

---

## 263

### **Besluit van 3 juni 2004, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met een aantal technische wijzigingen**

---

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 7 januari 2004, nr. HDJZ/AWW/2003-2925, Hoofddirectie Juridische Zaken; Gelet op de artikelen 22, eerste lid, 26, eerste lid, 34, eerste lid, en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 14 april 2004, nr. W09.04.0007/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 mei 2004, nr. HDJZ/AWW/2004-1143, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

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

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel h wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - h1. begrafeniswagen: motorrijtuig, bestemd en speciaal uitgerust voor het vervoer van overledenen;
2. Onderdeel y komt te luiden:
  - y. kampeerauto: personenauto of bedrijfsauto, waarvan de constructie woonaccommodatie bevat die ten minste bestaat uit de volgende uitrusting:
    - 1°. zitplaatsen en een tafel,
    - 2°. slaapaccommodatie die met behulp van de zitplaatsen kan worden gecreëerd,
    - 3°. kookgelegenheid en
    - 4°. opbergfaciliteiten,welke vast in de woonafdeling zijn bevestigd, met dien verstande dat de tafel zodanig mag zijn ontworpen dat zij gemakkelijk kan worden verwijderd;.

3. Onderdeel ae komt te luiden:
  - ae. loopvlak: deel van de band dat gemeten symmetrisch ten opzichte van het midden, 50 mm minder bedraagt dan de breedte in de maataanduiding van de band;.
4. In onderdeel bb wordt «schotelkoppeling» vervangen door: koppeling.
5. Onderdeel bc wordt geletterd bc1.
6. Na onderdeel bb wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - bc. vervangingskatalysator: een katalysator of een samenstel van katalysatoren die bestemd is of zijn om een originele katalysator te vervangen in een overeenkomstig richtlijn 70/220/EEG goedgekeurd voertuig;.
7. In onderdeel bi, onder 1, wordt «asstel» telkens vervangen door: samenstel van assen.

## B

Artikel 1.1a wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen bn tot en met bs worden geletterd bo tot en met bt.
2. Na onderdeel bm wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - bn. richtlijn 98/14/EG: richtlijn nr. 98/14/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1998 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 91);.

## C

In artikel 1a.3, vierde lid, wordt na «is verleend» ingevoegd: en op bromfietsen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h en technische eenheden of onderdelen daarvan voor zover deze bestemd zijn om op deze bromfietsen te worden gemonteerd.

## D

In de artikelen 3.2.14 en 3.3.14 vervalt telkens «met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking,» en wordt «radio-ontstoring» vervangen door: elektromagnetische compatibiliteit.

## E

In de artikelen 3.2.41, onderdeel I, en 3.2.46, eerste lid, onderdelen c en h, wordt «richtlijn 76/756/EEG» telkens vervangen door: richtlijnen 76/756/EEG en 76/758/EEG.

## F

Artikel 3.3.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en het tweede lid wordt tussen «Bedrijfsauto's» en «die in gebruik worden genomen» telkens ingevoegd: , niet zijnde rijdende werktuigen,.

2. Onder vernummering van het vijfde en het zesde lid tot zesde en zevende lid, wordt na het vierde lid een lid ingevoegd, luidende:

5. Rijdende werktuigen mogen niet langer of breder zijn dan voor de bruikbaarheid als werktuig noodzakelijk is, met een maximum lengte van 20,00 m en een maximum breedte van 3,00 m.

3. Het zesde lid komt te luiden:

6. In afwijking van het eerste tot en met het derde lid mogen kermis- of circusvoertuigen niet langer zijn dan 14,00 m.

## G

Artikel 3.3.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt in onderdeel d «3 500 kg, en» vervangen door: «3 500 kg.» en vervalt onderdeel e.

2. Onder vernummering van het vierde en het vijfde lid tot vijfde en zesde lid wordt na het derde lid een lid ingevoegd, luidende:

4. In afwijking van het tweede lid mag de toegestane maximum massa van een door een bedrijfsauto met een zelfdragende carrosserie en met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3 500 kg voort te bewegen aanhangwagen niet meer bedragen dan de door de fabrikant van de bedrijfsauto opgegeven toegestane maximum massa.

3. In het vijfde lid wordt tussen «rijdend werktuig» en «meer bedragen» ingevoegd: alsmede van een samenstel van een rijdend werktuig en een aanhangwagen.

## H

Artikel 3.3.18 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de bestaande tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Na het eerste lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor als bedoeld in Bijlage I van richtlijn 80/1269/EEG die in gebruik zijn genomen na 31 december 1994 moeten voor wat betreft de wijze van meten van het motorvermogen voldoen aan het bepaalde in deze richtlijn.

## I

In artikel 3.3.37, elfde lid, wordt «en negende lid» vervangen door: , negende en tiende lid.

## J

In artikel 3.3.40 wordt onder vernummering van het tweede tot en met het vijfde lid tot derde tot en met zesde lid, na het eerste lid een lid ingevoegd, luidende:

2. In afwijking van het eerste lid moeten gelede bussen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994 doch voor 1 januari 2005, aan de achterzijde van het voertuig zijn voorzien van niet-driehoekige dan wel driehoekige rode retroreflectoren.

## K

Artikel 3.3.41 wordt gewijzigd als volgt:

1. Voor de bestaande tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. In het eerste lid, onderdeel h, vervalt de zinsnede die begint met «, onderscheidenlijk» tot en met «betreft».
3. Na het eerste lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel h, moeten gelede bussen die in gebruik worden genomen na 31 december 1994 doch voor 1 januari 2005, aan de achterzijde van het voertuig zijn voorzien van driehoekige dan wel niet-driehoekige rode retroreflectoren die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/757/EEG.

## L

Aan artikel 3.3.48 wordt na het tweede lid een lid toegevoegd, luidende:

3. Het derde remlicht mag niet anders dan rood stralen.

## M

Artikel 3.3.52, tweede lid, komt te luiden:

2. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een middenaanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 12 000 kg, 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 het hart van de achterste as van het trekkend voertuig.

## N

In artikel 3.5.29, derde lid, vervalt «doch voor 17 juni 1999».

## O

In artikel 3.5.36, achtste lid, wordt «vierde» vervangen door: het vierde lid.

## P

In artikel 3.5.39 wordt «motorvoertuigen» telkens vervangen door: motorrijtuigen.

## Q

Artikel 3.7.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vijfde lid komt te luiden:
  5. Van opleggers die na 31 december 1994 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.
2. Het zesde lid komt te luiden:
  6. Van opleggers die na 31 december 1994 maar voor 22 juli 1999 in gebruik zijn genomen, mag de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de achterzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 12,00 m.

3. Onder vernummering van het zevende tot en met het elfde lid tot tiende tot en met veertiende lid, worden na het zesde lid drie leden ingevoegd, luidende:

7. Van opleggers die voor 1 januari 1995 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.

8. Van aanhangwagens, met uitzondering van kermis- of circusvoertuigen, die in gebruik zijn genomen voor 22 juli 1999, mag 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 graden met de voorzijde van het samenstel van voertuigen langs de binnenzijde van de cirkel, de uitscheermaat van het samenstel van voertuigen niet meer dan 0,80 m bedragen en de bestreken baan niet meer dan 7,20 m bedragen. Deze bepaling geldt niet voor opleggers die voor 1 april 1983 in gebruik zijn genomen, waarvan het laadvlak zich geheel of grotendeels op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte als of lager dan de assen boven het wegdek bevindt en die worden gebruikt voor het vervoer van ondeelbare lading.

9. Het eerste en het tweede lid zijn voor wat betreft wendbaarheid niet van toepassing op kermis- of circusvoertuigen.

4. In het twaalfde lid wordt «vijfde lid» vervangen door: zesde lid.

5. Het dertiende lid komt te luiden:

13. Bij de vaststelling van de afstand, bedoeld in het vijfde, zesde en zevende lid, worden markeringslichten, zijmarkeringslichten, richtingaanwijzers, stadslichten, zijretroreflectoren, douaneverzegelingen en bevestigingsmiddelen van het dekzeil buiten beschouwing gelaten.

R

Artikel 3.7.9, vierde lid, komt te luiden:

4. De toegestane maximum massa van middenasaanhangwagens mag niet meer bedragen dan 12 000 kg. Indien de middenasaanhangwagen 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:

a. 20 000 kg, of

b. 24 000 kg indien de middenasaanhangwagen is voorzien van drie assen.

S

Na artikel 3.7.46 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 3.7.48**

Het derde remlicht mag slechts rood stralen.

T

Na artikel 3.7.53 wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 3.7.54**

Aanhangwagens die in gebruik worden genomen na 1 januari 1996, moeten ter zake van elektromagnetische compatibiliteit voldoen aan het bepaalde in richtlijn 72/245/EEG.

U

Artikel 5.2.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het twaalfde lid wordt «30 september 1986» vervangen door: 31 december 1992.
2. Het dertiende lid vervalt.

V

De artikelen 5.2.16, 5.3.16 en 5.5.16 worden gewijzigd als volgt:

1. Het tweede en derde lid worden telkens vernummerd tot derde en vierde lid.
2. Na het eerste lid wordt telkens een lid ingevoegd, luidende:
  2. Stofhoezen van aandrijfassen moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.

W

In het derde lid van de artikelen 5.2.18, 5.3.18, 5.4.18, 5.5.18, 5.6.18, 5.7.18 en 5.12.18 wordt na «zodanig zijn» telkens ingevoegd: bevestigd,.

X

De artikelen 5.2.19, 5.3.19 en 5.5.19 worden gewijzigd als volgt:

1. Het tweede tot en met het vierde lid worden telkens vernummerd tot derde tot en met vijfde lid.
2. Na het eerste lid wordt telkens een lid ingevoegd, luidende:
  2. Stofhoezen van fuseekogels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.
3. In het vijfde lid wordt «het tweede lid» telkens vervangen door: het derde lid.

Y

De artikelen 5.2.29 en 5.3.29 worden gewijzigd als volgt:

1. Het vierde tot en met het negende lid worden telkens vernummerd tot vijfde tot en met tiende lid.
2. Na het derde lid wordt telkens een lid ingevoegd, luidende:
  4. Stofhoezen van het stuurhuis en de stuurkogels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.

3. In het tiende lid wordt «derde, vijfde en zesde lid» vervangen door: derde, zesde en zevende lid.

## Z

Artikel 5.2.38 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het vijfde lid wordt vernummerd tot zesde lid.

2. Na het vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. In afwijking van het eerste lid moeten ambulances, kampeerauto's en begrafeniswagens met een maximum toegestane massa van meer dan 2500 kg waarvoor overeenkomstig richtlijn 98/14/EG, Bijlage XI, aanhangsel 1, een goedkeuring is verleend, zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste 4,5 m/s<sup>2</sup> bedraagt, bij een pedaalkracht van niet meer dan 700 N.

3. In het zesde lid wordt «en vierde lid» vervangen door: vierde en vijfde lid.

## AA

Artikel 5.2.47 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste en het zesde lid wordt «30 september 1999» telkens vervangen door: 30 september 2000.

2. In het tweede lid wordt na «31 december 1989» ingevoegd: doch voor 1 oktober 2000.

3. In het vijfde lid wordt «het eerste en tweede lid» vervangen door: het tweede en derde lid.

## AB

In de artikelen 5.2.47a, eerste lid, en 5.3.47a, eerste lid, wordt «30 september 1999» telkens vervangen door: 30 september 2000.

## AC

Artikel 5.2.51 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan onderdeel f wordt een zin toegevoegd, luidende: voor voertuigen die voor 1 januari 1998 in gebruik zijn genomen worden de richtingaanwijzers aan de voorzijde van het voertuig beschouwd als zijrichtingaanwijzers indien het uitgestraalde licht hiervan duidelijk te zien is vanuit een punt gelegen op 6,00 m achter de voorzijde van het voertuig en 1,00 m zijwaarts;

2. Onderdeel p komt te luiden:

p. een derde remlicht indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 september 2001, aangebracht zodanig dat:

1°. het midden van het lichtdoorlatende gedeelte zich bevindt in het middenlangsvlak van het voertuig of op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf het middenlangsvlak, en

2°. de onderzijde van het lichtdoorlatende gedeelte hoger ligt dan de bovenzijde van de remlichten, bedoeld in onderdeel h.

## AD

In artikel 5.2.55, zesde lid, vervalt «en de markering aan de achterzijde».

## AE

Artikel 5.2.57, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel l komt te luiden:
  - l. een derde remlicht, indien het voertuig in gebruik is genomen voor 1 oktober 2001, aangebracht zodanig dat:
    - 1°. het midden van het lichtdoorlatende gedeelte zich bevindt in het middenlangsvlak van het voertuig of op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf het middenlangsvlak, en
    - 2°. de onderzijde van het lichtdoorlatende gedeelte hoger ligt dan de bovenzijde van de remlichten, bedoeld in artikel 5.2.51, onderdeel h.
2. Onderdeel m komt te luiden:
  - m. twee dagrijlichten;
3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel n door een punt komma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
  - o. inwendig verlichte transparanten die voor het overige verkeer bij regeling van Onze Minister vast te stellen informatie over het gebruik of de bestemming van het voertuig bieden. De verlichting moet afzonderlijk zijn geschakeld en mag naar achteren niet rood stralen. Bij regeling van Onze Minister worden nadere eisen vastgesteld ten aanzien van de uitvoering van de transparanten en de plaats waar zij op of aan het voertuig zijn aangebracht.

## AF

Aan artikel 5.2.59 wordt een lid toegevoegd, luidende:  
10. De dagrijlichten mogen niet anders dan wit stralen.

## AG

Aan de artikelen 5.2.61, eerste lid, 5.3.61, eerste lid, en 5.5.61, eerste lid, wordt telkens een volzin toegevoegd, luidende: Voor richtingaanwijzers geldt de eerste volzin slechts voor zover het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1997.

## AH

In artikel 5.2.71, tweede lid, wordt «of diefstal van» vervangen door: , diefstal van of ongeoorloofde toegang tot.

## AI

Het elfde lid van artikel 5.3.11 komt als volgt te luiden:  
11. Bij bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking die in gebruik zijn genomen na 31 december 1994 en die zijn voorzien van een emissiebestrijdingssysteem, moeten de door Onze Minister aangegeven onderdelen van dit systeem aanwezig zijn.

## AJ

Aan de artikelen 5.3.28, tweede lid, en 5.12.28, tweede lid, wordt telkens een volzin toegevoegd, luidende: Bij luchtveerbalgen mogen de koordlagen zichtbaar zijn, maar niet beschadigd.



## AK

In de artikelen 5.3.36, tweede lid, en 5.12.36, tweede lid, wordt na «drukluclremcylinders» telkens ingevoegd: van trommelremmen.

## AL

Artikel 5.3.47 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het tweede lid, onderdeel a, wordt «30 september 2001» vervangen door: 30 september 2002.
2. In het tweede lid, onderdeel b, en in het zesde lid wordt «30 september 1999» telkens vervangen door: 30 september 2000.

## AM

In artikel 5.3.48, vierde lid, wordt «aanhagwagens» vervangen door: bedrijfsauto's.

## AN

Artikel 5.3.49, derde tot en met vijfde lid, komen te luiden:

3. Indien de bedrijfsauto in gebruik is genomen na 30 september 2004 mag de stootbalk niet meer dan 0,40 m voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen. Hierbij worden voertuigdelen boven 3,00 m gemeten vanaf het wegdek buiten beschouwing gelaten. In afwijking hiervan geldt voor bedrijfsauto's, ingericht als betonmolen, dat de stootbalk niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig mag zijn gelegen.

4. Indien de bedrijfsauto in gebruik is genomen na 30 juni 1967 doch voor 1 januari 2005 mag de stootbalk niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen. Hierbij worden voertuigdelen boven 2,00 m gemeten vanaf het wegdek buiten beschouwing gelaten.

5. De stootbalk van bedrijfsauto's 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 wissel-laadbakken geldt in plaats van de genoemde maat van 0,10 m een maat van 0,20 m.

## AO

Artikel 5.3.51 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan onderdeel f wordt een zin toegevoegd, luidende: voor voertuigen die voor 1 januari 1998 in gebruik zijn genomen worden de richtingaanwijzers aan de voorzijde van het voertuig beschouwd als zijrichtingaanwijzers indien het uitgestraalde licht hiervan duidelijk te zien is vanuit een punt gelegen op 6,00 m achter de voorzijde van het voertuig en 1,00 m zijwaarts;

2. In onderdeel j wordt tussen «driehoekige» en «rode retroreflectoren» ingevoegd: dan wel niet-driehoekige, en wordt na «het een gelede bus betreft» toegevoegd: die in gebruik is genomen na 31 december 1994 doch voor 1 januari 2005.

## AP

Artikel 5.3.57, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel n komt te luiden:
  - n. twee dagrijlichten;
2. Na onderdeel n worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:
  - o. inwendig verlichte transparanten die voor het overige verkeer bij regeling van Onze Minister vast te stellen informatie over het gebruik of de bestemming van het voertuig bieden. De verlichting moet afzonderlijk zijn geschakeld en mag naar achteren niet rood stralen. Bij regeling van Onze Minister worden nadere eisen vastgesteld ten aanzien van de uitvoering van de transparanten en de plaats waar zij op of aan het voertuig zijn aangebracht;
  - p. twee extra remlichten indien het een vuilniswagen betreft.

## AQ

Aan artikel 5.3.59 worden twee leden toegevoegd, luidende:

9. De dagrijlichten mogen niet anders dan wit stralen.
10. Het derde remlicht mag niet anders dan rood stralen.

## AR

Artikel 5.3.69 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van het eerste lid wordt een volzin toegevoegd, luidende: Dit lid is niet van toepassing op kunststofdelen op de schotelkoppeling die bedoeld zijn als slijtvlak.
2. Het tweede lid komt te luiden:
  2. Een schotelkoppeling moet deugdelijk zijn bevestigd.
3. Het derde lid komt te luiden:
  3. De speling in de sluitinrichting van een schotelkoppeling van 2 inch mag, uitgaande van een niet gesleten 2 inch pen, in de lengterichting van het voertuig niet meer dan 2 mm bedragen.
4. Het vierde lid vervalt.
5. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

## AS

Artikel 5.4.6 wordt gewijzigd als volgt:

1. Voor de bestaande tekst wordt de aanduiding «1» geplaatst.
2. Na het eerste lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. Motorfietsen met zijspanwagen alsmede motorrijtuigen op drie asymmetrisch geplaatste wielen, die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995, mogen niet breder zijn dan 2,55 m.

## AT

In artikel 5.4.38, tweede lid, aanhef, derde lid en vierde lid, wordt «een bedrijfsrem» telkens vervangen door: twee bedrijfsremmen.

AU

Artikel 5.5.1 wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel c komt te luiden:
  - c. het voertuig moet aan de achterzijde en mag aan de voorzijde zijn voorzien van een kentekenplaat. De kentekenplaten moeten deugdelijk zijn bevestigd en zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk;
2. Onderdeel d komt te luiden:
  - d. de kentekenplaat aan de achterzijde mag niet zijn afgeschermd en het kenteken moet goed leesbaar zijn.

AV

Na artikel 5.5.20 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 5.5.21**

1. De wielbasis van driewielige motorrijtuigen mag niet meer dan 1,0% afwijken van de waarde die voor het voertuig is vermeld op het kentekenbewijs of in het kentekenregister, onderscheidenlijk niet meer dan 60 mm indien het een driewielig motorrijtuig met kettingaandrijving betreft.
2. Behoudens fabrieksmatige verschillen mag de wielbasis van driewielige motorrijtuigen op vier wielen links en rechts gemeten niet meer dan 15 mm verschillen.

AW

Artikel 5.5.29 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het vierde tot en met het achtste lid worden vernummerd tot vijfde tot en met negende lid.
2. Na het derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  4. Stofhoezen van het stuurhuis en de stuurkogels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.
3. In het negende lid wordt «derde, vijfde en zesde lid» vervangen door: derde, zesde en zevende lid.

AX

Aan artikel 5.5.57, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel k door een punt komma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- l. inwendig verlichte transparanten die voor het overige verkeer bij regeling van Onze Minister vast te stellen informatie over het gebruik of de bestemming van het voertuig bieden. De verlichting moet afzonderlijk zijn geschakeld en mag naar achteren niet rood stralen. Bij regeling van Onze Minister worden nadere eisen vastgesteld ten aanzien van de uitvoering van de transparanten en de plaats waar zij op of aan het voertuig zijn aangebracht.

AY

In artikel 5.6.64, tweede lid, wordt na «de richtingaanwijzers» ingevoegd: en de waarschuwingsknipperlichten.

AZ

In artikel 5.6.66, eerste lid, wordt na «Indien» ingevoegd: de.

BA

Artikel 5.12.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede tot en met het vierde lid komen te luiden:
  2. In afwijking van het eerste lid mogen:
    - a. kermis- of circusvoertuigen niet langer zijn dan 14,00 m;
    - b. middenasaanhangwagens die voor 1 juli 1967 in gebruik zijn genomen, niet langer zijn dan 10,00 m;
    - c. middenasaanhangwagens die na 30 juni 1967 maar voor 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.
  3. Van opleggers die na 31 december 1997 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 mag de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en de achterzijde van de oplegger niet meer bedragen dan 12,00 m.
  4. Van opleggers die voor 1 januari 1998 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.
2. In het vijfde lid en het negende lid wordt «vierde lid» vervangen door : derde lid.

BB

Artikel 5.12.19 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede tot en met het vierde lid worden vernummerd tot derde tot en met vijfde lid.
2. Na het eerste lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  2. Stofhoezen van de fuseekogels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.
3. In het vijfde lid wordt «in het tweede lid» vervangen door: in het derde lid.

BC

Artikel 5.12.29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde tot en met het zevende lid worden vernummerd tot vierde tot en met achtste lid.
2. Na het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
3. Stofhoezen van de stuurkogels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.

3. In het achtste lid wordt «in het vijfde lid» vervangen door: in het zesde lid.

BD

Artikel 5.12.49 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde tot en met vijfde lid komen te luiden:

3. Indien de aanhangwagen in gebruik is genomen na 30 september 2004 mag de stootbalk niet meer dan 0,40 m voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen. Hierbij worden voertuigdelen boven 3,00 m gemeten vanaf het wegdek buiten beschouwing gelaten. In afwijking hiervan geldt voor aanhangwagens, ingericht als betonmolen, dat de stootbalk niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig mag zijn gelegen.

4. Indien de aanhangwagen in gebruik is genomen na 30 juni 1967 en voor 1 januari 2005 mag de stootbalk niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen. Hierbij worden voertuigdelen boven 2,00 m gemeten vanaf het wegdek buiten beschouwing gelaten.

5. De stootbalk van aanhangwagens 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.

BE

In artikel 5.12.53, eerste lid, wordt «niet anders dan wit» vervangen door: niet anders dan wit of geel.

BF

Aan artikel 5.12.57, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel i, onder 2°, door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

j. twee extra remlichten indien het een vuilniswagen betreft;  
k. een lampje aan de voorzijde van het voertuig dat de werking van het antiblokkeer- of besturingssysteem aangeeft.

BG

Aan artikel 5.12.59 wordt een lid toegevoegd, dat luidt:

5. Het derde remlicht mag niet anders dan rood stralen.

BH

Aan artikel 5.12.61, eerste lid, wordt een volzin toegevoegd, luidende: Voor richtingaanwijzers geldt de eerste volzin slechts voor zover de aanhangwagen in gebruik is genomen na 31 december 1997.

BI

Aan artikel 5.12.68 wordt na het vijfde lid een lid toegevoegd, luidende:

6. Het trekoog mag niet zijn hersteld door middel van lassen of oplassen.

BJ

Artikel 5.14.31 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.
2. Het derde tot en met het zevende lid worden vernummerd tot tweede tot en met zesde lid.
3. In het tweede lid vervalt «en tweede lid».

BK

Artikel 5.18.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zesde lid wordt vernummerd tot zevende lid.
2. Na het vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  6. In afwijking van het tweede lid, onderdeel a, mag de lengte van een samenstel van rijdend werktuig en aanhangwagen niet meer bedragen dan 20,00 m.

BL

In de artikelen 5.18.12, eerste lid, onderdeel e, en vierde lid, en 5.18.12a wordt «reflectoren» telkens vervangen door: retroreflectoren.

BM

Aan artikel 5.18.16, derde lid, wordt na «circusvoertuigen» toegevoegd: , rijdende werktuigen en samenstellen van rijdende werktuigen en aanhangwagens.

BN

Artikel 5.18.18 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na «de totale massa van rijdende werktuigen» ingevoegd: of samenstellen van rijdende werktuigen en aanhangwagens.
2. In het derde lid wordt «geleed motorrijtuig» vervangen door: gelede bus.

BO

Artikel 6.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, aanhef, komt te luiden:
  1. Bij wijziging van de inrichting, zoals vermeld op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister, van voertuigen, niet zijnde motorfietsen, welke geen volledig dragend chassis hebben alsmede bij wijziging van een enkele cabine naar een dubbele cabine dan wel van een dubbele naar een enkele cabine, moet het voertuig voldoen aan:
2. In het derde lid, aanhef, wordt na «opgenomen eisen» ingevoegd: omtrent algemeen, carrosserie, motor, ophanging en remmen.

BP

Artikel 6.5, aanhef, komt als volgt te luiden:

Bij wijziging van de wielbasis van een personenauto, bedrijfsauto, driewielig motorrijtuig, motorfiets of aanhangwagen met meer dan 1%, in het geval van een motorfiets of een driewielig motorrijtuig met kettingaandrijving 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:

BQ

In de artikelen 6.10 en 6.11 wordt na «moet het voertuig voldoen aan» telkens ingevoegd: de in hoofdstuk 3 opgenomen eisen omtrent algemeen en aan.

## ARTIKEL II

Het Besluit van 18 januari 1999, houdende wijziging van het Voertuigreglement (Stb. 28) wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel II wordt «De artikelen 3.3.6, eerste lid, onderdeel b, 3.7.6, zesde lid,» vervangen door: «De artikelen 3.3.6, derde lid, onderdeel b, 3.7.6, derde lid,» en wordt «artikel 5.12.6, zesde lid,» vervangen door: artikel 5.12.6, achtste lid,.

B

Artikel III vervalt.

<sup>1</sup> Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 3 mei 2004, Stb. 219.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 13 juli 2004, nr. 131.

## ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 3 juni 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *tweëntwintigste* juni 2004

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

## NOTA VAN TOELICHTING

### § 1. Algemeen

Het onderhavige besluit strekt tot het aanbrengen van een groot aantal verbeteringen en het ongedaan maken van een aantal omissies in het Voertuigreglement. Onduidelijkheden of onjuistheden in de verschillende bepalingen, die in de dagelijkse praktijk enerzijds bij de toelating van voertuigen door de Dienst Wegverkeer en anderzijds bij de handhaving door de verschillende handhavinginstanties zijn geconstateerd, zijn verzameld en hebben gediend als basis voor de thans aangebrachte wijzigingen.

Omdat het Voertuigreglement zich in hoofdzaak richt tot de voertuigbranche, is het onderhavige besluit mede in overleg met de branche tot stand gekomen. Er is geen sprake van verzwaring van de lasten voor het bedrijfsleven, omdat de wijzigingen grotendeels betrekking hebben op het aanbrengen van verbeteringen en het ongedaan maken van omissies. Omdat de aangebrachte verbeteringen mede het wegnemen van een aantal onduidelijkheden omvatten, zal de handhaving naar verwachting beter kunnen worden uitgevoerd. Er is derhalve evenmin sprake van verzwaring van de lasten voor het handhavingsapparaat.

Het ontwerp van het voorliggende besluit is op 8 december 2003 ingevolge artikel 8, eerste lid, van richtlijn 98/34/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juni 1998 betreffende de informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1998 (PbEG L 217), voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschap (notificatienummer 2003/0455/NL). Dit heeft niet tot wijzigingen geleid.

Tenslotte is het ontwerp overeenkomstig artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 op 20 november 2003 aan de beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd. Ook dit heeft niet tot wijzigingen geleid.

### § 2. Artikelsgewijze toelichting

#### *Artikel I, onderdeel A*

onder 1 en 2

De definitie van begrafeniswagen is overgenomen uit richtlijn 98/14/EG (richtlijn nr. 98/14/EG van de Commissie van 6 februari 1998 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 91) (hierna: richtlijn 98/14/EG)). De richtlijn hanteert de term lijkwagen in plaats van begrafeniswagen. Omdat in de Nederlandse uitvoeringspraktijk echter sinds jaar en dag van begrafeniswagen wordt gesproken, is voor deze term gekozen. De afwijking is zuiver terminologisch en daartegen bestaat geen bezwaar. De definitie van kampeerauto is eveneens in overeenstemming gebracht met richtlijn 98/14/EG met dien verstande dat de mogelijkheid blijft bestaan dat het voertuig tot de categorie bedrijfsauto behoort.



#### onder 3

Met de oude definitie van het loopvlak was onvoldoende duidelijk welk deel van de band als loopvlak moest worden beschouwd bij de meting van de ingevolge de artikelen 5.2.27, vierde lid, 5.3.27, vierde lid, en 5.5.27, vierde lid, voorgeschreven profieldiepte.

#### onder 4

De definitie van trekkers is aangepast aan de bestaande praktijk. Er worden trekkers gebouwd met een andere, deugdelijke, koppeling dan een schotelkoppeling.

#### onder 5

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 1.1 betreft het opnieuw opnemen van de definitie van vervangingskatalysator. Deze definitie was abusievelijk vervangen bij het besluit van 3 februari 2004, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2001/56/EG (richtlijn nr. 2001/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2001 inzake de verwarming van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad en tot intrekking van richtlijn 78/548/EEG van de Raad (PbEG L 292)) (Stb. 60).

#### onder 6

De definitie van asstel volgens artikel 1.1, onderdeel g, gold niet voor 1 april 1983. Omdat er voertuigen zijn die voor 1 april 1983 in gebruik zijn genomen en waarvan de combinatie van assen niet past binnen deze definitie van asstel, is in onderdeel bi, onder 1, voor de meer algemene term samenstel van assen gekozen.

#### *Artikel I, onderdeel C*

Bij de implementatie van richtlijn nr. 92/61/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- en driewielige motorvoertuigen (PbEG L 225) bij besluit van 5 juli 2001 (Stb. 354) is, ter uitvoering van artikel 15, eerste en tweede lid, van deze richtlijn, in artikel 1a.3 een verbod geregeld tot het te koop aanbieden of afleveren van motorfietsen, driewielige motorfietsen, bromfietsen en oorspronkelijke of niet-oorspronkelijke technische eenheden of onderdelen daarvan, indien niet wordt voldaan aan de in dit artikel vermelde voorwaarden. Daarbij is abusievelijk nagelaten van dit verbod uit te zonderen die voertuigen, technische eenheden en onderdelen waarop de richtlijn niet van toepassing is. Met de in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 1a.3, vierde lid, is deze onjuistheid hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel D*

Bij richtlijn 95/54/EG van de Commissie van 31 oktober 1995 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van richtlijn 72/245/EEG van de Raad van 20 juni 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de onderdrukking van radiostoringen veroorzaakt door motoren met elektrische ontsteking van motorvoertuigen en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 266) is de titel van richtlijn 72/245/EEG gewijzigd in: richtlijn 72/245/EEG

van de Raad van 20 juni 1972 betreffende door voertuigen veroorzaakte radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit). In de richtlijn is elektromagnetische compatibiliteit gedefinieerd als: het vermogen van een voertuig, onderdeel of afzonderlijke technische eenheid om op bevredigende wijze in zijn elektromagnetische omgeving te kunnen functioneren zonder zelf elektromagnetische storingen te veroorzaken die ontoelaatbaar zijn voor alles wat zich in die omgeving bevindt.

Met de onderhavige wijziging is aangesloten bij de terminologie van de richtlijn.

#### *Artikel I, onderdeel E*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van de artikelen 3.2.41, onderdeel I, en 3.2.46, eerste lid, onderdelen c en h, herstelt een geconstateerde omissie.

#### *Artikel I, onderdeel F*

Bij de implementatie van richtlijn 97/27/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 1997 betreffende massa's en afmetingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG (PbEG L 233) (hierna: richtlijn 97/27/EG) is abusievelijk nagelaten de eisen ten aanzien van wendbaarheid voor de rijdende werktuigen uit te zonderen. Met de in dit onderdeel opgenomen wijzigingen is deze onjuistheid hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel G*

Bij de implementatie van richtlijn 97/27/EG is abusievelijk nagelaten de beperking die ten aanzien van de toegelaten maximum massa van een door een bedrijfsauto voort te bewegen geremde aanhangwagen in artikel 3.3.10, derde lid, onderdeel e, is opgenomen, te doen vervallen. Met de onder punt 1 opgenomen wijziging is deze onjuistheid hersteld.

Met het onder punt 2 opgenomen nieuwe vierde lid is geregeld dat voor bedrijfsauto's met een zelfdragende carrosserie en met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3 500 kg de maximum massa van een eventueel te trekken aanhangwagen direct bij de afgifte van een kentekenbewijs, ook indien geen koppeling aanwezig is, kan worden vermeld. Dit gegeven is van belang voor een eventueel later aan te brengen koppeling.

De in het nieuwe vijfde lid opgenomen wijziging (onder punt 3) betreft een vaststelling van de toegestane maximum massa van samenstellen van rijdende werktuigen en aanhangwagens, die noodzakelijk is in verband met de verkeersveiligheid. Een vergelijkbare wijziging is aangebracht in artikel 5.18.18, tweede lid (zie onderdeel BN).

#### *Artikel I, onderdeel H*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 3.3.18 herstelt een geconstateerde omissie.

#### *Artikel I, onderdeel I*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 3.3.37, elfde lid, herstelt een geconstateerde omissie.

#### *Artikel I, onderdelen J en K*

Bij de inwerkingtreding van het Voertuigreglement op 1 januari 1995 (Stb. 1994, 919) waren reeds gelede bussen tot het verkeer toegelaten met aan de achterzijde van het voertuig een driehoekige rode reflector. Dit heeft zijn weerslag gekregen in artikel 3.3.41, onderdeel h. De reden hiervoor was dat de gelede bussen werden behandeld als bedrijfsauto's met een middenaasaanhangwagen. Blijkens de definitie is een gelede bus echter een motorrijtuig. Ingevolge richtlijn nr. 76/756/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 262) (hierna: richtlijn 76/756/EEG) zijn motorrijtuigen aan de achterzijde verplicht voorzien van twee niet-driehoekige retroreflectoren. Teneinde de daardoor ontstane discrepantie tussen artikel 3.3.40, eerste lid, en artikel 3.3.41, onderdeel h, weg te nemen, is in dit onderdeel in het tweede lid van artikel 3.3.40 opgenomen dat in afwijking van het eerste lid gelede bussen aan de achterzijde mogen zijn voorzien van driehoekige rode retroreflectoren. Omdat dit echter in strijd is met hetgeen richtlijn 76/756/EEG voorschrijft is deze mogelijkheid, onder gelijktijdige wijziging van artikel 3.3.41, beperkt tot 1 januari 2005. Deze datum is in overleg met het betrokken bedrijfsleven tot stand gekomen.

#### *Artikel I, onderdeel L*

Bij de implementatie van richtlijn 97/28/EG (richtlijn nr. 97/28/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 11 juni 1997 tot aanpassing aan de stand van de techniek van richtlijn 76/756/EEG van de Raad betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L171)) bij besluit van 31 augustus 1999 (Stb. 394) (hierna richtlijn 97/28/EG) is abusievelijk nagelaten te bepalen dat het derde remlicht van bedrijfsauto's niet anders dan rood mag stralen. Met de onderhavige wijziging wordt deze omissie hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel M*

Met de in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 3.3.52, tweede lid, is een geconstateerde onjuistheid hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel N*

In het derde lid van artikel 3.5.29 is een evident onjuiste datumvermelding hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel O*

De in dit onderdeel in het vijfde, zesde en zevende lid van artikel 3.7.6 opgenomen wijzigingen houden verband met een aanpassing aan de toelatingspraktijk. Voor 1 januari 1995 zijn opleggers met een puntvormige uitbouw aan de voorzijde van 2,50 m toegelaten. De in het vijfde en zevende lid opgenomen data zijn daarmee in overeenstemming gebracht. Verder is de eis dat van opleggers de horizontaal gemeten afstand tussen het hart van de koppelingspen en enig deel aan de achterzijde van de oplegger niet meer mag bedragen dan 12,00 m pas na 31 december 1994 toegepast.

Voorts zijn in het achtste lid de toelatingseisen ten aanzien van de wendbaarheid van aanhangwagens, die in gebruik zijn genomen voor

22 juli 1999, wederom opgenomen. Bij de implementatie van richtlijn 96/53/EG van de Raad van de Europese Unie van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PbEG L 235) (hierna: richtlijn 96/53/EG) zijn deze eisen abusievelijk komen te vervallen.

De derde inhoudelijke wijziging betreft de kermis- of circusvoertuigen. In verband met de ruimere afmetingen die deze voertuigen ingevolge het elfde en het twaalfde lid mogen hebben, kunnen deze voertuigen redelijkerwijs niet aan de eisen met betrekking tot wendbaarheid, zoals gesteld in het eerste en tweede lid, voldoen. In het negende lid is derhalve bepaald dat de eisen inzake wendbaarheid niet van toepassing zijn op kermis- of circusvoertuigen.

De overige wijzigingen in dit onderdeel zijn van zuiver redactionele aard.

#### *Artikel I, onderdeel R*

De wijziging van het vierde lid van artikel 3.7.9 houdt verband met het feit dat de toegestane maximum massa van een middenasaanhangwagen met drie assen pas dan 24 000 kg mag bedragen wanneer deze is voorzien van gasvering of gelijkwaardige vering.

#### *Artikel I, onderdeel S*

Bij de implementatie van richtlijn 97/28/EG (zie ook de toelichting bij onderdeel L) is abusievelijk nagelaten te bepalen dat het derde remlicht van aanhangwagens niet anders dan rood mag stralen. De onderhavige wijziging herstelt deze omissie.

#### *Artikel I, onderdeel T*

Bij richtlijn 95/54/EG van de Commissie van 31 oktober 1995 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 72/245/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de onderdrukking van radiostoringen veroorzaakt door motoren met elektrische ontsteking van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 266) is het toepassingsgebied van richtlijn 72/245/EEG uitgebreid met aanhangwagens. Bij de motorvoertuigen is dit onderwerp ondergebracht in de paragrafen 3 Motor, van de afdelingen 2 en 3 van hoofdstuk 3 van het Voertuigreglement. Omdat aanhangwagens geen motor hebben is in casu gekozen voor opname in paragraaf 12 Diversen van afdeling 7 van hoofdstuk 3.

#### *Artikel I, onderdeel U*

De wijziging in het twaalfde lid van artikel 5.2.11 houdt verband met het steeds strenger worden van de eisen met betrekking tot luchtverontreiniging. Omdat deze eisen sedert 31 december 1992 zo streng zijn geworden, dat zij nog slechts kunnen worden bereikt door middel van een emissiebestrijdingssysteem dat bestaat uit een katalysator en een lambdasonde, zijn deze onderdelen per eerdergenoemde datum in de Regeling permanente eisen verplicht gesteld. De datum in het twaalfde lid is hiermee in overeenstemming gebracht.

Omdat bij personenauto's die zijn voorzien van een G3-gassysteem het in het achtste lid bedoelde symbool ontbreekt en voorts in de praktijk blijkt dat het symbool regelmatig verloren raakt, bijvoorbeeld na een schade, is het dertiende lid van artikel 5.2.11 geschrapt.

#### *Artikel I, onderdeel V*

Stofhoezen dienen ter bescherming van vitale delen, zoals aandrijfassen, tegen indringing van water en vuil. Wanneer bij de stofhoezen scheurvorming optreedt, of de stofhoes niet deugdelijk is bevestigd, waardoor deze tijdens het rijden kan losraken en vervolgens zelfs geheel zou kunnen ontbreken, kan binnen een afzienbare termijn een gevaarlijke situatie ontstaan. Door het in dit onderdeel opnemen van eisen aan stofhoezen wordt deze kans tot een minimum beperkt.

#### *Artikel I, onderdeel W*

In de praktijk is gebleken dat een foutieve bevestiging van een as een verkeersonveilige situatie kan doen ontstaan. Met de onderhavige wijziging wordt dit gevaar voorkomen.

#### *Artikel I, onderdeel X*

Voor wat betreft de in dit onderdeel opgenomen toevoeging aan de artikelen 5.2.19, 5.3.19 en 5.5.19 geldt mutatis mutandis hetzelfde als is aangegeven in de toelichting bij onderdeel V.

#### *Artikel I, onderdeel Y*

Voor wat betreft de in dit onderdeel opgenomen toevoeging aan de artikelen 5.2.29, 5.3.29 en 5.5.29 geldt mutatis mutandis hetzelfde als is opgemerkt in de toelichting bij onderdeel V.

#### *Artikel I, onderdeel Z*

De implementatie van richtlijn 98/14/EG (richtlijn nr. 98/14/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1998 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 91)) heeft plaatsgevonden in de Regeling voertuigen met speciaal gebruiksdoel (Stcrt. 2000, 165). Op grond van deze regeling behoeven ambulances, kampeerauto's en begrafeniswagens met een maximum toegestane massa van meer dan 2 500 kg, indien de fabrikant daarom verzoekt, niet onverkort te voldoen aan de eisen die de diverse bijzondere richtlijnen stellen aan voertuigen in het algemeen. Met het nieuwe vijfde lid is ook het feitelijk gebruik van deze eenmaal toegelaten voertuigen op de weg mogelijk gemaakt.

#### *Artikel I, onderdeel AA*

Bij de implementatie van richtlijn 96/36/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 17 juni 1996 tot aanpassing aan de stand van de techniek van richtlijn 77/541/EEG van de Raad betreffende veiligheidsgordels en bevestigingssystemen in motorvoertuigen (PbEG L 178) bij besluit van 31 augustus 1999 (Stb. 393) is ten onrechte geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat voertuigen op grond van artikel 2.3 nog gedurende een jaar na het van kracht worden van de zwaardere eisen tot het verkeer kunnen zijn toegelaten. Tegelijkertijd is bij het vernummen van een aantal leden en het invoegen van een nieuw

eerste lid ten onrechte nagelaten de verwijzingen in het vijfde lid aan te passen. Met de in dit onderdeel onder de punten 1 en 3 opgenomen wijzigingen zijn de geconstateerde onjuistheden hersteld.

De wijziging in punt 2 van dit onderdeel is noodzakelijk om te voorkomen dat op een personenauto zowel het eerste als het tweede lid van toepassing kan zijn.

*Artikel I, onderdeel AB*

Voor wat betreft de in dit onderdeel opgenomen wijziging van de artikelen 5.2.47a, eerste lid, en 5.3.47a, eerste lid, geldt mutatis mutandis hetzelfde als is opgemerkt in de toelichting bij punt 1 van onderdeel AA.

*Artikel I, onderdeel AC*

onder 1

In de praktijk is bij de toelating van voertuigen voor 1 januari 1998 als eis gesteld dat de richtingaanwijzers aan de voorzijde van personenauto's zichtbaar moesten zijn vanuit een punt gelegen op 6 meter achter de voorzijde van het voertuig en 1 meter zijwaarts. Deze eis is thans in onderdeel f van artikel 5.2.51 doorgetrokken tot de permanente eisen.

onder 2

Bij de implementatie van richtlijn 97/28/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 11 juni 1997 tot aanpassing aan de stand van de techniek van richtlijn 76/756/EEG van de Raad betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 262) bij besluit van 31 augustus 1999 (Stb. 394) is ten onrechte geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat voertuigen op grond van artikel 2.3 nog gedurende een jaar na het van kracht worden van de zwaardere eisen tot het verkeer kunnen zijn toegelaten. Deze onjuistheid is thans in onderdeel p van artikel 5.2.51 hersteld.

*Artikel I, onderdeel AD*

Personenauto's behoeven niet te zijn voorzien van een markering aan de achterzijde. Ten onrechte waren voorheen in artikel 5.2.55, zesde lid, eisen gesteld aan een zodanige markering. Deze onjuistheid is thans hersteld.

*Artikel I, onderdeel AE*

onder 1

Voor wat betreft de wijziging van onderdeel I van artikel 5.2.57, eerste lid, geldt mutatis mutandis hetzelfde als is opgemerkt in de toelichting bij punt 2 van onderdeel AC.

onder 2

De verwijzing in onderdeel m van artikel 5.2.57, eerste lid, naar richtlijn 76/756/EEG is geschrapt, omdat het voor de verschillende handhavinginstanties nauwelijks mogelijk is de naleving van het voorschrift dat een personenauto slechts mag zijn voorzien van een dagrijlicht dat aan richtlijn 76/756/EEG voldoet, te controleren.

Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid geldt dat elke verlichting die is aangebracht op of aan een personenauto en die niet is voorgeschreven of is toegestaan, verwarringscheppend voor het overige verkeer is en derhalve ongewenst. Dit uitgangspunt heeft invulling gekregen in artikel 5.2.65, waarin met betrekking tot personenauto's een verbod is opgenomen te zijn voorzien van meer lichten dan in de artikelen 5.2.51 en 5.2.57 is voorgeschreven of toegestaan. In een aantal gevallen is echter een uitzondering op deze regel van toepassing. Bepaalde verlichte aanduidingen zijn zodanig ingeburgerd dat deze niet alleen niet verwarringscheppend zijn, maar zelfs de verkeersveiligheid verhogen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de aanduiding «taxi», waardoor de overige verkeersdeelnemers weten dat de bestuurder van het voertuig mogelijk-kerwijs zoekend rondrijdt en daardoor minder oplettend is, of de aanduiding «wegenwacht», waardoor de overige verkeersdeelnemers rekening kunnen houden met het feit dat wanneer een dergelijk voertuig stilstaat langs de weg, zich voor dat voertuig nog een ander stilstaand voertuig kan bevinden. In verband hiermee is aan artikel 5.2.57, eerste lid, een onderdeel o toegevoegd, op grond waarvan inwendig verlichte transparanten die voor het overige verkeer bij ministeriële regeling vast te stellen informatie over het gebruik of de bestemming van het voertuig bieden, zijn toegestaan. Voor de bepaling om welke informatie het gaat, is voor vaststelling bij ministeriële regeling gekozen enerzijds omdat een gedetailleerde beschrijving de controle op de naleving goed mogelijk maakt en anderzijds omdat dit een eenvoudige aanpassing van de opgenomen informatie mogelijk maakt. Tenslotte is bepaald dat bij ministeriële regeling nadere invulling wordt gegeven aan de eisen ten aanzien van de inwendig verlichte transparanten. Het gaat daarbij met name om eisen die uit verkeersveiligheidsoverwegingen worden gesteld aan bijvoorbeeld de afmetingen van de voorziening en de plaats waar de voorziening op of aan het voertuig wordt aangebracht.

*Artikel I, onderdeel AF*

Omdat de verwijzing naar richtlijn 76/756/EEG, die voorheen in onderdeel m van artikel 5.2.57, eerste lid, was vermeld, is geschrapt, is in artikel 5.2.59, tiende lid, opgenomen dat dagrijlichten niet anders dan wit mogen stralen.

*Artikel I, onderdeel AG*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van de artikelen 5.2.61, eerste lid, 5.3.61, eerste lid, en 5.5.61, eerste lid, herstelt een geconstateerde omissie.

*Artikel I, onderdeel AH*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging brengt artikel 5.2.71, tweede lid, in overeenstemming met richtlijn 98/14/EG (zie toelichting onderdeel Z).

*Artikel I, onderdeel AI*

De in punt 2 opgenomen wijziging van het elfde lid van artikel 5.3.11 betekent enerzijds een gelijktrekking met de regeling voor personenauto's in artikel 5.2.11, twaalfde lid, en anderzijds een gelijktrekking met de emissiebestrijdingseisen in de Regeling permanente eisen.

#### *Artikel I, onderdeel AJ*

Voertuigen worden steeds vaker uitgevoerd met luchtvering. De in dit onderdeel opgenomen toevoeging aan de artikelen 5.3.28, tweede lid, en 5.12.28, tweede lid, heeft dan ook als doel aan luchtvering en met name aan de luchtveerbalgen eisen te stellen. De thans opgenomen eis is een vergelijkbare eis als wordt gesteld aan bladvering. Het geeft een waarborg voor een goede werking van het veersysteem.

#### *Artikel I, onderdeel AK*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.3.36, tweede lid, herstelt een geconstateerde omissie. De in dit artikellid gestelde eis dient uitsluitend te gelden voor trommelremmen.

#### *Artikel I, onderdeel AL*

Voor wat betreft de in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.3.47 geldt mutatis mutandis hetzelfde als is opgemerkt in de toelichting bij punt 1 van onderdeel AA.

#### *Artikel I, onderdeel AM*

Met de in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.3.48, vierde lid, wordt een geconstateerde onjuistheid hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel AN*

Met de inwerkingtreding van het Voertuigreglement met ingang van 1 januari 1995 zijn de toelatingseisen met betrekking tot stootbalken van richtlijn nr. 70/221/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 76) geïmplementeerd. Thans zijn in het derde lid van artikel 5.3.49 de permanente eisen met betrekking tot stootbalken, met inachtneming van een met het betrokken bedrijfsleven overeengekomen termijn, daarmee in overeenstemming gebracht.

De wijziging van het vierde lid houdt verband met enerzijds het in overeenstemming brengen van de permanente eisen met de toelatingseisen die ingevolge artikel 3.3.37, zesde lid, in de Regeling toelatingseisen zijn gesteld en anderzijds met de vorengenoemde termijn.

Het vijfde lid komt geheel overeen met het oude vierde lid met dien verstande dat de eisen thans voor alle bedrijfsauto's gelden en niet slechts voor bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1998. Ingevolge artikel 3.3.37, vijfde lid, moeten ook bedrijfsauto's die na 31 december 1997 in gebruik zijn genomen aan deze norm voldoen.

#### *Artikel I, onderdeel AO*

In de praktijk is bij de toelating van voertuigen voor 1 januari 1998 als eis gesteld dat de richtingaanwijzers aan de voorzijde van bedrijfsauto's zichtbaar moesten zijn vanuit een punt gelegen op 6 meter achter de voorzijde van het voertuig en 1 meter zijwaarts. Deze eis is thans doorgetrokken tot de permanente eisen.

Omdat de toelatingseisen met betrekking tot retroreflectoren voor gelede bussen in artikel 3.3.40 (onderdeel J) en artikel 3.3.41 (onderdeel K)



zijn gewijzigd, zijn in punt 2 van dit onderdeel de betrokken eisen voor het gebruik op de weg daarmee in overeenstemming gebracht.

#### *Artikel I, onderdeel AP*

Voor wat betreft de wijziging in punt 1 van dit onderdeel geldt mutatis mutandis hetzelfde als is opgemerkt in de toelichting bij punt 2 van onderdeel AE.

De wijzigingen in punt 2 van dit onderdeel zijn ingegeven door de praktijk op de weg. Ten aanzien van de in artikel 5.3.57, eerste lid, onderdeel o, opgenomen inwendig verlichte transparanten geldt mutatis mutandis hetzelfde als bij punt 3 van onderdeel AE.

Bij vuilniswagens zijn de reguliere remlichten voor het overige verkeer vaak niet goed zichtbaar omdat deze door de werkzaamheden van het personeel van de vuilnisophaaldienst worden afgeschermd. Teneinde dit negatieve effect op de verkeersveiligheid op te heffen, is in artikel 5.3.57, een nieuw onderdeel p opgenomen, op grond waarvan twee extra remlichten mogen zijn aangebracht.

#### *Artikel I, onderdeel AQ*

Omdat de verwijzing naar richtlijn 76/756/EEG, die voorheen in onderdeel n van artikel 5.3.57, eerste lid, was vermeld, is geschrapt, is in artikel 5.3.59, negende lid, opgenomen dat dagrijlichten niet anders dan wit mogen stralen. Voorts is in het tiende lid opgenomen dat (evenals bij personenauto's) het derde remlicht niet anders dan rood mag stralen.

#### *Artikel I, onderdeel AR*

De toevoeging van de volzin aan het eerste lid van artikel 5.3.69 houdt verband met het feit dat er typegoedgekeurde schotelkoppelingen zijn die zijn voorzien van speciale slijtagevlakken van kunststof. Bij de beoordeling van de slijtage van deze koppelingen moeten deze vlakken worden uitgezonderd.

De wijziging in het tweede en het schrappen van het vierde lid van artikel 5.3.69 houden verband met het feit dat bij de toelating in de typegoedkeuring van de schotelkoppeling geen minimum aantal bevestigingsbouten voor de montage is vastgelegd. De *oude* permanente eis van tenminste 8 bouten (tweede lid) en tenminste 12 bouten (vierde lid) is derhalve vervallen. De wijziging van het derde lid van artikel 5.3.69 is noodzakelijk geworden door de wijziging van het tweede lid. De oude verwijzing naar het tweede lid is vervangen door een beschrijving van de schotelkoppeling.

#### *Artikel I, onderdeel AS*

Met de in dit onderdeel opgenomen toevoeging aan artikel 5.4.6 is enerzijds de permanente eis met betrekking tot de maximale breedte van een motorfiets met zijspan in overeenstemming gebracht met de toelatingseis en is anderzijds dezelfde maximale breedte opgenomen voor motorrijtuigen op drie asymmetrisch geplaatste wielen, omdat dit in de praktijk motorfietsen zijn met een zijspanwagen die niet kan worden losgekoppeld.

#### *Artikel I, onderdeel AT*

In het tweede lid van artikel 5.4.38 is in onderdeel a een ten minste te behalen remvertraging voorgeschreven voor twee bedrijfsremmen. Vanuit

een oogpunt van consistentie is het aantal in de aanhef van dat tweede lid voorgeschreven bedrijfsremmen daarmee in overeenstemming gebracht. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de wijziging van het derde en het vierde lid.

#### *Artikel I, onderdeel AU*

Recentelijk is een type driewielig motorrijtuig op de markt verschenen, dat voldoet aan de eisen opgenomen in richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEG L 124) en dat derhalve is voorzien van een typegoedkeuring, maar waarvan de constructie zodanig is, dat het aanbrengen van een kentekenplaat aan de voorzijde niet mogelijk is. Dit is niet verrassend, omdat er geen geharmoniseerde eisen ten aanzien van kentekenplaten aan de voorzijde zijn. De voorheen in artikel 5.5.1 voorgeschreven aanwezigheid van kentekenplaten aan de voorzijde was dan ook een puur nationale eis.

Omdat op grond van artikel 15 van vorengenoemde richtlijn het in het verkeer brengen en het gebruik van voertuigen die aan de bepalingen van de richtlijn beantwoorden niet mag worden verboden, is in dit onderdeel het artikel 5.5.1. zodanig gewijzigd dat voor driewielige motorrijtuigen een kentekenplaat aan de voorzijde niet vereist is, maar wel is toegestaan.

#### *Artikel I, onderdeel AV*

Met het opnemen van artikel 5.5.21 is voor driewielige motorrijtuigen aangesloten bij hetgeen met betrekking tot de wielbasis van personenauto's in artikel 5.2.21 en van bedrijfsauto's in artikel 5.3.21 is opgenomen. Hierdoor is de consistentie van het Voertuigreglement bevorderd. Aangezien er echter ook driewielige motorrijtuigen met kettingaandrijving bestaan en de ketting doorgaans wordt gespannen door verplaatsing van het aangedreven wiel, is voor deze voertuigen een toegestane afwijking van 1,0% onvoldoende. Voor driewielige motorrijtuigen met kettingaandrijving is aangesloten bij de voor motorfietsen toegestane afwijking van 60 mm. De toegestane afwijkingen berusten op ervaringsregels.

#### *Artikel I, onderdeel AW*

Voor de toelichting bij dit onderdeel geldt mutatis mutandis hetzelfde als voor onderdeel Y geldt.

#### *Artikel I, onderdeel AX*

Voor dit onderdeel geldt mutatis mutandis hetzelfde als voor punt 3 van onderdeel AE geldt.

#### *Artikel I, onderdeel AY*

Ingevolge artikel 3.6.41 zijn waarschuwingsknipperlichten bij de toelating van bromfietsen toegestaan. Omdat waarschuwingsknipperlichten knipperende lichten zijn, is de onderhavige wijziging van artikel 5.6.64 noodzakelijk.

#### *Artikel I, onderdeel BA*

In onderdeel Q zijn de toelatingseisen in artikel 3.7.6 aangepast aan eisen die in de praktijk van de toelating van aanhangwagens zijn gehanteerd. Thans zijn in artikel 5.12.6 de permanente eisen, met

inachtneming van een overeenkomstig artikel 30, eerste lid, van de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 gestelde termijn van drie jaren, met die aangepaste toelatingseisen in overeenstemming gebracht.

*Artikel I, onderdelen BB en BC*

Bij het ontbreken van de hoes of bij scheurvorming wordt de fuseekogel respectievelijk de stuurkogel te snel aangetast. De kogel zal als gevolg daarvan binnen korte tijd niet meer aan de gestelde eisen voldoen, waardoor het voertuig onveilig wordt. Teneinde dit te voorkomen is in artikel 5.12.19 een nieuw tweede lid en in artikel 5.12.29 een nieuw derde lid toegevoegd op grond waarvan eisen ten aanzien van de deugdelijkheid van de stofhoezen worden gesteld.

*Artikel I, onderdeel BD*

Voor dit onderdeel geldt mutatis mutandis hetzelfde als voor onderdeel AN geldt.

*Artikel I, onderdeel BE*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.12.53 herstelt een geconstateerde omissie.

*Artikel I, onderdeel BF*

Voor wat betreft de in dit onderdeel ten aanzien van de extra remlichten voor vuilniswagens opgenomen toevoeging geldt hetzelfde als is aangegeven in de toelichting bij onderdeel AP. De toevoeging van het onderdeel k aan artikel 5.12.57, eerste lid, betreft het in overeenstemming brengen met de praktijk van de toelating. Een goedgekeurde aanhangwagen kan zijn voorzien van een lampje aan de voorzijde dat ook bij daglicht goed zichtbaar is. Dit lampje kan de bestuurder waarschuwen in geval van een breuk in de stroomvoorziening van het antiblokkeersysteem dan wel dat de druk in het besturingssysteem te laag is.

*Artikel I, onderdeel BG*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.12.59 herstelt een geconstateerde omissie.

*Artikel I, onderdeel BH*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.12.61 herstelt een geconstateerde omissie.

*Artikel I, onderdeel BI*

Het op ondeskundige wijze lassen van een trekoog kan het trekoog ernstig verzwakken, waardoor de kans op afbreken ontstaat. Om een dergelijke ongewenste situatie te voorkomen is aan artikel 5.12.68 een zesde lid toegevoegd waarin het herstellen van een defect trekoog van een aanhangwagen door middel van lassen of oplassen wordt verboden.

*Artikel I, onderdeel BJ*

Het schrappen van de verplichting voor een aanhangwagen met een massa van meer dan 750 kg, maar minder dan 3 500 kg, om vanaf 1 januari 2005 te zijn voorzien van een goed werkende bedrijfsrem, heeft te maken met nieuwe communautaire ontwikkelingen op dit punt.

Terwijl het er lange tijd naar heeft uitgezien dat er voor deze categorie voertuigen in communautair verband vanaf 1 januari 2005 een dergelijke eis zou worden gesteld, is inmiddels duidelijk geworden dat zulks niet, althans niet in deze vorm, het geval zal zijn. Omdat het niet de bedoeling is dat er voor deze voertuigen nationaal strengere eisen worden gesteld dan die welke in communautair verband zullen gelden, is ervoor gekozen om deze verplichting te doen vervallen.

*Artikel I, onderdeel BK*

Gegeven het feit dat rijdende werktuigen, op grond van artikel 3.3.6, vijfde lid, een lengte van 20,00 m mogen hebben, is het evident dat voor een samenstel van rijdend werktuig met aanhangwagen niet de maximum lengte van 18,75 m van het tweede lid van artikel 5.18.11 kan gelden. In dit onderdeel is derhalve artikel 5.18.11 uitgebreid met een lid op grond waarvan een samenstel van rijdend werktuig en aanhangwagen 20,00 m mag bedragen.

*Artikel I, onderdeel BL*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van de artikelen 5.18.12 en 5.18.12a herstelt een geconstateerde onjuistheid.

*Artikel I, onderdeel BM*

Omdat rijdende werktuigen ingevolge artikel 3.3.6, vijfde lid, een lengte van 20,00 m mogen hebben, is het mogelijk dat deze voertuigen, als afzonderlijk voertuig of als samenstel van rijdend werktuig en aanhangwagen, niet binnen de maximaal toegestane bestreken baan van het eerste lid van artikel 5.18.16 blijven. Om die reden is de groep voertuigen waarop het eerste lid niet van toepassing is, uitgebreid door middel van toevoeging van deze voertuigen en samenstellen van voertuigen aan het derde lid van artikel 5.18.16.

*Artikel I, onderdeel BN*

In punt 1 van dit onderdeel is artikel 5.18.18, tweede lid, in overeenstemming gebracht met artikel 3.3.10, vierde lid. Voorts is bij de implementatie van richtlijn 96/53/EG de definitie van geleed motorrijtuig vervangen door de definitie van gelede bus. Met de in het tweede punt van dit onderdeel opgenomen wijziging is het derde lid van artikel 5.18.18 daarmee in overeenstemming gebracht.

*Artikel I, onderdeel BO*

De in punt 1 van dit onderdeel opgenomen wijziging houdt verband met het feit dat er voor motorfietsen geen inrichtingsomschrijvingen worden opgenomen in het kentekenregister of op het kentekenbewijs. Om deze reden zijn motorfietsen uitgezonderd van de in de aanhef van het eerste lid van artikel 6.4 bedoelde voertuigen.

Voorts is aan het derde lid van artikel 6.4 een verwijzing naar de paragrafen algemeen, carrosserie, motor, ophanging en remmen toegevoegd, omdat bij een wijziging van de carrosserie ten behoeve van het gebruik door gehandicapten of het vervoer van gehandicapten slechts aspecten uit deze paragrafen worden gewijzigd.

#### *Artikel I, onderdeel BP*

Met het opnemen in artikel 6.5 van driewielige motorrijtuigen is dit artikel in overeenstemming gebracht met artikel 5.5.21 (zie onderdeel AV).

#### *Artikel I, onderdeel BQ*

Bij een wijziging van het remsysteem (artikel 6.10) of een wijziging van de stuurinrichting (artikel 6.11) is het mogelijk dat een voertuig geheel aan de eisen met betrekking tot het remsysteem respectievelijk de stuurinrichting voldoet, maar dat het voertuig toch ondeugdelijk, en daarmee verkeersonveilig, is. Teneinde te voorkomen dat een dergelijk onveilig voertuig tot de weg moet worden toegelaten, is aan artikel 6.10 respectievelijk aan artikel 6.11 toegevoegd dat het voertuig moet voldoen aan de in de paragraaf algemeen van hoofdstuk 3 opgenomen eisen.

#### *Artikel II, onderdeel A*

De implementatie van richtlijn nr. 97/27/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juli 1997 betreffende massa's en afmetingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG (PbEG L 233) bij besluit van 19 september 2001 (Stb. 448) heeft abusievelijk tot gevolg gehad dat het bij besluit van 18 januari 1999 (Stb. 28) vastgestelde overgangsrecht voor bedrijfsauto's, niet zijnde bussen, met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg en aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 10 000 kg deels een andere inhoud heeft gekregen. Met de onderhavige wijziging is deze onjuistheid hersteld.

#### *Artikel II, onderdeel B*

Met de aanpassing van artikel 5.12.6, waarbij in vervolg op de gedurende een aantal jaren gehanteerde toelatingspraktijk een aantal normen voor het gebruik op de weg iets soepeler zijn geworden, bestaat aan de in artikel III van het besluit van 18 januari 1999 (Stb. 28) opgenomen overgangsregeling geen behoefte meer. Om deze reden is in dit onderdeel deze bepaling geschrapt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs