

---

## **355**

### **Besluit van 24 juni 2005, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met enkele technische aanpassingen**

---

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 29 maart 2005, nr. HDJZ/AWW/2005-836, 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 19 mei 2005, nr. W09.05.0109/V);  
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 juni 2005, nr. HDJZ/AWW/2005-1335, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Voertuigreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel n1 wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:  
n1a. CNG-installatie: het geheel van gemonteerde onderdelen dat het mogelijk maakt om als brandstof voor de voortstuwingsmotor gebruik te maken van Compressed Natural Gas (CNG);.

2. Na onderdeel ae wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:  
ae1. LPG-installatie: het geheel van gemonteerde onderdelen dat het mogelijk maakt om als brandstof voor de voortstuwingsmotor gebruik te maken van Liquefied Petroleum Gas (LPG);.

B

Artikel 1a.3, vijfde lid, komt te luiden:

5. Het eerste lid is niet van toepassing op bromfietsen ten aanzien waarvan een goedkeuring voor een individueel voertuig als bedoeld in artikel 26 van de Wegenverkeerswet 1994 is verleend of 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.

C

In artikel 3.2.1, tweede lid, wordt «3.2.13, eerste en tweede lid,» vervangen door: 3.2.13, eerste lid,.

D

Artikel 3.2.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Het brandstofsysteem van personenauto's voorzien van een LPG- of CNG-installatie moet voldoen aan de door Onze Minister gestelde eisen.
  2. Het tweede lid vervalt onder vernummering van het derde tot tweede lid.

E

De artikelen 3.2.30, 3.3.30, 5.2.43, 5.3.43, 5.7.43, 5.8.43 en 5.10.43 worden als volgt gewijzigd:

1. «ruitewisserinstallatie» wordt telkens vervangen door: ruitenwisherinstallatie.
2. «ruitesproeierinstallatie» wordt telkens vervangen door: ruitensproeierinstallatie.

F

In artikel 3.2.30, derde lid, wordt na «die in gebruik worden genomen na 30 september 1971» ingevoegd: doch voor 1 januari 1995.

G

Artikel 3.3.10, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van onderdeel d vervalt «en».
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door «, en» wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
  - f. 3.500 kg indien het trekkende voertuig een bus betreft.

H

In artikel 3.3.11, tweede lid, wordt «richtlijn 2001/85» vervangen door: richtlijn 2001/85/EG .

I

Artikel 3.3.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Het brandstofsysteem van bedrijfsauto's voorzien van een LPG- of CNG-installatie moet voldoen aan de door Onze Minister gestelde eisen.
  2. Het tweede lid vervalt onder vernummering van het derde tot tweede lid.

J

Artikel 3.3.55 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst en de zinsnede «, bestemd voor het vervoer van goederen,» wordt vervangen door: met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg, met uitzondering van bussen,.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. Indien bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg die in gebruik zijn genomen na 31 december 1994, zijn voorzien van inrichtingen ter bescherming tegen ongeoorloofd gebruik van het voertuig, moeten deze inrichtingen voldoen aan richtlijn 74/61/EEG.

K

Artikel 3.4.13 komt te luiden:

#### **Artikel 3.4.13**

Het brandstofsysteem van motorfietsen voorzien van een LPG- of CNG-installatie moet voldoen aan de door Onze Minister gestelde eisen.

L

Artikel 3.5.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Het brandstofsysteem van driewielige motorrijtuigen voorzien van een LPG- of CNG-installatie moet voldoen aan de door Onze Minister gestelde eisen.
  2. Het tweede lid vervalt onder vernummering van het derde tot tweede lid.

M

In artikel 5.2.7, tweede lid, artikel 5.3.7, tweede lid, artikel 5.7.7, derde lid en artikel 5.8.7, tweede lid, wordt «De totale massa» telkens vervangen door: De totale massa of de som van de aslasten.

N

In artikel 5.2.10, negende lid, vervalt «van rubber».

O

Na artikel 5.2.10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.2.10a**

1. Indien de personenauto is voorzien van een CNG-installatie, moet deze, onverminderd artikel 5.2.9, voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen.
2. De CNG-tank:
  - a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig, en
  - b. mag geen deuken vertonen.
3. De CNG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst.

4. Indien de CNG-tank in gebruik is genomen na 19 juli 2002, mag de geldigheid van de goedkeuring niet verstreken zijn. CNG-tanks die voor 20 juli 2002 in gebruik zijn genomen en waarvan de gegevens omtrent de geldigheid van de goedkeuring niet beschikbaar zijn, mogen niet ouder zijn dan 10 jaar, dan wel mag het voertuig niet ouder zijn dan 10 jaar.

5. Op de CNG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig, met uitzondering van een verwarmingsinstallatie ten behoeve van de personenruimte of laadruimte.

6. Indien het voertuig in gebruik genomen is na 1 juli 1995, moet het voertuig zijn voorzien van een goed werkende automatische tankafsluiter.

7. De onderdelen van de CNG-installatie moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

8. De leidingen en gasvoerende slangen mogen geen knikken vertonen.

9. De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is.

P

Artikel 5.2.51 wordt als volgt gewijzigd:

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

2. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. twee dimlichten, met dien verstande dat met ingang van 1 januari 2006 dimlichten met gasontladingslichtbronnen en andere lichtbronnen met een lichtsterkte van meer dan 2000 lumen voldoen aan door Onze Minister gestelde eisen voor deze lichtbronnen, alsmede voor de installatie daarvan;.

3. Het eerste lid, onderdeel p, onder 1°, komt te luiden:

1°. het midden van het lichtdoorlatende gedeelte zich bevindt in het middenlangsvlak van het voertuig of de rand van het lichtdoorlatende gedeelte op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf dit middenlangsvlak indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw kan worden bevestigd, en.

4. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel h, worden twee extra remlichten aangebracht, indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw binnen 0,15m vanaf het middenlangsvlak kan worden bevestigd.

Q

Het vijfde lid van artikelen 5.2.55, 5.3.55, 5.4.55, 5.5.55, en 5.12.55 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste volzin wordt «lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd,» telkens vervangen door: lichten en retroreflectoren, voorzover het het lichtdoorlatend gedeelte betreft, mogen ten hoogste een vierde deel zijn afgeschermd.

2. De tweede volzin vervalt telkens.

## R

Artikel 5.2.57 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel I, onder 1°, komt te luiden:  
1°. het midden van het lichtdoorlatende gedeelte zich bevindt in het middenlangsvlak van het voertuig of de rand van het lichtdoorlatende gedeelte op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf dit middenlangsvlak indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw kan worden bevestigd, en.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:  
4. In afwijking van het eerste lid, onderdeel I, kunnen twee extra remlichten worden aangebracht, indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw binnen 0,15m vanaf het middenlangsvlak kan worden bevestigd.

## S

Na artikel 5.3.10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 5.3.10a**

1. Indien de bedrijfsauto is voorzien van een CNG-installatie, moet deze, onverminderd artikel 5.3.9, voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen.
2. De CNG-tank:
  - a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig, en
  - b. mag geen deuken vertonen.
3. De CNG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst.
4. Indien de CNG-tank in gebruik is genomen na 19 juli 2002, mag de geldigheid van de goedkeuring niet verstreken zijn. CNG-tanks die voor 20 juli 2002 in gebruik zijn genomen en waarvan de gegevens omtrent de geldigheid van de goedkeuring niet beschikbaar zijn, mogen niet ouder zijn dan 10 jaar, dan wel mag het voertuig niet ouder zijn dan 10 jaar.
5. Op de CNG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig, met uitzondering van een verwarmingsinstallatie ten behoeve van de personenruimte of laadruimte.
6. Indien het voertuig in gebruik genomen is na 1 juli 1995, moet het voertuig zijn voorzien van een goed werkende automatische tankafsluiter.
7. De onderdelen van de CNG-installatie moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.
8. De leidingen en gasvoerende slangen mogen geen knikken vertonen.
9. De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is.

## T

Artikel 5.3.27 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt na «van bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg» ingevoegd: en van T100-bussen.
2. In het zevende lid wordt na «in gebruik genomen na 31 december 1997,» ingevoegd: en op de band van een T100-bus.

## U

In artikel 5.3.31, zevende lid, vervalt «en niet zijn toegepast in de direkte omgeving van hete delen».

## V

Aan artikel 5.3.37 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Bij bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31 december 1997 moeten de voorraad- en commandoleiding zijn voorzien van goedwerkende automatische afsluiters.

## W

Artikel 5.3.45a, derde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eind van onderdeel b wordt «of» vervangen door een komma.
2. Onder vervanging van de punt aan het eind van onderdeel c door «, of» wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
  - d. met een toegestane maximum massa van niet meer dan 7500 kg en in gebruik genomen na 19 oktober 2005, indien geen trottoirspiegel is gemonteerd.

## X

In artikel 5.3.47, eerste lid, wordt na «die na 31 december 1997 in gebruik zijn genomen,» ingevoegd: en T100-bussen.

## Y

Artikel 5.3.49 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «1 januari 1996» vervangen door: 1 januari 1998.
2. In het derde lid wordt «30 september 2004» vervangen door: 31 december 2004.

## Z

Artikel 5.3.51, onderdeel b, komt te luiden:

b. twee dimlichten, met dien verstande dat met ingang van 1 januari 2006 dimlichten met gasontladingslichtbronnen en andere lichtbronnen met een lichtsterkte van meer dan 2000 lumen voldoen aan door Onze Minister gestelde eisen voor deze lichtbronnen, alsmede voor de installatie daarvan;.

## AA

Artikel 5.3.57, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel m, onder 1°, komt te luiden:
  - 1°. het midden van het lichtdoorlatende gedeelte zich bevindt in het middenlangsvlak van het voertuig of de rand van het lichtdoorlatende gedeelte op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf dit middenlangsvlak indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw kan worden bevestigd, en.

2. Onderdeel p vervalt.

3. Onder verlettering van onderdelen n en o tot onderdelen p en q, worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:

n. In afwijking van onderdeel m kunnen bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg twee extra remlichten worden aangebracht, indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw binnen 0.15m vanaf het middenlangsvlak kan worden bevestigd.

o. Bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg kunnen, in afwijking van onderdeel m, twee extra remlichten worden aangebracht.

BB

Artikel 5.3.72 vervalt.

CC

Na artikel 5.4.10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.4.10a**

1. Indien de motorfiets is voorzien van een CNG-installatie, moet deze, onverminderd artikel 5.4.9, voldoen aan de in het tweede tot en met achtste lid gestelde eisen.

2. De CNG-tank:

- a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig, en
- b. mag geen deuken vertonen.

3. Indien de CNG-tank in gebruik is genomen na 19 juli 2002, mag de geldigheid van de goedkeuring niet verstreken zijn. CNG-tanks die voor 20 juli 2002 in gebruik zijn genomen en waarvan de gegevens omtrent de geldigheid van de goedkeuring niet beschikbaar zijn, mogen niet ouder zijn dan 10 jaar, dan wel mag het voertuig niet ouder zijn dan 10 jaar.

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

5. Indien het voertuig in gebruik genomen is na 1 juli 1995, moet het voertuig zijn voorzien van een goed werkende automatische tankafsluiter.

6. De onderdelen van de CNG-installatie moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

7. De leidingen en gasvoerende slangen mogen geen knikken vertonen.

8. De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is.

DD

Artikel 5.4.51, eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:

e. een of twee achterlichten;.

EE

Artikel 5.4.57, eerste lid, onderdeel f komt te luiden:

f. ambergele retroreflectoren aan de voorste zijanten van het voertuig, ambergele of rode retroreflectoren aan de achterste zijanten van het voertuig;.

Na artikel 5.5.10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.5.10a**

1. Indien het driewielige motorrijtuig is voorzien van een CNG-installatie, moet deze, onverminderd artikel 5.5.9, voldoen aan de in de in het tweede tot en met achtste lid gestelde eisen.

2. De CNG-tank:

a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig, en

b. mag geen deuken vertonen.

3. De CNG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst.

4. Indien de CNG-tank in gebruik is genomen na 19 juli 2002, mag de geldigheid van de goedkeuring niet verstreken zijn. CNG-tanks die voor 20 juli 2002 in gebruik zijn genomen en waarvan de gegevens omtrent de geldigheid van de goedkeuring niet beschikbaar zijn, mogen niet ouder zijn dan 10 jaar, dan wel mag het voertuig niet ouder zijn dan 10 jaar.

5. Op de CNG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig, met uitzondering van een verwarmingsinstallatie ten behoeve van de personenruimte of laadruimte.

6. Indien het voertuig in gebruik genomen is na 1 juli 1995, moet het voertuig zijn voorzien van een goed werkende automatische tankafsluiter.

7. De onderdelen van de CNG-installatie moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.

8. De leidingen en gasvoerende slangen mogen geen knikken vertonen.

9. De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is.

GG

Artikel 5.6.3 komt te luiden:

#### **Artikel 5.6.3**

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 bromfietsen 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 de bromfiets 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.

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



HH

Artikel 5.6.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. De bovenbouw van bromfietsen moet deugdelijk op het onderstel dan wel het frame zijn bevestigd.

II

Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt in artikel 5.6.8 een lid ingevoegd, luidende:

3. Bromfietsen mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de in het eerste en tweede lid genoemde constructiesnelheid te bemoeilijken of te beïnvloeden.

JJ

Artikel 5.6.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
  2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd.
2. Het derde lid vervalt onder vernummering van het vierde tot en met zevende lid tot derde tot en met zesde lid.
3. In het vijfde lid (nieuw) wordt «vijfde lid» vervangen door: vierde lid.
4. In het zesde lid (nieuw) wordt «vijfde en zesde lid» vervangen door: vierde en vijfde lid.

KK

Artikel 5.6.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «2.» geplaatst.
2. Voor het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  1. De accu van bromfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd.

LL

Na artikel 5.6.13 wordt in paragraaf 4 een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 5.6.15**

Bromfietsen, die na 31 december 2006 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is.

MM

Na artikel 5.6.18 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 5.6.19**

1. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels van bromfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd.

2. Stofhoezen van fuseekogels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten.
3. De fuseepennen, -lageringen, -bussen en -kogels alsmede de overige draaipunten van de wielophanging mogen niet te veel speling vertonen.
4. 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.
5. Onze Minister stelt regels vast omtrent het derde lid.

#### **Artikel 5.6.20**

1. Van bromfietsen met drie of vier wielen:
  - a. mogen de wiellagers niet te veel speling vertonen;
  - b. mogen verschijnselen van slijtage of beschadiging niet hoorbaar of voelbaar zijn.
2. Onze Minister stelt regels vast omtrent het eerste lid, onderdeel a.

NN

Artikel 5.6.29 komt te luiden:

#### **Artikel 5.6.29**

1. Van bromfietsen met twee wielen:
  - a. moeten de voor de overbrenging van de stuurkrachten noodzakelijke onderdelen deugdelijk zijn bevestigd;
  - b. moet de voorvork zonder zware punten in het balhoofd kunnen draaien, en
  - c. mag de balhoofdlagering geen zichtbare speling vertonen.
2. Van bromfietsen op drie of vier wielen:
  - a. moeten de bestuurde wielen goed reageren op de draaiing van het stuurwiel;
  - b. mogen bij draaiing van het stuurwiel tot aan de aanslagen geen weerstanden voelbaar zijn en moeten de wielen onderscheidenlijk de banden vrij kunnen draaien;
  - c. moeten de voor de overbrenging van de sturbeweging bestemde onderdelen 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;
  - d. moeten stofhoezen van het stuurhuis en de stuurkogels deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten;
  - e. moeten kruiskoppelingen een zichtbaar spelingvrije overbrenging kunnen bewerkstelligen;
  - f. mogen flexibele koppelingen niet in ernstige mate zijn gescheurd en de vulkanisatie mag niet in ernstige mate zijn losgeraakt;
  - g. mogen de verbindingen in het stangenstelsel niet te veel speling vertonen; en
  - h. mag, indien een gedeelte van de binnenkant van het stuurkogelhuis en van de stuurkogel zichtbaar is doordat de hoes is beschadigd of ontbreekt, dit gedeelte geen corrosie vertonen.
3. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot het tweede lid, onderdelen c, en f.

OO

Artikel 5.6.38 komt te luiden:

### **Artikel 5.6.38**

1. Bromfietsen op twee wielen, in gebruik genomen na 31 december 2006, 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 2,5 m/s<sup>2</sup> bedraagt;
- b. bij gebruik van de achterwielrem ten minste 2,4 m/s<sup>2</sup> bedraagt, en
- c. bij gebruik van de voorwielrem en de achterwielrem tezamen ten minste 4,0 m/s<sup>2</sup> bedraagt.

2. Bromfietsen op twee wielen in gebruik genomen voor 1 januari 2007 moeten zijn voorzien van twee bedrijfsremmen met onafhankelijke bedieningsorganen en overbrengingen, waarvan de één tenminste op het voorwiel en de ander tenminste op het achterwiel werkt. De remvertraging van de voorwielrem en de achterwielrem tezamen moet op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste 4,0 m/s<sup>2</sup> bedragen.

3. Bromfietsen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien van een bedrijfsreminrichting waarmee, bij bediening van de voor- en achterrem tezamen, hetzij bij bediening van een gezamenlijke reminrichting, de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste 4,0 m/s<sup>2</sup> bedraagt.

4. De in het derde lid bedoelde bedrijfsreminrichting moet op alle wielen werken.

PP

Aan artikel 5.6.41 worden vier leden toegevoegd, luidende:

3. De deuren van bromfietsen 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.

4. Het slot en de scharnieren van de motorkap of het kofferdeksel aan de voorzijde van het voertuig moeten een goede sluiting waarborgen.

5. De bevestiging van de scharnieren van de deuren, de motorkap en het kofferdeksel mag niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast.

6. Onze Minister stelt regels vast omtrent het vijfde lid.

QQ

Na artikel 5.6.41 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

### **Artikel 5.6.43**

1. Bromfietsen met een voorruit, die na 31 december 2006 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitenwisserinstallatie die de bestuurder voldoende uitzicht geeft.

2. Bromfietsen met een voorruit, die na 31 december 2006 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een goed werkende ruitensproeierinstallatie.

### **Artikel 5.6.45**

1. Bromfietsen, die na 31 december 2006 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van een linker buitenspiegel.

2. In afwijking van het eerste lid moeten bromfietsen op meer dan twee wielen met gesloten carrosserie, die na 31 december 2006 in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van een binnenspiegel en een linker buitenspiegel dan wel zijn voorzien van een linker en een rechter buitenspiegel.

3. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.

4. Het spiegelglas van de verplichte spiegels mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.

RR

Artikel 5.6.46, tweede lid, komt te luiden:

2. Voetsteunen moeten deugdelijk zijn aangebracht.

SS

Na artikel 5.6.46 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.6.47**

1. Bromfietsen op meer dan twee wielen met een gesloten carrosserie en een ledige massa van meer dan 250 kg, die na 31 december 2006 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien van autogordels voor alle naar voren gerichte zitplaatsen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op klapstoelen.

3. 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.

4. 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.

TT

In artikel 5.6.48, tweede lid, vervalt «moeten goed zijn afgeschermd en».

UU

Artikel 5.6.51 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de punt aan het slot van het eerste lid, onderdeel c, door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

d. een of twee remlichten indien de bromfiets een vermogen van meer dan 0,5 kW en een maximumsnelheid van meer dan 25 km/h heeft en in gebruik is genomen na 31 december 2006;

e. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat indien de bromfiets in gebruik is genomen na 31 december 2006.

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van het tweede lid, onderdeel g, door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

h. een installatie ter verlichting van de aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte kentekenplaat indien de bromfiets in gebruik is genomen na 31 december 2006.

VV

Artikel 5.6.53 komt te luiden:

#### **Artikel 5.6.53**

1. De dimlichten en stadslichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. De richtingaanwijzers 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 stralen.
5. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

#### WW

Artikel 5.6.55 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid wordt «lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd.» vervangen door: lichten en retroreflectoren, voorzover het het lichtdoorlatend gedeelte betreft, mogen ten hoogste een vierde deel zijn afgeschermd.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  7. Remlichten van bromfietsen in gebruik genomen na 31 december 2006 moeten werken bij bediening van zowel de achterwielrem als de voorwielrem.

#### XX

Artikel 5.6.57 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel g, wordt na «kentekenplaat» ingevoegd: , indien de bromfiets in gebruik is genomen voor 1 januari 2007.
2. In het tweede lid, onderdeel c, wordt na «kentekenplaat» ingevoegd: , indien de bromfiets in gebruik is genomen voor 1 januari 2007.
3. Het tweede lid, onderdeel e, komt te luiden:
  - e. naar voren gerichte witte retroreflectoren.
4. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma worden vier onderdelen toegevoegd, luidende:
  - f. twee mistlichten aan de voorzijde van het voertuig;
  - g. een of twee mistlichten aan de achterzijde van het voertuig;
  - h. een of twee achteruitrijlichten;
  - i. een derde remlicht.

#### YY

Artikel 5.6.59 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «Het grote licht» ingevoegd: het mistlicht aan de voorzijde, het achteruitrijlicht.
2. In het tweede lid wordt na «Het achterlicht» ingevoegd: het mistlicht aan de achterzijde, het derde remlicht.
3. Onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  4. De kentekenplaatverlichting mag niet anders dan wit stralen en mag niet naar achteren stralen.

## ZZ

In artikel 5.7.55, vijfde lid, wordt «voor zover niet anders is bepaald, niet zijn afgeschermd.» vervangen door: voorzover het het lichtdoorlatend gedeelte betreft, ten hoogste een vierde deel zijn afgeschermd.

## AAA

Aan artikel 5.12.7 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. De som van de aslasten van autonome aanhangwagens mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum massa.

## BBB

In artikel 5.12.49, derde lid, wordt «30 september 2004» vervangen door: 31 december 2004.

## CCC

Artikel 5.12.57, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel i, onder 1°, komt te luiden:

1°. het midden van het lichtdoorlatende gedeelte zich bevindt in het middenlangsvlak van het voertuig of de rand van het lichtdoorlatende gedeelte op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf dit middenlangsvlak indien het derde remlicht niet op een vast deel van de carrosserie of bovenbouw kan worden bevestigd, en.

2. Onderdeel j komt te luiden:

j. in afwijking van onderdeel i kunnen twee extra remlichten worden aangebracht;.

## DDD

Artikel 5.13.51 wordt als volgt gewijzigd:

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

2. In het eerste lid, onderdeel g, wordt «1 januari 2005» vervangen door: 1 juli 2006.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Het eerste lid, onderdeel g, is niet van toepassing op een aanhangwagen die wordt getrokken door een voertuig dat niet is voorzien van één of twee mistlichten aan de achterzijde.

## EEE

In artikel 5.15.50 wordt de zinsnede «een motorfiets» vervangen door: een motorfiets of bromfiets.

## FFF

Aan artikel 5.15.51, tweede lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

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

### GGG

In artikel 5.18.17, eerste lid, wordt na «overschreden» ingevoegd: of de som van de aslasten, uitgezonderd de aslasten van niet autonome aanhangwagens, meer bedraagt dan de toegestane maximum massa.

### HHH

Artikel 5.18.18 wordt als volgt gewijzigd:

1. De eerste volzin van het eerste lid komt te luiden:

Onverminderd artikel 5.12.7 mag de totale massa van aanhangwagens of de som van de aslasten van autonome aanhangwagens niet meer bedragen dan de in het kentekenregister of op het kentekenbewijs van het trekkend motorrijtuig vermelde toegestane maximum te trekken massa.

2. In het tweede lid wordt de zinsnede «totale massa» telkens vervangen door: totale massa of de som van de aslasten.

### III

Artikel 5.18.18a wordt als volgt gewijzigd:

1. De zin aan het slot van het eerste lid komt te luiden:

In elk geval mag de massa van aanhangwagens of de som van de aslasten van autonome aanhangwagens niet meer bedragen dan 3500 kg.

2. De zin aan het slot van het tweede lid komt te luiden:

In elk geval mag de massa van aanhangwagens of de som van de aslasten van autonome aanhangwagens niet meer bedragen dan 750 kg.

3. De eerste volzin van het derde lid komt te luiden:

De massa van aanhangwagens of de som van de aslasten van autonome aanhangwagens achter driewielige motorrijtuigen mag niet meer bedragen dan de in het kentekenregister of op het kentekenbewijs van het trekkend motorrijtuig vermelde toegestane maximum massa.

### JJJ

Artikel 5.18.25 wordt als volgt gewijzigd:

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

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

2. De last onder enige as van samenstellen van landbouw- of bosbouw-trekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid en één of meer autonome aanhangwagens mag in beladen toestand niet meer bedragen dan 10.000 kg.

3. De som van de aslasten van samenstellen van landbouw- of bosbouw-trekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid en één of meer autonome aanhangwagens mag in beladen toestand niet meer bedragen dan 50.000 kg.

### KKK

In artikel 5.18.31, onderdeel a, wordt na «mag niet meer bedragen dan» ingevoegd: 1,5 maal.

LLL

Aan artikel 5.18.34 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Indien zowel het trekkend voertuig als de aanhangwagen zijn voorzien van een ABS- of EBS-systeem moeten de daartoe bestemde ISO 7638 stekkers op beide voertuigen met elkaar verbonden worden.

MMM

Na artikel 5.18.37 wordt in paragraaf 4, onderdeel A, een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.18.37a**

Indien een aanhangwagen wordt voortbewogen door een personenauto of bedrijfsauto die is voorzien van één of twee mistlichten, behoeven alleen de één of twee mistlichten op de aanhangwagen te branden, mits de bediening van de mistlichten op het trekkende voertuig en de aanhangwagen via een schakelaar in het trekkende voertuig plaatsvindt.

NNN

Aan artikel 6.4 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Bij wijziging van het voertuig dat in gebruik is genomen na 31 mei 2004, zodanig dat het aantal zitplaatsen als vermeld op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister wordt overschreden, moet het voertuig voldoen aan de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent:

- a. algemeen, en
- b. carrosserie.

OOO

In artikel 6.10 wordt «richtlijn 71/320/EEG» vervangen door: richtlijn 71/320/EEG en richtlijn 93/14/EEG.

PPP

In artikel 6.11 wordt «het voertuig» vervangen door: het voertuig, niet zijnde een motorfiets, bromfiets of driewielig motorrijtuig,.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel I, onderdelen UU, VV, ten aanzien van artikel 5.6.53, vijfde lid, YY, onderdeel 3, EEE en FFF, dat in werking treedt op het tijdstip waarop de artikelen I tot en met III, van de wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen alsmede vaststelling van overgangsbepalingen in verband daarmee (Stb. 281) in werking treden.



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 9 augustus 2005, nr. 152.

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

's-Gravenhage, 24 juni 2005

Beatrix

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

Uitgegeven de *veertiende* juli 2005

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

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Het onderhavige besluit strekt tot het aanbrengen van een 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. Verder is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de eisen die reeds golden voor het gebruik van LPG ook te introduceren voor het steeds vaker gebruikte CNG (Compressed Natural Gas). In het kader van de geplande invoering van het bromfietskenteken zijn in dit besluit enkele technische eisen voor bromfietsen aangepast. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de betrokken 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 handhavingapparaat.

Het ontwerp van het voorliggende besluit is op 4 februari 2005 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. Dit heeft niet tot opmerkingen geleid.

Tenslotte is het ontwerp overeenkomstig artikel 2b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 op 15 februari 2005 aan de beide Kamers der Staten Generaal overgelegd. Dit heeft niet geleid tot enige reactie.

### Artikelsgewijs

#### *Artikel I, onderdeel A*

Dit onderdeel is een aanvulling op artikel 1.1 van het Voertuigreglement om de verkorte aanhaling van Compressed Natural Gas- en Liquefied Petroleum Gas-installatie in het Voertuigreglement mogelijk te maken.

#### *Artikel I, onderdeel B*

In het besluit van 3 juni 2004, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met een aantal technische wijzigingen is in artikel I, onderdeel C, per abuis verwezen naar het vierde in plaats van het vijfde lid. De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 1a.3 vervangt het gehele vijfde lid om misverstanden te voorkomen.

#### *Artikel I, onderdeel C*

Deze wijziging hangt samen met de in artikel I, onderdeel D, opgenomen wijziging van artikel 3.2.13 van het Voertuigreglement.

#### *Artikel I, onderdeel D*

Door het opnemen van definities voor CNG- en LPG-installaties en het uitbreiden van de eisen in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement (zie artikel I, onderdelen O, S, CC en FF met betrekking tot de artikelen 5.2.10a, 5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a) kan artikel 3.2.13 evenals 3.3.13, 3.4.13 en 3.5.13 worden vereenvoudigd.

#### *Artikel I, onderdeel E*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van de artikelen 3.2.30, 3.3.30, 5.2.43, 5.3.43, 5.7.43, 5.8.43 en 5.10.4. betreft een aanpassing aan de huidige spelling.

#### *Artikel I, onderdeel F*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 3.2.30 herstelt een geconstateerde omissie.

#### *Artikel I, onderdeel G*

Met de in dit onderdeel opgenomen wijziging wordt artikel 3.3.10 in overeenstemming gebracht met Bijlage I, punt 7.7, van Richtlijn nr. 97/27/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juli 1997 (PbEG L 233) betreffende de massa's en afmetingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG.

#### *Artikel I, onderdeel H*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 3.3.11 herstelt een geconstateerde omissie.

#### *Artikel I, onderdeel I*

Door het opnemen van definities voor CNG- en LPG-installaties en het uitbreiden van de eisen in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement (zie artikel I, onderdelen O, S, CC en FF met betrekking tot de artikelen 5.2.10a, 5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a) kan artikel 3.3.13 evenals 3.2.13, 3.4.13 en 3.5.13 worden vereenvoudigd.

#### *Artikel I, onderdeel J*

Artikel 3.3.55 wordt in overeenstemming gebracht met het toepassingsgebied van Bijlage IV van Richtlijn nr. 74/61/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen 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.

#### *Artikel I, onderdeel K*

Door het opnemen van definities voor CNG- en LPG-installaties en het uitbreiden van de eisen in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement (zie artikel I, onderdelen O, S, CC en FF met betrekking tot de artikelen 5.2.10a,

5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a) kan artikel 3.4.13 evenals 3.2.13, 3.3.13 en 3.5.13 worden vereenvoudigd.

#### *Artikel I, onderdeel L*

Door het opnemen van definities voor CNG- en LPG-installaties en het uitbreiden van de eisen in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement (zie artikel I, onderdelen O, S, CC en FF met betrekking tot de artikelen 5.2.10a, 5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a) kan artikel 3.5.13 evenals 3.2.13, 3.3.13 en 3.4.13 worden vereenvoudigd.

#### *Artikel I, onderdeel M*

Deze wijziging van de artikelen 5.2.7, 5.3.7, 5.7.7, 5.8.7, evenals 5.12.7, 5.18.17, 5.18.18, 5.18.18a en 5.18.25 van het Voertuigreglement, strekt tot een verscherping van de weegmethode voor wat betreft de toegestane maximum massa van een voertuig, de toegestane maximum massa voor samenstellen en voor de toegestane maximum individuele aslasten.

In het Voertuigreglement zijn voorschriften opgenomen zowel de toegestane maximum massa van het voertuig en de toegestane maximum massa voor samenstellen als voor de toegestane maximum individuele aslasten. Overtreding van deze voorschriften is strafbaar gesteld op grond van de Wet economische delicten.

Voor de bepaling van de individuele aslasten wordt gebruik gemaakt van wiellastmeters, waar het voertuig as voor as op stilhoudt, waarna de aslast wordt afgelezen en de aslasten kunnen worden bepaald. De kracht op de assen wordt vervolgens uitgedrukt in kilogrammen. De totale massa in kilogrammen van een voertuig of van een samenstel van voertuigen wordt gemeten op een weegbrug, waarop het voertuig of het samenstel in zijn geheel wordt geplaatst.

Als een meetinstrument massa's bepaalt is het een weegwerktuig als bedoeld in de IJkwet. De IJkwet geeft aan waar weegwerktuigen wel en niet voor gebruikt mogen worden. Artikel 1 van het EEG-IJkbesluit niet-automatische weegwerktuigen definieert een niet-automatisch weegwerktuig als: «een werktuig voor het bepalen van de massa van een lichaam met gebruikmaking van de werking van de zwaartekracht op dat lichaam, waarbij voor het wegen menselijke tussenkomst noodzakelijk is». Aangezien menselijke tussenkomst vereist is om een voertuig op een weegbrug te rijden en te wegen, moet een weegbrug tot een niet-automatisch weegwerktuig gerekend worden. Volgens artikel 12 van hetzelfde EEG-IJkbesluit mogen niet-automatische weegwerktuigen uitsluitend gebruikt worden voor wegingen overeenkomstig hun bestemming. Weegbruggen mogen derhalve alleen gebruikt worden om voertuigmassa's te bepalen en wiellastmeters worden enkel gebruikt om aslasten te bepalen.

In de praktijk worden de individuele aslasten, die in kilogrammen worden uitgedrukt, opgeteld om een indicatie te krijgen van de totale massa van een voertuig. De totale massa wordt vervolgens op een weegbrug nogmaals vastgesteld voordat tot verbalisering wegens overbelading kan worden overgegaan.

In onderhavig besluit wordt nu ook de som van de aslasten opgenomen als norm. Zo kan met behulp van wiellastmeters geconstateerd worden dat een voertuig te zwaar is. Meettechnisch zijn er geen bezwaren om de aslasten van een voertuig individueel te meten en vervolgens de individuele aslasten om te rekenen tot de totale voertuigmassa, omdat in beide gevallen de (zwaarte)kracht op het meetinstrument wordt gemeten

en vervolgens weergegeven als een equivalente massa in kilogrammen. Voorwaarde is wel dat de meting correct en onder de juiste condities wordt uitgevoerd. De voorwaarden voor een correcte meting zijn beschreven in de systeemhandleiding en de meetinstructies en hebben betrekking de vlakheid en de helling van de ondergrond en de manier waarop het voertuig over het meetinstrument rijdt/stopt.

#### *Artikel I, onderdeel N*

In artikel 5.2.10 was als eis gesteld dat een gasvoerende slang van rubber niet zodanig mag zijn versleten dat de bewapening zichtbaar is. Met deze wijziging kunnen slangen die niet van rubber zijn ook worden afgekeurd.

#### *Artikel I, onderdeel O*

In hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement worden onder meer eisen gesteld aan de brandstofsysteemen van voertuigen waaraan op de openbare weg blijvend moet worden voldaan. In het verleden is ervoor gekozen om aan LPG-installaties een aantal aanvullende eisen te stellen, waardoor de veiligheid van dergelijke installaties beter kan worden gegarandeerd. Nu ook voertuigen die zijn voorzien van een Compressed Natural Gas-installatie, kortweg een CNG-installatie steeds vaker op de weg gaan verschijnen, is er aanleiding om aan CNG-installaties een aantal aanvullende permanente eisen te stellen waardoor ook de veiligheid van CNG-installaties blijvend beter kan worden gewaarborgd. De eisen die in dit besluit aan CNG-installaties worden gesteld zijn afgeleid van de toelatingseisen in hoofdstuk 3 van het Voertuigreglement en hoofdstuk 5, afdeling 2 van de Regeling toelatingseisen. Alleen aan de onderdelen waarvan een periodieke controle noodzakelijk is, onder meer in verband met slijtage of beschadiging, worden permanente eisen gesteld.

Het eerste lid van de artikelen 5.2.10a, 5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a verwijst naar de artikelen 5.2.9, respectievelijk 5.3.9, 5.4.9 en 5.5.9 waarin een aantal algemene eisen is opgenomen ten aanzien van het brandstofsysteem en het brandstofreservoir van voertuigen, met inbegrip van de voertuigen voorzien van een CNG-installatie. Het tweede lid van de artikelen 5.2.10a, 5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a bevat eisen met betrekking tot de CNG-tank als geheel.

Een CNG-tank mag niet in de motorruimte worden geplaatst omdat de temperatuur in de motorruimte zo hoog kan oplopen dat er een ontoelaatbare druk in de CNG-tank kan ontstaan.

Anders dan voor de meeste voertuigonderdelen kan de fabrikant van de CNG-tanks, volgens de laatste inzichten, deze tanks slechts voor een beperkte periode garanderen. Voor goedkeuring ten behoeve van toelating tot de weg in Nederland is de fabrikant sinds 19 juli 2002 gehouden om aan te geven tot welke datum de tank uiterlijk kan worden gebruikt. Dit is een uitvloeisel van de voorschriften uit ECE Reglement no. 110. Voor de veiligheid van de weggebruikers en om fraude met CNG-tanks tegen te gaan, vermeldt de Dienst Wegverkeer (RDW) deze datum in het kentekenregister en op het kentekenbewijs. Als de datum is verlopen kan de voertuigeigenaar uiteraard een andere tank laten plaatsen en bij de RDW aanbieden voor een toelatingskeuring. Indien de tank en de inbouw daarvan voldoen aan de toelatingsvoorschriften, zal de datum op het kentekenbewijs en in het kentekenregister worden vervangen door de uiterste houdbaarheidsdatum van de nieuwe tank.

Aangezien de APK-keurmeester de kwaliteit van de CNG-tank niet kan controleren, afgezien van een goede bevestiging en het ontbreken van deuken, kan de APK-keurmeester aan de hand van het kentekenbewijs of het kentekenregister wel controleren of de houdbaarheidsdatum van de CNG-tank niet reeds gepasseerd is. Aangezien de houdbaarheidsdatum van de tank is geformuleerd als permanente eis, kan indien die datum is verstreken het voertuig niet worden goedgekeurd. Voor voertuigen die zijn uitgerust met een CNG-installatie en die vóór 20 juli 2002 in gebruik zijn genomen, of voertuigen waarvan vóór 20 juli 2002 de motorbrandstof in CNG werd veranderd is de geldigheidsdatum van de CNG-tank niet altijd voorhanden. Aangezien het voor de veiligheid belangrijk is dat ook deze CNG-tanks niet verzwakken en nog steeds de hoge drukken van meer dan 200 bar kunnen weerstaan, dient ook hiervoor een in de tijd beperkte geldigheid te gelden. Een bij de APK hanteerbare controle is de gegevens aflezen van de gegevensplaat van de CNG-tank. Waarbij de vervaldatum niet mag zijn verstreken ofwel dat de datum van de laatste keuring niet meer dan 10 jaar terug ligt. Indien dit uiteindelijk ook niet tot een beslissing leidt, kan de datum van eerste ingebruikname van het voertuig als peildatum worden gekozen. Gezien het beperkte aantal van deze CNG-tanks zal deze controle maar zeer beperkt zijn.

Een goed werkende automatische tankafsluiter zorgt er voor dat de brandstoftoevoer wordt afgesloten zodra de motor met behulp van de contactsleutel wordt uitgezet, zodra de motor afslaat of zodra van CNG wordt overgeschakeld naar een andere brandstof. Alleen voertuigen die in gebruik zijn genomen na 1 juli 1995 moeten zijn voorzien van een automatische tankafsluiter. Met ingang van 1 januari 1995 kunnen voertuigen die zijn voorzien van een CNG-installatie alleen worden goedgekeurd voor toelating tot de weg indien deze zijn voorzien van een automatische tankafsluiter. In de periode van 1 januari tot 1 juli 1995 zijn enkele voertuigen goedgekeurd zonder een automatische tankafsluiter, maar in verband met rechtszekerheid is ervoor gekozen de eis geen terugwerkende kracht te verlenen.

Het zevende, achtste en negende lid van de artikelen 5.2.10a, 5.3.10a, 5.4.10a en 5.5.10a bevatten primaire veiligheidseisen met betrekking tot de CNG-onderdelen. Deze mogen, net als bij andere vitale onderdelen van het voertuigen het geval is, niet door corrosie zijn aangetast of ernstig zijn beschadigd.

Voor wat betreft bromfietsen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouwtrekkers en invalidervoertuigen wordt niet of nauwelijks verwacht dat deze in de toekomst zullen worden uitgerust met een CNG-installatie. Voorzover dat toch zou gebeuren zijn de permanente eisen ten aanzien van brandstofsysteem en brandstofreservoir uiteraard gewoon van toepassing.

#### *Artikel I, onderdeel P*

In de Europese toelatingseisen voor voertuigen wat betreft verlichting en de installatie daarvan worden aan de aanwezigheid van lampen met een lichtsterkte van meer dan 2000 lumen (thans zijn dit doorgaans gasontladingslampen, ook wel Xenonlampen genoemd) voorwaarden gekoppeld die moeten waarborgen dat deze lampen – die een aanzienlijk grotere lichtopbrengst hebben dan halogeenlampen – tegenliggers of, via de spiegels, voorliggers niet verblinden. De auto dient daarom onder andere over automatische niveauregeling te beschikken, opdat bij wisselende belading het ingestelde niveau van de lampen niet wijzigt. Tevens dienen koplampsproeiers aanwezig te zijn om verblinding door strooilicht als gevolg van vervuilde koplampglazen tegen te gaan.

Tot nu toe zijn in Nederland deze toelatingseisen niet in de permanente eisen overgenomen. Als op voertuigen die met conventionele halogeenverlichting zijn (type)goedgekeurd achteraf gasontladingslampen worden gemonteerd, terwijl deze voertuigen daar niet voor zijn ingericht, wordt alsnog verblinding in de hand gewerkt. Mede omdat blijkt dat van dergelijke montage achteraf in de praktijk ook daadwerkelijk sprake is, wordt de regelgeving op dit punt door een wijziging van artikel 5.2.51, eerste lid, onderdeel b, aangevuld voor personenauto's. Teneinde de nadere eisen aan voertuigen die met de eerdergenoemde lampen zijn uitgerust actueel te kunnen houden, worden deze eisen door Onze Minister vastgesteld.

Daarnaast wordt met de wijziging van artikel 5.2.51, eerste lid, onderdeel p, dit artikel in overeenstemming gebracht met de laatste aanpassing van de toelatingseisen volgens ECE-Reglement nr. 48.

#### *Artikel I, onderdeel Q*

Volgens Richtlijn nr. 76/757/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende retroreflectoren voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 262) worden voertuigen toegelaten waarbij retroreflectoren en lichten gedeeltelijk zijn afgeschermd, en waarbij uit het goedkeuringscertificaat blijkt dat ze aan de eisen van de Richtlijn voldoen. Deze voertuigen zijn niet door een clause op het kentekenbewijs herkenbaar, waardoor bij de uitvoering van de APK onduidelijkheden ontstaan. In overleg met de branche is daarom een beperkte afscherming van verlichting door bijvoorbeeld rasters en spijltjes toegestaan.

De artikelen 5.2.55, 5.3.55, 5.4.55, 5.5.55, 5.6.55 en 5.7.55 worden overeenkomstig gewijzigd.

#### *Artikel I, onderdeel R*

Artikel 5.2.57 wordt in overeenstemming gebracht met de laatste aanpassing van de toelatingseisen volgens ECE-Reglement nr. 48.

#### *Artikel I, onderdeel S*

Zie voor de toevoeging van eisen aan CNG-installaties bij bedrijfsauto's (artikel 5.3.10a) de toelichting bij artikel I, onderdeel O (artikel 5.2.10a).

#### *Artikel I, onderdeel T*

In artikel 5.3.72 waren twee permanente eisen met betrekking tot banden opgesomd waaraan zogenaamde T100-bussen, bussen die in aanmerking komen voor een maximumsnelheid van 100 km/h, moeten voldoen. Omdat het vanuit een oogpunt van toegankelijkheid van de gebruikers van regelgeving, zoals een APK-keurmeester, gemakkelijk is als alle eisen met betrekking tot dezelfde onderwerpen bij elkaar staan, zijn deze eisen verplaatst naar een ander artikel van het Voertuigreglement, namelijk artikel 5.3.27, vierde en zevende lid.

#### *Artikel I, onderdeel U*

De eis in artikel 5.3.31, zevende lid, dat kunststofremleidingen niet in de directe omgeving van hete delen mogen zijn toegepast, vervalt.

Deze eis kan niet worden gesteld bij reeds toegelaten voertuigen die aan Richtlijn nr. 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van

bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEU L 202) voldoen.

De Regeling eisen individuele toelating wordt aangepast om deze eis wel op te nemen voor nieuw toe te laten voertuigen.

#### *Artikel I, onderdeel V*

Artikel 5.3.37 wordt in overeenstemming gebracht met de toelatingseis volgens Richtlijn nr. 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEU L 202).

#### *Artikel I, onderdeel W*

Deze wijziging strekt tot aanpassing van permanente voertuigeisen opgenomen in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement aan de ten gevolge van richtlijn 2005/27/EG van de Commissie van 29 maart 2005 (PbEG L 81, hierna richtlijn 2005/27/EG) tot wijziging, met het oog op de aanpassing aan de technische vooruitgang, van Richtlijn 2003/97/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van inrichtingen voor indirect zicht en van voertuigen met deze inrichtingen (PbEG L 25, hierna richtlijn 2003/97/EG) gewijzigde toelatingseisen. Richtlijn 2003/97/EG bevat specifieke eisen voor inrichtingen voor indirect zicht om het gezichtsveld van de bestuurders van voertuigen te verhogen en is tot stand gekomen in het kader van richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Teneinde de dode hoek van bedrijfsauto's bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 7500 kg te verkleinen, zijn bepaalde voorschriften van richtlijn 2003/97/EG gewijzigd. Omdat het momenteel mogelijk is om op sommige bedrijfsauto's bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 7500 kg een breedtespiegel klasse IV te monteren, is deze verplichting uitgebreid tot die bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 7500 kg die een soortgelijke cabine hebben als bedrijfsauto's bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximum massa van meer dan 7500 kg. Het criterium om de typen voertuigen te onderscheiden waar de breedtespiegel gemonteerd kan worden, is of montage van een trottoirspiegel van klasse V mogelijk is.

De permanente eisen van hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement waren op dit punt strenger dan richtlijn 2003/97/EG. Het eerste lid van artikel 5.3.45a stelde voor bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg gezichtsveldverbeterende voorzieningen verplicht die de bestuurders van deze voertuigen een beter zicht dienen te bieden op de kwetsbare weggebruikers. Om deze bepaling in overeenstemming te brengen met richtlijn 2005/27/EG is hieraan toegevoegd dat deze verplichting niet geldt, indien geen trottoirspiegel gemonteerd is.

#### *Artikel I, onderdeel X*

In het kader van de verkeersveiligheid is het wenselijk een eis toe te voegen aan de permanente eisen waaraan T100-bussen moeten voldoen. Het betreft een eis met betrekking tot gordels, namelijk dat een T100-bus is voorzien van autogordels voor de zitplaats van de bestuurder en de ernaast gelegen naar voren gerichte zitplaatsen, en de overige naar voren gerichte zitplaatsen, indien op een afstand van maximaal 1.30 m voor de



rugleuning van deze zitplaats zich geen veiligheidsscherm of rugleuning van een ervoor gelegen zitplaats bevindt. Deze eis is opgenomen in artikel 5.3.47, eerste lid, van het Voertuigreglement.

*Artikel I, onderdeel Y*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.3.49 herstelt een geconstateerde ommissie.

*Artikel I, onderdeel Z*

Door middel van dit artikel wordt de wetgeving in verband met de in artikel I, onderdeel P, beschreven problematiek aangevuld voor bedrijfsauto's.

*Artikel I, onderdeel AA*

Artikel 5.3.57 wordt in overeenstemming gebracht met de laatste aanpassing van de toelatingseisen volgens ECE-Reglement nr. 48.

*Artikel I, onderdeel BB*

Artikel 5.3.72 vervalt. Voor een toelichting wordt verwezen naar artikel I, onderdelen T en X.

*Artikel I, onderdeel CC*

Zie voor de toevoeging van eisen aan CNG-installaties bij motorfietsen (artikel 5.4.10a) de toelichting bij artikel I, onderdeel O (artikel 5.2.10a).

*Artikel I, onderdeel DD*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.4.51 herstelt een geconstateerde ommissie.

*Artikel I, onderdeel EE*

Volgens ECE-Reglement nr. 53, supplement 3, is voor de achterste zijretroreflector de kleur rood toegestaan. Artikel 3 van Richtlijn nr. 93/92/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober 1993 betreffende de installatie van de verlichtings- en lichtsignaal-inrichtingen op twee- of driewielige motorvoertuigen (Pb EG L 311) verklaart ECE-Reglement nr. 53 als gelijkwaardig. Artikel 5.4.57 wordt overeenkomstig aangepast.

*Artikel I, onderdeel FF*

Zie voor de toevoeging van eisen aan CNG-installaties bij driewielige motorrijtuigen (artikel 5.5.10a) de toelichting bij artikel I, onderdeel O (artikel 5.2.10a).

*Artikel I, onderdeel GG*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.3 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen. De beoordeling van de toelaatbare mate van corrosie vindt plaats op basis van de Regeling permanente eisen.

#### *Artikel I, onderdeel HH*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.4 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel II*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.8 maakt de bewijslast voor overtreding van artikel 184 van het Wetboek van strafrecht eenvoudiger. Met name de opzet de controle te bemoeilijken kan geregeld niet worden bewezen. Door toevoeging van het verbod in artikel 5.6.8, vierde lid, is het bewijs voor opzet niet langer noodzakelijk.

#### *Artikel I, onderdeel JJ*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.11 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel KK*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.12 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel LL*

Deze wijziging van artikel 5.6.15 is een technische wijziging in het kader van de bromfietskentekening. Zie hiervoor het besluit houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen.

Deze technische wijziging is neergelegd in artikel 5.6.15, omdat dezelfde bepaling voor andere voertuigtypen is neergelegd in artikelen met hetzelfde nummer in andere paragrafen (bijvoorbeeld artikel 5.5.15) .

#### *Artikel I, onderdeel MM*

De in dit onderdeel opgenomen toevoeging van artikelen 5.6.19 en 5.6.20 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel NN*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.29 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel OO*

Deze wijziging van artikel 5.6.38 is een technische wijziging in het kader van de bromfietskentekening. Zie hiervoor het besluit houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen.

#### *Artikel I, onderdeel PP*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.41 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel QQ*

De in dit onderdeel opgenomen artikelen 5.6.43 en 5.6.45 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

Deze eisen zijn neergelegd in de artikel 5.6.43 en 5.6.45, omdat dezelfde bepaling voor andere voertuigtypen is neergelegd in artikelen met hetzelfde nummer in andere paragrafen.

#### *Artikel I, onderdeel RR*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.46 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel SS*

De in dit onderdeel opgenomen artikel 5.6.47 brengt de eisen voor bromfietsen met drie of vier wielen in overeenstemming met de eisen voor driewielige motorrijtuigen.

#### *Artikel I, onderdeel TT*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.48 brengt de permanente eisen voor bromfietsen in overeenstemming met de toelatingseisen.

#### *Artikel I, onderdeel UU*

Deze wijziging van artikel 5.6.51 is een technische wijziging in het kader van de bromfietskentekening. Zie hiervoor het besluit houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen. De kentekenregistratie voor bromfietsen houdt in dat de – technische – gegevens omtrent bromfietsen en de (tenaamstellings-) gegevens van de eigenaren of houders daarvan worden opgenomen het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW). In dat kader krijgen bromfietsen een kenteken en wordt aan de eigenaren/houders daarvan een kentekenbewijs afgegeven. Tot nu toe behoorden bromfietsen tot de categorie voertuigen die van de kentekenplicht waren vrijgesteld. Door deze voertuigen nu onder het kentekenregime te brengen, wordt het systeem zoals dat nu van toepassing is op andere gekentekende voertuigen in beginsel ook op bromfietsen van toepassing.

De wijzigingen in het Voertuigreglement betreffen enerzijds de aanpassing van de begripsomschrijving van «bromfiets» aan de omschrijving zoals die nu in de formele wet is opgenomen en anderzijds de administratief-technische aanpassingen die als gevolg van de kentekening van bromfietsen in het Voertuigreglement moeten worden aangebracht. De voertuigtechnische wijzigingen van het Voertuigreglement zijn in de onderhavige wijziging opgenomen

#### *Artikel I, onderdeel VV*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.53 bepaalt de kleuren van alle verplichte verlichting. De toevoeging van artikel 5.6.53, vijfde lid, is een technische wijziging in het kader van de bromfietsken-tekening. Dit onderdeel treedt tegelijk in werking met het besluit houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de invoering van een kenteken-registratiesysteem voor bromfietsen.

#### *Artikel I, onderdeel WW*

Zie voor de verruiming van de eis in artikel 5.6.55, vijfde lid, dat lichten en retroreflectoren niet mogen zijn afgeschermd de toelichting bij artikel 5.2.55 (artikel I, onderdeel Q).

#### *Artikel I, onderdeel XX*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.57 brengt de permanente eisen voor mist- en achteruitrijlichten bij bromfietsen in overeenstemming met de toelatingseisen.

#### *Artikel I, onderdeel YY*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.6.59 bepaalt de kleuren van alle verplichte verlichting. De toevoeging van artikel 5.6.59, vierde lid, is een technische wijziging in het kader van de bromfietsken-tekening. Dit onderdeel treedt tegelijk in werking met het besluit houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de invoering van een kenteken-registratiesysteem voor bromfietsen.

#### *Artikel I, onderdeel ZZ*

Zie voor de verruiming van de eis in artikel 5.7.55, vijfde lid, dat lichten en retroreflectoren niet mogen zijn afgeschermd de toelichting bij artikel 5.2.55 (artikel I, onderdeel Q).

#### *Artikel I, onderdeel AAA*

Zie voor de toevoeging van de norm «de som van de aslasten» (artikel 5.12.7) de toelichting bij artikel I, onderdeel L (artikelen 5.2.7, 5.3.7, 5.7.7 en 5.8.7). Voor aanhangwagens is de norm beperkt tot autonome aanhangwagens. Voor middenasaanhangwagens en opleggers wordt ook de last onder de koppeling meegerekend, waardoor de som van de aslasten niet overeenkomt met de totale massa.

#### *Artikel I, onderdeel BBB*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 5.12.49 herstelt een geconstateerde omissie.

#### *Artikel I, onderdeel CCC*

Artikel 5.12.57 wordt in overeenstemming gebracht met de laatste aanpassing van de toelatingseisen volgens ECE-Reglement nr. 48.

#### *Artikel I, onderdeel DDD*

In artikel 5.13.51 zijn de permanente eisen opgenomen ten aanzien van verlichting, lichtsignalen en retroreflecterende voorzieningen waaraan aanhangwagens met een toegestane maximummassa van niet meer dan 750 kg achter personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen moeten voldoen. In onderdeel g is de eis opgenomen dat aanhangwagens moeten zijn voorzien van één of twee mistachterlichten. Deze eis is van toepassing op alle aanhangwagens met een toegestane maximummassa van niet meer dan 750 kg, ongeacht de datum van ingebruikname van de aanhangwagen. Controle op de datum van ingebruikname is niet mogelijk, omdat het een voertuigcategorie betreft die niet kentekenplichtig is. De desbetreffende eis is in 1994 in het Voertuigreglement opgenomen met een overgangstermijn van 10 jaar en is verplicht geworden op 1 januari 2005. Desondanks blijkt in de praktijk dat een overgrote meerderheid van deze aanhangwagens nog niet aan deze eis voldoet. Aangezien de praktijk niet voldoet aan deze wijziging van het Voertuigreglement, wordt het niet hebben van een mistachterlicht op een aanhangwagen dan ook gedoogd tot 1 juli 2006. Om aan deze gedoog-situatie een einde te maken wordt de in artikel 5.3.51, onderdeel g, opgenomen datum van 1 januari 2005 vervangen door 1 juli 2006. Daarnaast blijkt het voor een klein deel van de aanhangwagens, namelijk de zogenaamde «historische aanhangwagens» zeer problematisch om aan de eis te voldoen. Door de constructie van deze aanhangwagens is het aanbrengen van een mistachterlicht moeilijk en gaat gepaard met relatief hoge kosten. Hier staat geen voordeel voor de verkeersveiligheid tegenover omdat een historische aanhangwagen doorgaans wordt getrokken door een auto van omstreeks dezelfde leeftijd, die niet beschikt over mistachterlichten en derhalve ook niet over een aansluiting voor de mistachterlichten van de aanhangwagen. De op de aanhangwagen aangebrachte mistachterlichten zouden doorgaans dan ook niet kunnen branden. Daarom is ervoor gekozen dat een aanhangwagen niet hoeft te zijn voorzien van mistachterlichten, indien het trekkende voertuig niet beschikt over mistachterlichten. Deze koppeling maakt tevens de regel eenvoudig te handhaven.

#### *Artikel I, onderdeel EEE*

Deze wijziging van artikel 5.15.50 is een technische wijziging in het kader van de bromfietskentekening. Zie hiervoor het besluit houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de invoering van een kentekenregistratie-systeem voor bromfietsen.

#### *Artikel I, onderdeel FFF*

Zie voor wat betreft de toevoeging van de eis aan artikel 5.15.51 om de kentekenplaat van een aanhangwagen achter een bromfiets te verlichten de toelichting bij artikel I, onderdeel FFF (artikel 5.15.50).

#### *Artikel I, onderdeel GGG*

Zie voor de toevoeging van de norm «de som van de aslasten» (artikel 5.18.17) de toelichting bij artikel I, onderdeel M (artikelen 5.2.7, 5.3.7, 5.7.7 en 5.8.7).

#### *Artikel I, onderdeel HHH*

Zie voor de toevoeging van de norm «de som van de aslasten» (artikel 5.18.18) de toelichting bij artikel I, onderdeel M (artikelen 5.2.7, 5.3.7, 5.7.7 en 5.8.7).

#### *Artikel I, onderdeel III*

Zie voor de toevoeging van de norm «de som van de aslasten» (artikel 5.18.18a) de toelichting bij artikel I, onderdeel M (artikelen 5.2.7, 5.3.7, 5.7.7 en 5.8.7).

#### *Artikel I, onderdeel JJJ*

Zie voor de toevoeging van de norm «de som van de aslasten» (artikel 5.18.25) de toelichting bij artikel I, onderdeel M (artikelen 5.2.7, 5.3.7, 5.7.7 en 5.8.7).

#### *Artikel I, onderdeel KKK*

Artikel 5.18.31 wordt gewijzigd overeenkomstig de toelatingseis van artikel 3.3.10, derde lid, onderdeel d. Hierin is bepaald dat een bedrijfsauto een geremde middenasaanhangwagen tot een maximum van 1,5 maal de eigen toegestane maximum massa mag trekken.

#### *Artikel I, onderdeel LLL*

In artikel 5.18.34 wordt een eis gesteld aan de comptabiliteit van toegepaste remsystemen van getrokken eenheden. Onder compatibiliteit wordt verstaan de juiste onderlinge afstemming van de remmen van trekkende en getrokken voertuigen van voertuigcombinaties. Met de invoering van elektronische remsystemen is de noodzaak van afstemming toegenomen omdat de elektronica de juiste afstemming tussen trekkend voertuig en aanhanger constant bijstelt en aan de omstandigheden aanpast. Is een aanhanger voorzien van een elektronisch remsysteem dan zorgt een speciale verbinding tussen trekkend voertuig en aanhanger, de ISO connector, voor de juiste signaaloverdracht tussen de systemen. Zo wordt een optimale remwerking verkregen en de werking gewaarborgd van het ABS-systeem (door het blokkeren van de wielen te voorkomen) en van een eventuele kantelbeveiliging die van het remsysteem gebruik maakt.

Bij het verbreken van deze ISO-7638 connector treedt de noodloopvoorziening in werking, dat wil zeggen dat de maximale remkracht wordt geleverd zonder dat blokkeren van de wielen wordt voorkomen. Dit kan resulteren in een voertuigcombinatie waarvan de remmen van het trekkend voertuig optimaal reageren terwijl de wielen van een aanhanger blokkeren waarmee een voertuigcombinatie gaat scharen. Daarnaast worden de remmen van de aanhanger in deze situatie extreem zwaar belast.

Wanneer de ISO-7638 connector niet is aangesloten, kan de aanhanger met een EBS-systeem automatisch in de noodlooptoestand terechtkomen. De aanhanger beschikt dan niet meer over het – verplichte – ABS-systeem en de remwerking van de voertuigcombinatie wordt hierdoor nadelig beïnvloed. Daarom wordt nu verplicht om de connector aan te sluiten.

#### *Artikel I, onderdeel MMM*

Door middel van dit artikel wordt in het Voertuigreglement een artikel ingevoegd, artikel 5.18.37a, met betrekking tot de verbinding tussen aanhangwagens en trekkend voertuig in relatie tot de mistachterlichten van de aanhangwagens. Omdat het mistachterlicht op het trekkende voertuig zeer weinig toevoegt wanneer dit is gekoppeld aan een aanhangwagen met een mistachterlicht, en in sommige gevallen via weerkaatsing in de spiegel zelfs hinder kan opleveren voor de bestuurder, wordt in dit artikel neergelegd dat indien een aanhangwagen wordt voortbewogen door een personenauto of bedrijfsauto die is voorzien van één of twee mistlichten, alleen de één of twee mistlichten op de aanhangwagen behoeven te branden.

#### *Artikel I, onderdeel NNN*

Richtlijn 1999/37/EG verplicht de Lidstaten tot het vermelden van het aantal zitplaatsen op het kentekenbewijs. Dit aantal wordt ontleend aan een opgave van de fabrikant van het voertuig. Het betreft zitplaatsen die voldoen aan de gestelde toelatingseisen wat betreft de bevestiging aan het chassis of de carrosserie, verstel-, verplaatsings- of vergrendelings-systemen van de rugleuning en de aanwezigheid van goedgekeurde bevestigingspunten voor autogordels en de aanwezigheid van goedgekeurde autogordels. Indien het aantal zitplaatsen wordt uitgebreid, zal in verband met de verkeersveiligheid opnieuw aan de strenge toelatingseisen moeten worden voldaan. Deze eis geldt voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 31 mei 2004: de datum waarop uiterlijk aan de verplichtingen van richtlijn 1999/37/EG moet zijn voldaan en is opgenomen in artikel 6.4 van het Voertuigreglement.

#### *Artikel I, onderdeel OOO*

De toevoeging van richtlijn 93/14/EEG aan artikel 6.10 betreft het herstel van een omissie.

#### *Artikel I, onderdeel PPP*

Omdat in hoofdstuk 3 van het Voertuigreglement geen toelatingseisen zijn gesteld aan de stuurinrichting van twee- en driewielige motorvoertuigen, worden deze eisen ook niet in artikel 6.11 gesteld bij wijzigingen in de constructie.

#### *Artikel II*

Artikel I, onderdelen UU, VV, artikel 5.6.53, vijfde lid, YY, artikel 5.6.59, vierde lid, EEE en FFF, bevatten technische wijziging in het kader van de bromfietskentekening. Deze eisen zullen in werking treden op het tijdstip waarop de artikelen I tot en met III van de wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen alsmede vaststelling van overgangsbepalingen in verband daarmee (Stb. 281) in werking treden.

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