelde ontheffingsbewijs, is thans voorzien in artikel 160, eerste lid, onderdeel e, jo artikel 177 WVV 1994 en keert derhalve niet terug in het Voertuigreglement.

Artikel 8.2

De mogelijkheid om de bestuurder van een motorvoertuig de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen te ontzeggen, is voorzien in artikel 8.2, dat daarmee uitvoering geeft aan het bepaalde in artikel 179, derde lid, WVV 1994. In navolging van artikel 125 WVR, in de plaats waarvan artikel 8.2 treedt, wordt de mogelijkheid voor een ontzegging geopend indien de bestuurder artikel 5.1.1, dat immers de opvolger is van artikel 13 WVR, overtreedt. Voorts wordt bedoelde mogelijkheid geopend in geval van overtreding van artikel 5.1.2, waaronder thans vallen de in het WVR in het tweede lid van artikel 13 genoemde gedragingen ter zake van bijvoorbeeld belading. Het aantal gevallen waarin de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen kan worden ontzegd, ondergaat ten opzichte van het WVR een verruiming. Het WVR opende bedoelde mogelijkheid bij voorbeeld niet in geval van veroordeling van de bestuurder wegens overtreding van artikel 15 WVR. In het Voertuigreglement wordt deze mogelijkheid wel voorzien. Als voorbeeld mag worden genoemd de in artikel 15, eerste lid, onderdeel c, genoemde verboden inzake het voortbewegen van meer dan één aanhangwagen en inzake het met een geleed motorrijtuig voortbewegen van een aanhangwagen. In het Voertuigreglement zijn deze gedragingen opgenomen in artikel 5.18.1, eerste en tweede lid, van de gebruikseisen. Bedoelde

gedragingen vallen onder de in artikel 5.1.2 voorziene verbodsbepaling, bij overtreding waarvan het voorgestelde artikel 8.2 een ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen mogelijk maakt.

Tot slot wordt de mogelijkheid tot een ontzegging geopend indien de bestuurder artikel 5.1.4 overtreedt.

Artikel 8.3

Artikel 8.3 merkt overtreding van een aantal voorschriften die zijn opgenomen in de overgangsartikelen 9.1 en 9.4 als strafbaar feit aan. Verwezen moge worden naar de toelichting op de beide bepalingen.

HOOFDSTUK 9. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 9.1

Zoals in de toelichting op hoofdstuk 5, afdeling 10, invalidenvoertuigen, reeds is uiteengezet, zullen de voertuigen die worden bedoeld in artikel 66, onderdeel p, onder VI, van het WVR ook in het Voertuigreglement niet onder het begrip «invalidenvoertuig» vallen.

Bedoelde voertuigen vormen in het verkeer een groep waarbij een aantal kanttekeningen valt te plaatsen. De snelheid van deze voertuigen is zeer beperkt, om welke reden het gebruik ervan alleen binnen de bebouwde kom is toegestaan. Dit neemt evenwel niet weg dat ook binnen de bebouwde kom bedoelde voertuigen een beletsel voor de doorstroming van het verkeer kunnen vormen. De beperkte snelheid vormt voorts een nadeel voor de gebruiker. Ook het feit dat de voertuigen, anders dan invalidenvoertuigen, niet op fietspaden en trottoirs mogen worden gebruikt, maakt deze voertuigen voor de gebruiker minder aantrekkelijk dan een invalidenvoertuig. Het aantrekkelijke van de 66pVI-voertuigen schuilt dan ook voornamelijk in het feit dat deze autootjes niet zoals de invalidenvoertuigen, gebonden zijn aan de maximum breedte van 1,00 m, waardoor het mogelijk is voertuigen te construeren waarin twee personen naast elkaar kunnen zitten.

Zoals in de toelichting op artikel 5.10.6 is uiteengezet, zal de maximum breedte van invalidenvoertuigen worden verruimd tot 1,10 m, als gevolg waarvan het mogelijk zal worden invalidenvoertuigen te construeren waarin twee personen naast elkaar kunnen zitten. Daarmee valt het tot nu toe aan invalidenvoertuigen verbonden nadeel van het overwegend eenpersoonskarakter weg en komt een vergelijking tussen invalidenvoertuigen en de «66pVI»-voertuigen in het voordeel van de invalidenvoertuigen uit te vallen. De «66pVI»-voertuigen hebben immers zoals hiervoor reeds gesteld voor de gebruiker een aantal grote nadelen.

Gelet op het vorenstaande en in het bijzonder op de lage snelheid waarmee de «66pVI»-voertuigen zich in het hedendaagse verkeer voortbewegen, komt het gewenst voor – zeker nu de invalidenvoertuigen in sterkere mate dan voorheen een alternatief bieden – de «66pVI»-voertuigen op termijn te laten uitsterven. Artikel 9.1 biedt hiervoor een regeling.

Het *eerste lid* regelt een tweetal zaken. In de eerste plaats wordt erin voorzien dat bedoelde voertuigen nog tot 1 januari 2000 in het verkeer mogen worden gebracht. Deze voorziening strekt ertoe de fabrikanten van dergelijke voertuigen in de gelegenheid te stellen hun productie over te schakelen op andere voertuigen, waarbij met name aan invalidenvoertuigen kan worden gedacht. Voorts wordt bepaald dat personen die een voertuig als bedoeld hebben aangeschaft, dat voertuig nog gedurende een periode van 10 jaar na de uiterste datum waarop deze voertuigen in gebruik mogen worden genomen, mogen gebruiken. Deze periode is afgestemd op de levensduur van bedoelde voertuigen.

Voor wat betreft de eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen, wordt bepaald dat van toepassing zijn de eisen die gelden voor gemotoriseerde invalidervoertuigen met een gesloten carrosserie, waarmee de «66pVI»-voertuigen immers de grootste gelijkenis vertonen.

Het *tweede lid* is ontleend aan artikel 74a WVR en bevat een eis inzake de remvertraging.

Het *derde en vierde lid* zijn rechtstreeks ontleend aan de regeling van bedoelde voertuigen in artikel 66, onderdeel p, onder VI, WVR.

Aangezien het voorkomt dat er ontheffingen met betrekking tot bedoelde voertuigen worden verleend, bijvoorbeeld inzake de beperking tot gebruik binnen de bebouwde kom, voorziet het *vijfde lid* erin dat verleende ontheffingen geldig blijven en kunnen worden verlengd.

Overtreding van het derde en vierde lid is ingevolge artikel 8.3 een strafbaar feit, dat strafbaar wordt gesteld in artikel 177, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. In het WVR lag het strafbare karakter besloten in artikel 66, onderdeel p, onder VI, aangezien bij overtreding, bijvoorbeeld indien ten onrechte buiten de bebouwde kom werd gereden, geen beroep kon worden gedaan op de uitzondering dat het voertuig sneller moest kunnen rijden dan 20 km/h, als gevolg waarvan een technische eis werd overtreden. Ook overtreding van de in het tweede lid van artikel 9.1 vervatte remvertragingseis wordt expliciet als strafbaar feit aangemerkt. Voor de andere technische eisen waarnaar in het eerste lid wordt verwezen, is een dergelijke strafbaarstelling niet vereist. Een voertuig dat niet voldoet aan die eisen, valt niet onder de werking van het eerste lid en zal moeten voldoen aan de eisen voor personenauto's.

Artikel 9.2

In het kader van het zelfstandig kentekenplichtig worden van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg zullen de voor dergelijke voertuigen afgegeven registratiebewijzen worden vervangen door kentekenbewijzen. Naar verwachting zal een dergelijke vervanging geleidelijk plaatsvinden. Aangezien het Voertuigreglement slechts kentekenbewijzen kent (bijvoorbeeld het overleggen van het kentekenbewijs in het kader van de periodieke keuring), is het noodzakelijk een voorziening te treffen die registratiebewijzen totdat de omwisseling een feit zal zijn, gelijkstelt met kentekenbewijzen.

Artikel 9.3

Op het tijdstip van inwerkingtreding van het Voertuigreglement zal het kentekenregister naar verwachting nog niet alle gegevens bevatten die voor controle van de permanente eisen noodzakelijk zijn. Dit heeft alleen betrekking op thans reeds tot het verkeer op de weg toegelaten voertuigen en houdt verband met het feit dat het opnemen van de op reeds in het verkeer zijnde voertuigen betrekking hebbende gegevens een omvangrijke, grotendeels handmatig te verrichten operatie is. In verband hiermee voorziet artikel 9.3 in een aantal overgangsbepalingen, die ertoe strekken voor de controle van bepaalde voertuigeisen hetzij een alternatief te bieden, hetzij de eisen vooralsnog buiten toepassing te laten.

Artikel 9.4

Het zelfstandig kentekenplichtig worden van aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg betekent dat er aan een bepaling als artikel 16 WVR niet langer behoefte bestaat.

Bepalingen en voorwaarden met betrekking tot aanhangwagens kunnen in het kentekenbewijs van de aanhangwagen worden vermeld (zie artikel 5.1.3) en behoeven niet langer in het kentekenbewijs van het trekkend motorrijtuig te worden opgenomen. Echter, zolang nog niet iedere

aanhangwagen over een eigen kentekenbewijs beschikt, is er nog een bestaansrecht voor artikel 16 WVR. Om die reden laat artikel 9.4 het artikel in stand totdat voor de betrokken aanhangwagen een kentekenbewijs is afgegeven.

In het tweede lid wordt de onder het WVR bestaande ontheffingsmogelijkheid voortgezet. Artikel 8.3 bevat de noodzakelijke aanwijzing als strafbaar feit.

Artikel 9.5

Voor de inwerkingtreding van de in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 herziene regelgeving op het gebied van rijbewijzen zal een later tijdstip van inwerkingtreding gelden dan voor de herziening van de voertuigreglementering. Als gevolg hiervan behoeft artikel 101 van het Wegenverkeersreglement aanpassing voor zover wordt verwezen naar de voertuigbepalingen, die immers komen te vervallen (artikel 9.13), en voor zover er wijziging optreedt in de gehanteerde definities.

Toelichting op wijziging in Vreemdelingenbesluit

Artikel 9.6

De voorgestelde wijziging van het Vreemdelingenbesluit (Stb. 1966, 387) is van strikt technische aard en strekt ertoe genoemd besluit in overeenstemming te brengen met de herziene definitie van het begrip voertuig in het Voertuigreglement.

Toelichting op wijzigingen in Eisenbesluit ambulancevervoer

Artikel 9.7

De in dit artikel voorgestelde wijzigingen in het Eisenbesluit ambulancevervoer (Stb. 1976, 414) zijn een rechtstreeks gevolg van het brengen van ambulances onder het wegenverkeersrechtelijk keuringsregime. Voor de achtergrond voor deze integratie moge worden verwezen naar het daaromtrent gestelde in hoofdstuk III, § 2, onder b, van de memorie van toelichting bij de Wegenverkeerswet 1994. De belangrijkste gevolgen van de integratie zijn:

a. ambulances worden als voertuig alleen nog onderworpen aan de wegenverkeersrechtelijke voertuigkeuringen: de rol die de zogenaamde eerste keuring speelde in het Eisenbesluit ambulancevervoer wordt overgenomen door de wegenverkeersrechtelijke toelatingskeuring (in welk kader de afgifte van het kentekenbewijs plaats vindt); daarna valt de ambulance onder het systeem van de algemene periodieke keuring van voertuigen; bij bedoelde keuringen worden ook de typische ambulance-aspecten getoetst; de medische uitrusting blijft daarbij, evenals thans, buiten beschouwing;

b. de geldigheidsduur van het keuringsbewijs voor ambulances wordt op één jaar gebracht.

Onderdeel A betreft een wijziging van puur technische aard, ertoe strekkend het Eisenbesluit ambulancevervoer aan te doen sluiten op de herziening van de voertuigreglementering.

In het ingevolge *onderdeel B* gewijzigde artikel 11 worden ambulances onder de wegenverkeersrechtelijke keuringen gebracht. Bepaald wordt dat een ambulance-auto slechts voor ambulancevervoer mag worden gebruikt indien voor het voertuig een kentekenbewijs is afgegeven waaruit blijkt dat het voertuig is toegelaten – dus is goedgekeurd – als ambulance. Voor voertuigen die langer dan een jaar in gebruik zijn, moet

tevens een keuringsbewijs zijn afgegeven. De termijn van een jaar is uiteraard ontleend aan de geldigheidsduur van het keuringsbewijs, die een jaar bedraagt (artikel 81 Wegenverkeerswet 1994). Voor ambulances blijkt derhalve voor het eerste jaar de goedkeuring als ambulance uit het kentekenbewijs. Na afloop van dat jaar moet voor het voertuig tevens een keuringsbewijs zijn afgegeven. Er zij op gewezen dat het kan voorkomen dat een voertuig reeds in het eerste jaar over een keuringsbewijs moet beschikken. Dit kan zich voordoen indien een reeds in gebruik zijnde en reeds onder de periodieke keuring vallend voertuig later tot ambulance wordt omgebouwd.

Ten einde te waarborgen dat ambulances aan de gestelde eisen blijven voldoen, wordt in artikel 11 bepaald dat het kentekenbewijs en het keuringsbewijs hun geldigheid niet mogen hebben verloren en dat het kentekenbewijs niet mag zijn ingevorderd. Is zulks wel het geval, dan mag geen ambulancevervoer worden verricht. Bij handelen in strijd daarmee kan de vergunning van de vervoerder worden ingetrokken.

Het onder de wegenverkeersrechtelijke keuringen brengen van ambulances betekent dat aan het aanwijzen van een keuringsinstantie geen behoefte meer bestaat. Ook hier is de Wegenverkeerswet 1994 bepalend. Met het oog daarop laat *onderdeel C* het eerste lid van artikel 12 vervallen. Het tweede lid van artikel 12 keert in aangepaste zin terug. De Wegenverkeerswet 1994 bepaalt in de artikelen 28, tweede lid, en 75, eerste lid, dat ambulances tevens moeten worden getoetst aan de eisen ingevolge de Wet ambulancevervoer. Het in het onderhavige onderdeel C voorgestelde artikel 12 geeft nader aan welke eisen het betreft. De in artikel 12 gebezigde terminologie is afgestemd op die van de Wegenverkeerswet 1994 in die zin dat niet wordt gesproken over de keuring, doch over de afgifte van het keuringsbewijs.

Onderdeel D laat de artikelen 13 tot en met 15 vervallen. De reden hiervoor is dat in de aldaar geregelde materie op vergelijkbare wijze wordt voorzien in het bepaalde bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994.

Het bepaalde in artikel 13, eerste lid, inzake het overleggen van gegevens, is in de Wegenverkeerswet 1994 geregeld in de artikelen 22, derde lid, en 26, tweede lid, voor wat betreft de toelating van ambulances, en voor wat betreft de periodieke keuring in artikel 76, eerste lid.

Het tweede lid van genoemd artikel 13, dat bepaalt dat geen keuring plaats vindt indien gegevens niet zijn overgelegd of het tarief niet is voldaan, is thans voorzien in de Algemene wet bestuursrecht. De Wegenverkeerswet 1994 kent niet de verplichting tot inleveren van het oude keuringsbewijs. Daaraan bestaat ook geen behoefte aangezien het keuringsbewijs een beperkte geldigheidsduur heeft na verloop waarvan het bewijs geen enkele waarde meer heeft. Bij een volgende goedkeuring wordt dan ook een geheel nieuw keuringsbewijs afgegeven.

Het bepaalde in het eerste lid van artikel 14 inzake de plaats van keuring is in de Wegenverkeerswet 1994 voor de toelating geregeld in de artikelen 22, derde lid, en 26, tweede lid, en voor de periodieke keuring in artikel 76, tweede lid.

Het tweede lid van bedoeld artikel 14, betreffende het verlenen van de goedkeuring, is voorzien in de artikelen 28, tweede lid (toelating), en 75, eerste lid (periodieke keuring). In artikel 52, tweede lid, opent de Wegenverkeerswet 1994 de mogelijkheid om in het kader van de afgifte van het kentekenbewijs voorwaarden te stellen.

Het opnemen van gegevens op het keuringsbewijs, zoals voorzien in het derde lid van artikel 14, is in de Wegenverkeerswet 1994 geregeld in artikel 52, tweede lid (kentekenbewijs), en in artikel 72, tweede lid (keuringsbewijs).

Het vierde lid van artikel 14 kan eveneens vervallen. Aan een verplichting voor de vervoerder om het keuringsbewijs over te leggen aan

de keuringsinstantie, bestaat gezien de hiervoor genoemde beperkte geldigheidsduur van het keuringsbewijs, niet langer behoefte.

Het mededelen van de uitslag van de keuring (artikel 14, vijfde lid) is voorzien in de Algemene wet bestuursrecht.

Aan de in artikel 14, zesde lid, voorziene inname van het keuringsbewijs bestaat gelet op de beperkte geldigheidsduur van het keuringsbewijs, niet langer behoefte. Het rijden zonder geldig keuringsbewijs valt onder artikel 11, onder b, en is voorts strafbaar ingevolge de Wegenverkeerswet 1994.

De in artikel 15, eerste lid, van het Eisenbesluit ambulancevervoer geregelde mogelijkheid om het keuringsbewijs ongeldig te verklaren, bijvoorbeeld ingeval de ambulance bij een ongeval beschadigd raakt, kan vervallen. Daarvoor in de plaats treedt de wegenverkeersrechtelijke invordering (artikel 60) en ongeldigverklaring (artikel 58) van het kentekenbewijs. Het rijden zonder geldig kentekenbewijs of terwijl het kentekenbewijs is ingevorderd, valt onder artikel 11, onder a, van het Eisenbesluit ambulancevervoer en is voorts strafbaar ingevolge de Wegenverkeerswet 1994. Teruggave van het kentekenbewijs is eerst mogelijk indien bij een keuring is gebleken dat het voertuig voldoet aan de gestelde eisen (artikelen 105 en 106), waaronder begrepen de eisen ingevolge het Eisenbesluit ambulancevervoer.

Aan het tweede lid van artikel 15 bestaat geen behoefte meer. De keuring na invordering van het kentekenbewijs (artikel 106) vindt plaats op verzoek van de belanghebbende (de vervoerder).

Ook aan het bepaalde in het derde lid van artikel 15 bestaat geen behoefte meer. Indien de vervoerder bij voorbeeld een beschadiging van het voertuig niet terstond laat herstellen, loopt hij de kans dat het kentekenbewijs wordt ingevorderd. Het is derhalve in het eigen belang van de vervoerder om een eventuele schade snel te laten herstellen.

Het bepaalde in het vierde lid van artikel 15 behoeft geen regeling meer. Immers, indien het kentekenbewijs is ingevorderd, kan het alleen na een keuring met gunstig resultaat weer worden teruggegeven (artikelen 105 en 106 Wegenverkeerswet 1994).

Onderdeel E brengt artikel 16 in overeenstemming met het wegenverkeersrechtelijk systeem. De plicht tot opgave van genoemde gegevens omtrent ambulances, ertoe strekkend het systeem van vergunningen voor het verrichten van ambulancevervoer te kunnen controleren en handhaven, wordt voor een deel opgelegd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat in zijn hoedanigheid van houder van het kentekenregister (artikel 42 Wegenverkeerswet 1994). De Wegenverkeerswet 1994 kent evenwel niet de verplichting om de weigering tot afgifte van een keuringsbewijs mede te delen aan de houder van het kentekenregister. Om die reden wordt de plicht tot het doen van de mededeling omtrent weigering aan de in het tweede lid genoemde instanties opgelegd aan de vervoerder zelf. Ten slotte wordt nog eens benadrukt dat het beschikken over een voertuig dat aan de wettelijke vereisten voldoet en waarvoor de vervoerder beschikt over de wettelijk vereiste papieren, in hoge mate in het eigen belang van de vervoerder is, aangezien hij bij gebleken onregelmatigheden de kans loopt zijn vergunning kwijt te raken.

Onderdeel F bepaalt dat het eerste lid van artikel 17 van het Eisenbesluit ambulancevervoer komt te vervallen. In de Wegenverkeerswet 1994 wordt immers bepaald dat de bestuurder op eerste vordering het kentekenbewijs en het keuringsbewijs ter inzage moet afgeven (artikel 160, eerste lid). Tot het doen van zodanige vordering zijn voor wat betreft ambulances bevoegd de in artikel 20 van de Wet ambulancevervoer bedoelde personen (artikel 159 Wegenverkeerswet 1994).

Artikel 9.8

Evenals zulks met betrekking tot ambulances is geschied (verwezen moge worden naar de toelichting bij artikel 9.7), worden taxi's en bussen onder het wegenverkeersrechtelijk keuringsregime gebracht. Voor de achtergrond van deze integratie moge wederom worden verwezen naar het daaromtrent gestelde in hoofdstuk III, § 2, onder b, van de memorie van toelichting bij de Wegenverkeerswet 1994. Voor de keuring van bussen en taxi's, die tot nu toe was geregeld in het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506), betekent de wijziging van keuringsregime het volgende:

a. de in artikel 159 van het Besluit personenvervoer bedoelde (eerste) keuring wordt vervangen door de wegenverkeersrechtelijke toelatingskeuring (in welk kader de afgifte van het kentekenbewijs plaats vindt); daarna vallen bus en taxi onder het systeem van de algemene periodieke keuring van voertuigen; bij bedoelde keuringen worden ook de typische bus en taxi-aspecten getoetst;

b. de algemene periodieke keuring betekent voor taxi's dat zij evenals andere «lichte voertuigen» ook door erkende bedrijven kunnen worden gekeurd.

Het van toepassing zijn van het wegenverkeersrechtelijk keuringsregime op bussen en taxi's heeft tot gevolg dat het in het Besluit personenvervoer aan de keuring van bedoelde voertuigen gewijde hoofdstuk 15 bijna geheel kan komen te vervallen.

Het *eerste lid* van artikel 159 legt vast dat bussen en taxi's onder het keuringsregime van de Wegenverkeerswet 1994 vallen. Voor de toelichting op het eerste lid moge worden verwezen naar het vrijwel gelijklopende artikel 11 van het Eisenbesluit ambulancevervoer, dat hiervoor bij artikel 9.7, onderdeel B, is toegelicht. Het in gebruik nemen van een bus of auto zonder dat is voldaan aan het bepaalde in het eerste lid van artikel 159, is strafbaar ingevolge artikel 92, eerste lid, van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175).

De Wegenverkeerswet 1994 bepaalt in de artikelen 28, eerste lid, en 75, eerste lid, dat voertuigen voor het vervoer van personen waarop de Wet personenvervoer betrekking heeft, tevens moeten worden getoetst aan de eisen ingevolge genoemde wet. Een kentekenbewijs of een keuringsbewijs kan derhalve alleen worden afgegeven indien het voertuig tevens voldoet aan de ingevolge artikel 159, tweede lid, van het Besluit personenvervoer vastgestelde eisen.

De in artikel 159 gebezigde terminologie is afgestemd op die van de Wegenverkeerswet 1994 in die zin dat niet wordt gesproken over de keuring, doch over de afgifte van het keuringsbewijs.

Het *eerste lid* van artikel 160 bevat de aan het oude vierde lid van artikel 159 ontleende bepaling inzake het grootste aantal passagiers dat met het voertuig mag worden vervoerd. Nu het eerstejaars keuringsbewijs komt te vervallen, wordt erin voorzien dat het maximum aantal passagiers wordt vermeld op het kentekenbewijs zodat dit gegeven voor controlerende instanties beschikbaar is.

Het *tweede lid* bevat het verbod om meer passagiers te vervoeren dan krachtens het kentekenbewijs is toegestaan alsmede het verbod het voertuig voor ander vervoer te gebruiken. In de praktijk is gebleken dat aan een dergelijk verbod behoefte bestaat ten einde in voorkomend geval tegen misstanden te kunnen optreden.

Het *derde lid* maakt het mogelijk om regels te stellen voor het bepalen van het aantal personen per zitplaats, zulks met het oog op het vervoer van kinderen.

De overige bepalingen zoals die geregeld waren in de artikelen 159 tot en met 165 komen te vervallen aangezien in de daar geregelde onderwerpen wordt voorzien in de Wegenverkeerswet 1994.

Het bepaalde in het tweede lid van artikel 159 inzake het overleggen van gegevens is voor de toelating tot de weg geregeld in de artikelen 22, derde lid, en 26, tweede lid, van bedoelde wet, en voor de periodieke keuring in artikel 76, eerste lid. Het bewijs van goedkeuring en de geldigheidsduur daarvan (artikel 159, derde en vierde lid) zijn geregeld in de artikelen 28, eerste lid (toelating), 75, eerste lid (periodieke keuring), en 81 (duur). Dat na de eerste toelating van het voertuig tot de weg niet langer dan een jaar zonder keuringsbewijs mag worden gereden, blijkt – behalve uit de wegenverkeerswetgeving – uit het voorgestelde artikel 159, eerste lid, onderdeel b. Het verbinden van voorwaarden als bedoeld in het vijfde lid van artikel 159 is in de Wegenverkeerswet 1994 geregeld in artikel 52, tweede lid, ingevolge welk artikel voorwaarden kunnen worden gesteld in het kader van de afgifte van het kentekenbewijs.

De in artikel 160, eerste lid, opgesomde gevallen waarin een voertuig opnieuw moet worden gekeurd, zijn in de Wegenverkeerswet 1994 achtereenvolgens voorzien in de regeling inzake de geldigheidsduur van het keuringsbewijs, in de regeling inzake wijziging in de bouw of inrichting van voertuigen en in het systeem van invordering en ongeldigverklaring van kentekenbewijzen. Het rijden met een voertuig zonder geldig keuringsbewijs, zonder geldig kentekenbewijs, dan wel indien het kentekenbewijs is ingevorderd, is strafbaar ingevolge de Wegenverkeerswet 1994. Na invordering van het kentekenbewijs wordt dit bewijs eerst teruggegeven indien bij een keuring is gebleken dat het voertuig voldoet aan de gestelde eisen, waaronder begrepen de eisen ingevolge de Wet personenvervoer (artikelen 105 en 106 VVV 1994). Aan het innemen van het keuringsbewijs (artikel 160, tweede en vierde lid) bestaat gelet op de beperkte geldigheidsduur van het keuringsbewijs en op het feit dat telkens een geheel nieuw bewijs wordt afgegeven, en mede gezien de procedure van invordering van het kentekenbewijs, geen behoefte meer. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs (artikel 160, derde lid) is zoals reeds gesteld, geregeld in artikel 81 van de Wegenverkeerswet 1994.

Het keuringsteken (artikel 161) komt geheel te vervallen. De handhaving van de keuringsplicht geschiedt aan de hand van het kentekenregister.

Het bepaalde in artikel 162 kan eveneens komen te vervallen. Ingevolge artikel 160, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet de bestuurder het kentekenbewijs en het keuringsbewijs op eerste vordering ter inzage afgeven. Tot die vordering zijn bevoegd (artikel 159) de in de artikelen 80 en 82 van de Wet personenvervoer bedoelde personen. Het niet voldoen aan de vordering is strafbaar ingevolge artikel 177 van de Wegenverkeerswet 1994.

Aan het bepaalde in artikel 163 van het Besluit personenvervoer bestaat niet langer behoefte. Immers, indien een ondernemer ernstige schade aan zijn voertuig niet terstond laat herstellen, bestaat de kans dat het kentekenbewijs van het voertuig wordt ingevorderd.

De artikelen 164 en 165 kunnen eveneens vervallen. Het model van het keuringsbewijs en de tarieven voor de verschillende keuringen worden krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgesteld.

Toelichting op wijzigingen in Besluit goederenvervoer over de weg

Artikel 9.9

De in dit artikel onder A en B opgenomen wijzigingen zijn van puur technische aard en strekken ertoe het Besluit goederenvervoer over de weg aan te doen sluiten op de herziening van de voertuigreglementering. De in artikel 4 van genoemd besluit vermelde «motorvoertuigen als

bedoeld in artikel 18 van het Wegenverkeersreglement» zijn in het Voertuigreglement vervangen door de categorieën landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. Onder laatstgenoemde categorie vallen bijvoorbeeld zelfrijdende landbouwmachines. De verwijzing in artikel 5 van eerdergenoemd besluit naar de omschrijving van het begrip éénassige aanhangwagen in het WVR is vervangen door een verwijzing naar de in de voertuigreglementering gehanteerde definitie van de middenasaanhangwagen, welke de uitgebreide opsomming van éénassige aanhangwagens vervangt.

Artikel 6a (onderdeel C) strekt tot uitvoering van artikel 31 van de Wet goederenvervoer over de weg, zoals dat artikel is gewijzigd bij de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994.

Toelichting op wijzigingen in Landbouwveiligheidsbesluit

Artikel 9.10

De wijzigingen zijn van strikt technische aard en strekken ertoe het Landbouwveiligheidsbesluit te doen aansluiten bij de herziene voertuigreglementering. Daartoe wordt in een aantal artikelen het begrip ledig gewicht vervangen door het in het Voertuigreglement gehanteerde begrip ledige massa. De definitie van ledige massa is overigens gelijk aan de in het Wegenverkeersreglement gebruikte definitie van ledig gewicht. Aangezien de definitie van het begrip laadvermogen niet terugkeert in het Voertuigreglement, is in artikel 46a van het Landbouwveiligheidsbesluit een omschrijving opgenomen van het begrip zoals dat in het Wegenverkeersreglement voorkwam.

Toelichting op wijzigingen in Besluit van 16 september 1965, Stb. 414

Artikel 9.11

De wijzigingen dragen een technisch karakter en beogen het besluit aan te passen aan de in het Voertuigreglement gehanteerde begrippen.

Toelichting op wijziging in Vestigingsbesluit motorvoertuig- en fietsbedrijven

Artikel 9.12

De wijziging van de definitie van het begrip «invalidervoertuigen» in het Vestigingsbesluit motorvoertuig- en fietsbedrijven 1967 (Stb. 1989, 3) betreft een technische aanpassing aan de gewijzigde definitie van dat begrip in het Voertuigreglement. In het bijzonder gaat het daarbij om de wijziging van de breedte van bedoelde voertuigen en om het feit dat de maximum cylinderinhoud is vervangen door het criterium maximum constructiesnelheid.

Toelichting op intrekking regelgeving

Artikel 9.13

Uit een oogpunt van rechtszekerheid wordt voorzien in expliciete intrekking van de door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer vastgestelde rijkskeuringsvoorschriften.

Zoals in de memorie van toelichting bij de ontwerp-Wegenverkeerswet 1994 reeds is uiteengezet, zijn de tot nu toe op de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175) berustende keuringen geïntegreerd in het wegenverkeersrechtelijk keuringsregime. Ook de aan bussen te stellen eisen vinden

thans voor zover zij binnen de reikwijdte van de WVV 1994 vallen, hun basis in laatstgenoemde wet. Verwezen moge worden naar bijvoorbeeld artikel 5.3.38, eerste lid. Buiten deze reikwijdte vallende eisen, bijvoorbeeld voor wat betreft het comfort van de passagiers, blijven hun basis vinden in de Wet personenvervoer. Dit betekent dat de Rijkskeuringsvoorschriften autobussen 1966 en 1984, alsmede de richtlijnen voor de keuring van voorwaardelijk goedgekeurde autobussen en de regeling vaststelling regels voor de keuring van bussen (1987), die gebaseerd zijn op artikel 159 van het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506), in stand blijven.

Van het Wegenverkeersreglement vervallen de op voertuigen betrekking hebbende hoofdstukken, alsmede de op de goedkeuring van voertuigen betrekking hebbende artikelen. Dit betekent dat het resterende deel van het Wegenverkeersreglement alleen nog voor de regelgeving op het gebied van rijbewijzen van betekenis blijft.

Artikel 9.14 Inwerkingtreding

In ieder geval zal een periode van ten minste 6 maanden worden gehanteerd tussen publicatie van het Voertuigreglement in het Staatsblad en de inwerkingtreding ervan, zodat bedrijfsleven en burger de gelegenheid hebben op de nieuwe voertuigreglementering in te spelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Overzicht van EEG-richtlijnen waarnaar in het Voertuigreglement wordt verwezen

nummer richtlijn	titel richtlijn
70/156/EEG	Richtlijn van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
70/221/EEG	Richtlijn van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
70/222/EEG	Richtlijn van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de plaats en het aanbrengen van de achterste kentekenplaat van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
70/311/EEG	Richtlijn van de Raad van 8 juni 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de stuurinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
70/387/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende deuren van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
70/338/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen
71/127/EEG	Richtlijn van de Raad van 1 maart 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende achteruitkijkspiegels van motorvoertuigen
71/320/EEG	Richtlijn van de Raad van 26 juni 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
72/245/EEG	Richtlijn van de Raad van 20 juni 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de onderdrukking van radiostoringen veroorzaakt door motoren met elektrische ontsteking van motorvoertuigen
74/60/EEG	Richtlijn van de Raad van 17 december 1973 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de binneninrichting van motorvoertuigen (delen van het interieur met uitzondering van achteruitkijkspiegel(s), plaats van de bedieningsorganen, dak of rol- of schuifdak, rugleuning en achterzijde van de zitplaatsen)
74/61/EEG	Richtlijn van de Raad van 17 december 1973 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de inrichtingen ter beveiliging tegen het gebruik van motorvoertuigen door onbevoegden

nummer richtlijn	titel richtlijn
74/297/EEG	Richtlijn van de Raad van 4 juni 1974 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de binneninrichting van motorvoertuigen (gedrag van de stuurinrichting bij botsingen)
74/408/EEG	Richtlijn van de Raad van 22 juli 1974 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de binneninrichting van motorvoertuigen (Sterkte van de zitplaatsen en van hun bevestiging)
74/483/EEG	Richtlijn van de Raad van 17 september 1974 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de naar buiten uitstekende delen van motorvoertuigen
75/443/EEG	Richtlijn van de Raad van 26 juni 1975 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de achteruitrijinrichting en de snelheidsmeter van motorvoertuigen
76/114/EEG	Richtlijn van de Raad van 18 december 1975 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake de voorgeschreven platen en gegevens, en de plaats en wijze waarop zij op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan moeten worden aangebracht
76/115/EEG	Richtlijn van de Raad van 18 december 1975 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van motorvoertuigen
76/756/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
76/757/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende retroflectoren voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
76/758/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende markeringslichten, breedte-lichten, achterlichten en stoplichten van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
76/759/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende richtingaanwijzers van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
76/760/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de achterkentekenplaatverlichting van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
76/761/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende koplichten van motorvoertuigen voor groot licht en/of dimlicht, alsmede betreffende elektrische gloeilampen voor deze koplichten

nummer richtlijn	titel richtlijn
76/762/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende mistlichten voor alsmede lampen daarvan, voor motorvoertuigen
77/389/EEG	Richtlijn van de Raad van 17 mei 1977 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake sleepinrichtingen voor motorvoertuigen
77/538/EEG	Richtlijn van de Raad van 28 juni 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de mistlichten achter van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
77/539/EEG	Richtlijn van de Raad van 28 juni 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende achteruitrijlichten van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
77/540/EEG	Richtlijn van de Raad van 28 juni 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende parkeerlichten van motorvoertuigen
77/541/EEG	Richtlijn van de Raad van 28 juni 1977 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake veiligheidsgordels en bevestigings-systemen in motorvoertuigen
77/649/EEG	Richtlijn van de Raad van 27 september 1977 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het zichtveld van de bestuurder van motorvoertuigen
78/316/EEG	Richtlijn van de Raad van 21 december 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de binneninrichting van motorvoertuigen (identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters)
78/317/EEG	Richtlijn van de Raad van 21 december 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake ontdooiings- en ontwasemingsinrichtingen voor het glasoppervlak van motorvoertuigen bedieningsorganen, verklikkerlichten
78/318/EEG	Richtlijn van de Raad van 21 december 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende ruitewissers en ruitesproeiers van motorvoertuigen
78/548/EEG	Richtlijn van de Raad van 12 juni 1978 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de verwarming van het interieur van motorvoertuigen
78/549/EEG	Richtlijn van de Raad van 12 juni 1978 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de wielafschermingen van motorvoertuigen
78/932/EEG	Richtlijn van de Raad van 16 oktober 1978 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende hoofdsteunen van zitplaatsen van motorvoertuigen

nummer richtlijn	titel richtlijn
80/780/EEG	Richtlijn van de Raad van 22 juli 1980 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende achteruitkijkspiegels van tweewielige motorvoertuigen, met of zonder zijspan, en de bevestiging ervan op deze voertuigen
80/1269/EEG	Richtlijn van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het motorvermogen van motorvoertuigen
89/297/EEG	Richtlijn van de Raad van 13 april 1989 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de zijdelingse afscherming (zijdelingse beschermingsinrichtingen) bij bepaalde motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
92/6/EEG	Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen
92/22/EEG	Richtlijn 92/22/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende veiligheidsruiten en materialen voor ruiten van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
92/23/EEG	Richtlijn 92/23/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede betreffende de montage ervan
92/24/EEG	Richtlijn 92/24/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzingssystemen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen
92/61/EEG	Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen
92/114/EEG	Richtlijn 92/114/EEG van de Raad van 17 december 1992 betreffende de naar buiten uitstekende delen die zich vóór de achterwand van de cabine van motorvoertuigen van categorie N bevinden
93/14/EEG	Richtlijn 93/14/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende de reminrichting van twee- of driewielige motorvoertuigen
93/29/EEG	Richtlijn 93/29/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de identificatie van bedieningsorganen, verklipperlichten en meters van motorvoertuigen op twee of drie wielen
93/30/EEG	Richtlijn 93/30/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen
93/31/EEG	Richtlijn 93/31/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de standaard van motorvoertuigen op twee wielen
93/32/EEG	Richtlijn 93/32/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende het beveiligingssysteem voor passagiers van motorvoertuigen op twee wielen

nummer richtlijn	titel richtlijn
93/33/EEG	Richtlijn 93/33/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van motorvoertuigen op twee of drie wielen

Overzicht van de inhoud van de artikelen van de hoofdstukken 3 en 5

De volgende artikelen van hoofdstuk 3 betreffende de daarachter genoemde onderwerpen.

§ 0.	Algemeen
Art. 1	toelatingsbepaling
Art. 2	algemeen deugdelijkheidsartikel + voldoen aan permanente eisen
Art. 3	identificatie
Art. 4	aanwezigheid kenmerken typegoedgekeurde onderdelen van een aanhangwagen
§ 1.	Algemene bouwwijze van het voertuig
Art. 5	constructie-eisen
§ 2.	Afmetingen en massa's
Art. 6	afmetingen
Art. 7	afstand voorzijde voertuig tot midden stuurwiel
Art. 8	bestreken baan
Art. 9	maximum massa's
Art. 10	maximum massa samenstel trekkend voertuig en aanhangwagen
Art. 11	minimale last onder bestuurd as
§ 3.	Motor
Art. 12	brandstofreservoir, bromfietsvermogen
Art. 13	brandstofsysteem: LPG, CNG elektrische aandrijving
Art. 14	radio-ontstoring
Art. 15	geluidproductie
Art. 16	luchtverontreiniging
§ 4.	Krachtoverbrenging
Art. 17	snelheidsmeter, achteruitrij-inrichting en snelheidsbegrenzer
Art. 18	minimale constructiesnelheid
Art. 19	specifieke eisen krachtoverbrenging bromfiets
§ 5.	Assen
Art. 20	meervoudige asconstructies
Art. 21	hefinrichting assen
Art. 22	aanduiding m.b.t. assen
§ 6.	Ophanging
Art. 23	banden
Art. 24	veersysteem
§ 7.	Stuurinrichting
Art. 25	stuurinrichting
§ 8.	Reminrichting
Art. 26	reminrichting
§ 9.	Carrosserie
Art. 27	deuren, sloten en scharnieren
Art. 28	gezichtsveld bestuurder
Art. 29	ruiten
Art. 30	ruitewisser -en ruitesproeierinstallatie

Art. 31	installatie ter ontdooiing en ontwaseming
Art. 32	spiegels
Art. 33	identificatie bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters
Art. 34	verwarmingsinstallatie
Art. 35	bescherming inzittenden
Art. 36	bevestigingspunten en autogordels, veiligheid pas-sagier
Art. 37	uitwendige veiligheid o.a. stootbalk, wiel- en zijde-lingse afscherming
Art. 38	wielen en banden mogen niet aanlopen
Art. 39	mogelijkheid tot bevestiging kentekenplaat
§ 10.	Verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voor- zieningen
Art. 40	verlichtingsinstallatie
Art. 41	verplichte lichten en retroreflectoren
Art. 42	verplichte lichten en retroreflectoren zijspanwagen
Art. 43	kleur lichten zijspanwagen
Art. 44	plaatsing
Art. 45	werking
Art. 46	facultatieve lichten en retroreflectoren
Art. 47	facultatieve lichten en retroreflectoren zijspanwagen
Art. 48	kleur
Art. 49	plaatsing
Art. 50	verbod verblindende verlichting
Art. 51	verbod andere dan verplichte of facultatieve verlich- ting
§ 11.	Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwa- gen
Art. 52	koppelinrichting
Art. 53	werking koppelinrichting
§ 12.	Diversen
Art. 54	geluidssignaalinrichting
Art. 55	inrichting ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig
Art. 56	sleepinrichting
Art. 57	standaard tweewieler

De volgende artikelen van hoofdstuk 5 betreffen de daarachter
genoemde onderwerpen

§ 0.	Algemeen
Art. 1	overeenstemmen van het voertuig met de voertuig- gegevens alsmede eisen m.b.t. identificatie.
§ 1.	Algemene bouwwijze van het voertuig
Art. 2	constructie aanhangwagens achter motor- en brom- fietsen
Art. 3	chassisraam, mee- of zelfdragende carrosserie, frame, voor- en achternok
Art. 4	bovenbouw
Art. 5	bedrading aanhangwagens
§ 2.	Afmetingen en massa's
Art. 6	afmetingen

Art. 7	massa's
§ 3.	Motor
Art. 8	maximaal vermogen
Art. 9	brandstofsysteem
Art. 10	LPG-installatie
Art. 11	geluid- en milieu
Art. 12	accu en bedrading
Art. 13	motorsteunen
§ 4.	Krachtoverbrenging
Art. 14	achteruitrij-inrichting
Art. 15	snelheidsmeter, snelheidsbegrenzer
Art. 16	aandrijving, transmissie
Art. 17	regelbaarheid snelheid
§ 5.	Assen
Art. 18	assen
Art. 19	fuseepennen, -lageringen, -bussen, en kogels
Art. 20	wiellagers
Art. 21	wielbasis
Art. 22	wieluitlijning
Art. 23	spoorbreedte
Art. 24	wielen en velgen
Art. 25	wielnaven
Art. 25	stabilisatoren
§ 6.	Ophanging
Art. 27	banden
Art. 28	veersysteem
§ 7.	Stuurinrichting
Art. 29	onderdelen stuurinrichting
Art. 30	voorvork en balhoofdlagering, draaikrans
§ 8.	Reminrichting
Art. 31 en 32	onderdelen en werking reminrichting
Art. 33	waarschuwinginrichting drukluchtremstelsysteem
Art. 34	waarschuwinginrichting veerrem
Art. 35	onderdelen en werking drukluchtremstelsysteem
Art. 36	slag van de drukluchtremcilinders
Art. 37	(voorraad)druk remstelsysteem
Art. 38	remvertraging bedrijfsrem
Art. 39	remvertraging parkeerrem, vastzetinrichting
Art. 40	werking reminrichting aanhangwagen, losbreek-reminrichting
§ 9.	Carrosserie
Art. 41	deuren, laadbakkleppen, motorkap en kofferdeksel, windschermen, stroomlijnkappen
Art. 42	ruiten
Art. 43	ruitewisser – en ruitesproeier installatie
Art. 44	installatie ter ontthooing en ontwaseming
Art. 45	spiegels
Art. 46	zitplaatsen, voetsteunen, trappers
Art. 47	bescherming inzittenden
Art. 48	uitwendige veiligheid o.a. wiel- en zijdelingse afscherming
Art. 49	stootbalk

Art. 50	mogelijkheid bevestiging kentekenplaat
§ 10.	Verlichting, lichtsignalen en retroflecterende voorzieningen
Art. 51	verplichte lichten en retroreflectoren
Art. 52	verplichte lichten en retroreflectoren zijspanwagen
Art. 53	kleur
Art. 54	plaatsing
Art. 55	werking
Art. 56	afstelling dimlicht
Art. 57	facultatieve lichten en retroreflectoren
Art. 58	facultatieve lichten en retroreflectoren zijspanwagen
Art. 59	kleur
Art. 60 en 61	plaatsing
Art. 62	controlelampje mistachterlicht
Art. 63	werking achteruitrijlichten
Art. 64	verbod van verblindende verlichting
Art. 65	verbod andere dan verplichte of facultatieve verlichting
§ 11.	Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen
Art. 66	koppelinrichting (algemeen)
Art. 67	kogelkoppeling
Art. 68	vangmuilkoppeling, trekoog
Art. 69	schotelkoppeling, opleggerkoppeling
Art. 70	bijzondere constructies
§ 12.	Diversen
Art. 71	geluidssignaalinrichtingen
Art. 72	bevestigingspunt t.b.v. slepen

Inhoudsopgave

	Inhoudsopgave Voertuigenreglement	214
	Algemeen	215
	Artikelsgewijze toelichting	223
HOOFDSTUK 1.	ALGEMENE BEPALINGEN	223
HOOFDSTUK 2.	TOELATING TOT DE WEG	231
HOOFDSTUK 3.	EISEN TOELATING	232
Afdeling 1.	Algemeen kampeerauto's	232
Afdeling 2.	Personenauto's	232
Afdeling 3.	Bedrijfsauto's	240
Afdeling 4.	Motorfietsen	247
Afdeling 5.	Driewielige motorrijtuigen	250
Afdeling 6.	Bromfietsen	254
Afdeling 7.	Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, met uitzondering van aanhangwagens achter landbouwtrekkers en achter motorrijtuigen met beperkte snelheid	258
Afdeling 8.	Voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers	262
HOOFDSTUK 4.	PERIODIEKE KEURING VAN VOERTUIGEN	262
Afdeling 1.	Uitzonderingen keuringsplicht	263
Afdeling 2.	Keuringsbewijs	264
Afdeling 3.	Herkeuring en deskundigenonderzoek	265
HOOFDSTUK 5.	PERMANENTE EISEN	266
Afdeling 1.	Algemeen	266
Afdeling 2.	Personenauto's	271
Afdeling 3.	Bedrijfsauto's	284
Afdeling 4.	Motorfietsen	290
Afdeling 5.	Driewielige motorrijtuigen	294
Afdeling 6.	Bromfietsen	296
Afdeling 7.	Motorrijtuigen met beperkte snelheid	299
Afdeling 8.	Landbouwtrekkers	303
Afdeling 9.	Fietsen	310
Afdeling 10.	Invalidenvoertuigen, uitgerust met een verbrandingsmotor of een elektromotor en voorzien van een gesloten carrosserie	313
Afdeling 11.	Invalidenvoertuigen, uitgerust met een elektromotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie	317
Afdeling 12.	Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen	318
Afdeling 13.	Aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen	322
Afdeling 14.	Aanhangwagens achter landbouwtrekkers en achter motorrijtuigen met beperkte snelheid	326

Afdeling 15.	Aanhangwagens achter motorfietsen of bromfietsen	328
Afdeling 16.	Aanhangwagens achter fietsen op twee wielen	330
Afdeling 17.	Wagens	330
Afdeling 18.	Gebruikseisen voertuigen	332
HOOFDSTUK 6.	WIJZIGING IN DE CONSTRUCTIE	343
HOOFDSTUK 7.	ONTHEFFINGEN	348
HOOFDSTUK 8.	STRAFBEPALINGEN	350
HOOFDSTUK 9.	OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN	351
Bijlage 1.	Overzicht van EEG-richtlijnen waarnaar in het Voertuigreglement wordt verwezen	360
Bijlage 2.	Overzicht van de inhoud van de artikelen van de hoofdstukken 3 en 5	365