

Wijziging enkele regelingen op het gebied van Voertuigreglementering

Regeling tot wijziging van enkele regelingen op het gebied van de Voertuigreglementering in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen en de introductie van een nieuw type bromfietsrollentestbank

9 augustus 2005/Nr. HDJZ/
AWW/2005-1539
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op de artikelen 22, derde lid, 99, tweede lid en 106, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 1.10 en 6.1, tweede lid, en de hoofdstukken 3 en 5 van het Voertuigreglement;

Besluit:

Artikel I

De Regeling permanente eisen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Hoofdstuk 3, titel 4, afdeling 1, vervalt.

B

Hoofdstuk 3, titel 4, afdeling 2, paragraaf 1, komt te luiden:

§ 1. Wijze van meten van de maximum constructiesnelheid

§ 1.1. Algemeen

Artikel 3.4.6a

1. In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- bromfietsrollentestbank: meetmiddel waarmee de maximum constructiesnelheid van een bromfiets kan worden onderzocht door het meten van de omtreksnelheid van de rollen terwijl de rollen een weerstand opwekken overeenkomend met de weerstand die het voertuig op de weg zou ondervinden;
- bromfiets: voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994;
- gemiddelde waarde: rekenkundig gemiddelde van op vaste tijdsafstanden bepaalde momentele waarden, in aantal voldoende voor de bepaling van het werkelijke gemiddelde;
- resulterende meetwaarde: de door de bromfietsrollentestbank aangewezen of afgedrukte waarde die als uiteindelijk resultaat van de test wordt gepresenteerd;
- rotatieperiode: tijdsperiode overeenkomend met een omwenteling van een voertuigwiel met een voor de desbetref-

fende bromfietsrollentestbank relevante afmeting;

- wegweerstand: de sommatie van de bij een bepaalde snelheid optredende rolweerstand en luchtweerstand onder de condities als beschreven in Bijlage I van de Richtlijn 95/1/EG;
 - luchtweerstand: weerstand ten gevolge van de bij een bepaalde snelheid door de lucht opgewekte kracht op een voertuig met bestuurder;
 - rolweerstand: weerstand ten gevolge van het rollen van een voertuigwiel over de weg.
2. Onder de volgende begrippen wordt in deze paragraaf verstaan hetgeen hieronder wordt verstaan in de Voorschriften meetmiddelen 1997:
- testaansluiting;
 - primair meetsignaal;
 - fout;
 - maximale fout;
 - digitale aanwijzing;
 - analoge aanwijzing;
 - aanwijsbereik;
 - eerste keuring;
 - certificaat van eerste keuring;
 - herkeuring;
 - certificaat van herkeuring;
 - typekeuring;
 - typekeuringscertificaat.

Artikel 3.4.7

De maximum constructiesnelheid wordt gemeten met behulp van een bromfietsrollentestbank die voldoet aan de in deze paragraaf gestelde eisen.

Artikel 3.4.8

1. Een bromfietsrollentestbank is type-goedgekeurd aan de hand van de in de artikelen 1.11 tot en met 1.14 en 1.17 tot en met 1.19, van de Voorschriften meetmiddelen 1997, opgenomen algemene eisen, met dien verstande dat het stroomniveau van de elektromagnetische instraling, bedoeld in artikel 1.18, onderdeel a, drie bedraagt, en de in deze paragraaf opgenomen specifieke eisen, ten bewijze waarvan door NMi Certin B.V. een typekeuringscertificaat wordt afgegeven.

2. De bromfietsrollentestbank ondergaat een eerste keuring en na verloop van de in artikel 1.8 van de Voorschriften meetmiddelen 1997 genoemde termijn een herkeuring, ten bewijze waarvan door NMi Certin B.V. een certificaat van eerste keuring respectievelijk van herkeuring wordt afgegeven.

3. Op het certificaat van eerste keuring, het certificaat van herkeuring en het typekeuringscertificaat is hoofdstuk 1,

paragrafen 2.2 en 2.3, van de Voorschriften meetmiddelen 1997 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.4.9

1. Met de certificaten van goedkeuring als bedoeld in deze paragraaf worden gelijkgesteld verklaringen van goedkeuring afgegeven door een onafhankelijk keuringsinstelling in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend verdrag dat Nederland bindt, welke verklaringen zijn afgegeven op basis van onderzoeken die een beschermingsniveau bieden dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale onderzoeken wordt nagestreefd.

2. Met een bromfietsrollentestbank als bedoeld in deze paragraaf wordt gelijkgesteld een bromfietsrollentestbank die rechtmatig is vervaardigd of in de handel is gebracht in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel rechtmatig is vervaardigd in een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend verdrag dat Nederland bindt, en die voldoen aan eisen die een beschermingsniveau bieden dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale eisen wordt nagestreefd.

§ 1.2. Technische eisen bromfietsrollentestbank

§ 1.2.1. Controle-inrichting

Artikel 3.4.9a

1. Een bromfietsrollentestbank is voorzien van de volgende controle-inrichtingen:

- een testaansluiting, en
 - een inrichting waarmee automatisch voorafgaande aan een meting dan wel handmatig door de gebruiker een snelheid wordt gesimuleerd.
2. Met de in het eerste lid, onderdeel b, bedoelde inrichting wordt de juiste werking van de bromfietsrollentestbank gecontroleerd. Tijdens deze controle worden alle circuits gecontroleerd, die invloed kunnen hebben op de nauwkeurigheid van de aanwijzing.

§ 1.2.2. De maximale fout

Artikel 3.4.9b

De maximale fout bedraagt bij een snelheid:

- a. die niet groter is dan 50 km/h: 5 km/h;
- b. die groter is dan 50 km/h: 10%.

Artikel 3.4.9c

Een bromfietsrollentestbank simuleert een weerstand die overeenkomt met de wegweerstand.

Artikel 3.4.9d

De maximale fout in de meting van de omtreksnelheid van de rollen bedraagt één tiende van de maximale fout bedoeld in artikel 3.4.9b.

Artikel 3.4.9e

De maximale fout in de resulterende meetwaarde bedraagt 2,5% van de aangewezen waarde indien deze uitsluitend veroorzaakt wordt door dynamische effecten in de meetsignalen.

§ 1.2.3. Uitvoering

Artikel 3.4.9f

1. Een bromfietsrollentestbank is voorzien van een digitale aanwijzing.
2. Een bromfietsrollentestbank mag zijn voorzien van:
 - a. een analoge aanwijzing in combinatie met een digitale aanwijzing, en
 - b. een afdrukinrichting.

Artikel 3.4.9g

Een bromfietsrollentestbank is van een zodanige constructie, dat op een veilige manier metingen kunnen worden verricht aan voertuigen waarvoor de bromfietsrollentestbank op grond van het aanwijsbereik is bestemd.

Artikel 3.4.9h

Het oppervlak van de rollen is zodanig dat in de diameter niet meer dan 0,5% varieert.

§ 1.2.4. Gepresenteerde meetwaarden

Artikel 3.4.9i

Een bromfietsrollentestbank stelt ten minste de volgende waarden vast:

- a. tijdens de test de momentele waarde van de snelheid, en
- b. na correcte uitvoering van de test de resulterende meetwaarde.

Artikel 3.4.9j

Dynamische effecten zijn op een juiste wijze in de resulterende meetwaarde verwerkt.

§ 1.2.5. Aanwijsinrichting

Artikel 3.4.9k

De afmetingen van de cijfers alsmede de helderheid en het contrast van de weergave van een digitale aanwijzing zijn zodanig, dat ook onder minder gunstige omstandigheden de aflezing op gemakkelijke wijze mogelijk is.

§ 1.2.6. Resulterende meetwaarde

Artikel 3.4.9l

Een gepresenteerde resulterende meetwaarde heeft betrekking op de hoogste waarde van het gemiddelde over minimaal 2 seconden waarbij het voertuig zijn maximale prestatie levert.

§ 1.2.7. Registratie-inrichting

Artikel 3.4.9m

1. Indien een bromfietsrollentestbank is voorzien van een interne of externe afdrukinrichting worden tenminste de volgende gegevens vastgelegd:

- a. de datum en het tijdstip van de metingen aan het desbetreffende voertuig;
- b. de ingevoerde informatie betreffende de identificatie van het voertuig bestaande uit het kenteken of de meldcode, en
- c. de resulterende meetwaarde.

2. Andere informatie dan bedoeld in het eerste lid mag worden geregistreerd voor zover deze niet leidt tot misleiding of misvatting.

§ 1.2.8. Overige

Artikel 3.4.9n

Indien een bromfietsrollentestbank bedoeld is voor installatie in de vloer, wordt een verzegeling aangebracht tussen de bromfietsrollentestbank en zijn fundering.

Artikel 3.4.9o

In de handleiding behorende bij een bromfietsrollentestbank is opgenomen:

- a. een korte en overzichtelijke procedure voor het gebruik van het meetmiddel bij de uitvoering van de controle van een voertuig, waaronder in elk geval wordt verstaan een stroomschema;
- b. de uit te voeren controles voorafgaande aan of tijdens de metingen;
- c. de betekenis van een controleresultaat;
- d. een beschrijving van eventueel door het instrument gegeven meldingen, en
- e. de informatie benodigd voor een juiste interpretatie van het meetresultaat.

§ 1.3. Gebruik van de bromfietsrollentestbank

Artikel 3.4.9p

Bij het gebruik van de bromfietsrollentestbank om de maximum constructiesnelheid te meten:

- a. wordt, bij in werking zijnde motor bij die versnelling waarbij de hoogste snelheid wordt bereikt, de gastoevoer zover geopend dat de bromfietsrollentestbank een maximale waarde aangeeft;
- b. wordt de motor van de bromfiets voldoende gekoeld;
- c. is de bromfietsrollentestbank goedgekeurd voor het testen van een bromfiets met het aantal aangedreven wielen dat overeenkomt met het aantal aangedreven wielen van het te testen voertuig, en

d. wordt de meting uitgevoerd conform de bij de desbetreffende bromfietsrollentestbank behorende handleiding, mits de door de fabrikant in de handleiding opgenomen aanwijzingen niet strijdig zijn met de in deze en de vorige paragraaf opgenomen technische eisen en gebruikseisen. De handleiding vermeldt in ieder geval:

- 1°. of de bromfiets bij gebruik van de bromfietsrollentestbank moet worden belast en zo ja, met hoeveel kilogram, en
- 2°. welke invloed de bandenspanning heeft op de meting.

C

In artikel 3.4.11a, eerste lid, wordt 'zesde' vervangen door: vierde.

D

In artikel 3.4.12, derde lid, onderdeel b, wordt 'zesde' vervangen door: vierde.

E

Artikel 3.4.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel g wordt 'zesde' vervangen door: vierde.
2. Onderdeel i, aanhef en onder 1°, komt te luiden:
 - i. voor bromfietsen als bedoeld in artikel 5.6.11, vierde lid, van het Voertuigreglement:
 - 1°. het toerental van de motor wordt op de waarde gebracht die op het kentekenbewijs dan wel in het kentekenregister voor de desbetreffende bromfiets is vermeld;.

Artikel II

De Regeling vaststelling datum eerste toelating van voertuigen² wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Na het eerste lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. In afwijking van het eerste lid stelt de Dienst Wegverkeer, overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, de datum van eerste toelating vast van een bromfiets die is gekentekend overeenkomstig artikel IV, 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), indien de bromfiets ter keuring aan de Dienst Wegverkeer wordt aangeboden in verband met een wijziging van de constructie als bedoeld in hoofdstuk 6 van het Voertuigreglement.

B

Na hoofdstuk 2 wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK 2a. VASTELLING BIJ KENTEKENING CONVERSIE-BROMFIETSEN

Artikel 9a

Indien een kentekenbewijs wordt aangevraagd voor een bromfiets op grond van artikel IV, 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), wordt de datum van eerste toelating vastgesteld op 31 augustus 2005.

Artikel III

De Regeling wijziging constructie³ wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk 4, titel 3, afdeling 1, komt te luiden:
Afdeling 1. Motorfiets of bromfiets.

B

In artikel 230 wordt 'motorfiets' vervangen door: motorfiets of bromfiets.

C

In artikel 298 wordt de zinsnede 'met uitzondering van richtlijn 71/320/EEG

(PbEG L 202' vervangen door: met uitzondering van richtlijn 71/320/EEG (PbEG L 202) respectievelijk 93/14/EG (PbEG L 121).

D

Na hoofdstuk 12 wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK 12a. WIJZIGING VAN DE MAXIMUM CONSTRUCTIE SNELHEID VAN EEN BROMFIETS

Artikel 331a

Een bromfiets waarvan de maximum constructiesnelheid wordt gewijzigd als bedoeld in artikel 6.15b van het Voertuigreglement, moet voldoen aan de eisen opgenomen in de hoofdstukken 3 en 5 van dat reglement met betrekking tot de onderwerpen, bedoeld in artikel 6.15b onderdelen a tot en met f.

Artikel IV

De Regeling wijze van keuren niet-periodiek-keuringsplichtige voertuigen⁴ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

Deze regeling is van toepassing op:

a. motorfietsen;

b. bromfietsen, en

c. aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, doch niet meer dan 3500 kg, met uitzondering van aanhangwagens achter landbouw- of bosbouwtrekkers en achter motorrijtuigen met beperkte snelheid.

B

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2a

In het kader van de toelating van een bromfiets tot het verkeer op de weg alsmede na invordering van het kentekenbewijs, wordt de keuring, voor wat betreft de eisen neergelegd in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement, verricht op de wijze zoals bepaald in bijlage IA. In deze bijlage worden in de linker kolom de keuringseisen en in de rechter kolom de daarbij behorende wijze van keuren weergegeven.

C

Na Bijlage I wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

Bijlage IA, behorende bij artikel 2a

Keuringseisen	Wijze van Keuren
0. Algemeen	
Artikel 5.6.1	
Onderdelen a, b en e.	Visuele controle.
Onderdeel c.	Visuele controle. Het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk is: Zie afbeelding onder deze tabel.
Onderdeel d.	Visuele controle, waarbij de waarnemer op een afstand van 20,00 m achter het voertuig staat.
1. Algemene bouwwijze van het voertuig	
Artikel 5.6.3	
Lid 1. Onderdeel a.	Visuele controle.
Onderdeel b.	Visuele controle. Bij twijfel in hoeverre een onderdeel is doorgeroest, mag de roest in lichte mate worden beklopt met een hamertje met bolle of afgeronde kop.
Lid 2. Onderdeel a.	Visuele controle.
Onderdeel c.	Visuele controle. Bij twijfel in hoeverre een onderdeel is doorgeroest, mag de roest in lichte mate worden beklopt met een hamertje met bolle of afgeronde kop.
Lid 3.	Visuele controle.
Lid 4.	Visuele controle. Indien sprake is van corrosie geschiedt de controle op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 2, van de regeling permanente eisen.
Artikel 5.6.4	
Leden 1 en 2.	Visuele controle.
§2. Afmetingen	
Artikel 5.6.6	
Leden 1 en 2.	In geval van twijfel wordt de motorfiets gemeten, waarbij artikel 1.2 van het Voertuigreglement van toepassing is.
§3. Motor	
Artikel 5.6.8	
Lid 1.	De artikelen 3.4.6 tot en met 3.4.9 van de Regeling permanente eisen zijn van toepassing.
Lid 2.	Visuele controle, waarbij eventuele aanwezige voorzieningen worden bediend of ingeschakeld. Eventueel wordt de meting opnieuw uitgevoerd.

Keuringeisen	Wijze van Keuren
Lid 3.	–
Artikel 5.6.9	
Leden 1,2 en 3.	Visuele controle.
Artikel 5.6.11	
Lid 1.	Visuele en auditieve controle.
Lid 2.	Visuele controle.
Lid 3.	–
Leden 4 en 5.	De artikelen 3.4.10 tot en met 3.4.13 van de Regeling permanente eisen zijn van toepassing.
Lid 6.	–
Artikel 5.6.12	
Leden 1 en 2.	Visuele controle.
Artikel 5.6.13	Visuele controle.
§4. Krachtoverbrenging	
Artikel 5.6.15	De afleesbaarheid wordt visueel gecontroleerd, waarbij de verlichting wordt ingeschakeld. Indien op grond van een ander keuringsvoorschrift een rijproef wordt uitgevoerd, wordt daarbij de werking van de snelheidsmeter gecontroleerd.
Artikel 5.6.16	Visuele controle.
Artikel 5.6.18	
Lid 1.	Visuele controle.
Lid 2.	Visuele controle.
Lid 3.	Visuele controle. In geval van twijfel wordt een rijproef uitgevoerd.
Lid 4.	Visuele controle.
Artikel 5.6.19	
Lid 1.	Visuele controle.
Lid 2.	Visuele controle.
Lid 3.	Visuele controle. Voor het zichtbaar maken van: a. axiale speling van fuseepennen, -lageringen en -bussen, wordt elk wiel ontlast en op en neer bewogen dan wel ontlast en langzaam weer belast; b. radiale speling van fuseepennen, -lageringen en -bussen, wordt elk wiel gedeeltelijk ontlast en handmatig of met behulp van een spelingsdetector bewogen; c. axiale en radiale speling van fusee en overige kogelgewrichten, wordt elke kogel en opzichte van de draagarm in elke richting bewogen; bij deze controle moet de stand van de wielophanging zoveel mogelijk overeen komen met de rijpositie en moeten de kogels zoveel mogelijk onbelast zijn; d. radiale speling van de overige draaipunten, wordt elk draaipunt in radiale richting ten opzichte van de bevestiging bewogen met behulp van een spelingsdetector dan wel handmatig. In geval van twijfel wordt de speling gemeten met een geschikt meetmiddel. Op de speling zijn de artikelen 2.5.2 tot en met 2.5.4 van de Regeling permanente eisen van toepassing.
Lid 4.	Indien de hoes is beschadigd of ontbreekt, vindt visuele controle plaats.
Lid 5.	–
Artikel 5.6.20	
Lid 1 onderdeel a.	Visuele controle. Voor de controle van de speling moet elk wiel vrij kunnen ronddraaien en wordt elk wiel met de hand of met behulp van een hefboom, bijvoorbeeld een koevoet, haaks op de draairichting bewogen. In geval van twijfel wordt de speling gemeten met een geschikt meetmiddel. De meting vindt plaats op een zo groot mogelijke afstand van de hartlijn van de as. Bij bestuurde wielen moet: a. één maal in ongeremde toestand, voor de bepaling van de speling van de wiel-lager en de fusee tezamen, en b. één maal in geremde toestand, voor de bepaling van de speling van de fusee, worden gemeten. Op de speling is artikel 2.5.5 van de Regeling permanente eisen van toepassing.
Lid 1. Onderdeel b.	Visuele en auditieve controle, waarbij het wiel wordt rondgedraaid, al dan niet met behulp van apparatuur. Zo nodig wordt een rijproef uitgevoerd.
Lid 2.	–
Artikel 5.6.24	Visuele controle, terwijl het wiel vrij kan ronddraaien.
Artikel 5.6.27	
Lid 1.	Visuele controle.
Leden 2 tot en met 5	Visuele controle, waarbij het wiel wordt rondgedraaid.
Artikel 5.6.28	
Lid 1.	Visuele controle, waarbij de bromfiets enkele malen wordt ingeveerd. In geval van twijfel wordt een rijproef uitgevoerd.
Lid 2.	Visuele controle.
Artikel 5.6.29	

Keuringeisen	Wijze van Keuren
Lid 1. Onderdeel a.	Visuele controle.
Lid 1. Onderdeel b.	Visuele controle, waarbij het voorwiel naar de uiterste linker- en rechterstuurstand wordt bewogen, terwijl de massa van de bromfiets op de grond rust.
Lid 1. Onderdeel c.	Visuele controle, waarbij de bromfiets voorwaarts wordt bewogen en de voorwielrem in werking wordt gesteld, dan wel het voorwiel wordt ontlast en de voorvork wordt bewogen.
Lid 2. Onderdeel a.	Visuele controle, waarbij met de wielen in de stand van rechthoekrijden, het stuurwiel naar links en naar rechts wordt gedraaid met een hoekverdraaiing van ten hoogste 15°, zo nodig met draaiende motor. De bestuurde wielen moeten hierbij van stand veranderen.
Lid 2. Onderdeel b.	Visuele controle, waarbij de stuurbevestiging buiten werking is gesteld. De bestuurde wielen worden naar de uiterste linker- en rechterstuurstand bewogen waarbij de bestuurde wielen gedeeltelijk mogen worden ontlast.
Lid 2. Onderdeel c.	Visuele controle. Terwijl de massa van de bromfiets op de wielen rust, wordt het stuurwiel met krachtige korte bewegingen naar links en naar rechts gedraaid. Indien sprake is van corrosie ter plaatse van de bevestiging geschiedt de controle op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 2, van de Regeling permanente eisen.
Lid 2. Onderdeel d.	Visuele controle.
Lid 2. Onderdeel e.	Visuele controle. Hierbij wordt het stuurwiel langzaam naar links en naar rechts gedraaid en axiaal bewogen.
Lid 2. Onderdeel f.	Visuele controle. Op scheuren dan wel het loslaten van de vulcanisatie is artikel 2.7.2 van de Regeling permanente eisen van toepassing.
Lid 2. Onderdeel g.	Visuele controle. Voor het zichtbaar maken van: <ul style="list-style-type: none"> a. radiale speling wordt het stuurwiel met krachtige, korte bewegingen naar links en naar rechts gedraaid terwijl de massa van de bromfiets op de wielen rust b. axiale speling worden op de stuurkogel of stuurverbinding trek- en drukkrachten uitgeoefend. In geval van twijfel wordt de speling gemeten met een geschikt meetmiddel. Op de speling is artikel 2.7.3 van de Regeling permanente eisen van toepassing.
Lid 2. Onderdeel h.	Visuele controle indien de hoes is beschadigd of ontbreekt, vindt visuele controle plaats.
Lid 3.	–
Artikel 5.6.31	
Lid 1. Onderdelen a,b en c.	Visuele controle.
Lid 1. Onderdeel d.	Visuele controle terwijl het remsysteem onder druk wordt gezet, hierna aangeduid met 'drukproef'. Het rempedaal wordt, bij een hydraulisch remsysteem langzaam, ingetrapt totdat een kracht van 500 N (50 kg) op het pedaal wordt uitgeoefend. Deze kracht wordt gedurende ongeveer 10 seconden uitgeoefend waarbij het pedaal niet op de aanslag mag komen. Bij een remhandel moet de drukproef worden uitgevoerd met de maximale handkracht.
Lid 2.	Controle waarbij het rempedaal wordt ingetrapt met een kracht van ten hoogste 500 N (50kg). Bij een remhandel moet dit worden uitgevoerd met de maximale handkracht.
Lid 3.	Visuele controle.
Lid 4. Onderdeel a.	Visuele controle.
Lid 4. Onderdeel b.	Visuele controle, waarbij de bestuurde wielen naar de uiterste linker- en rechterstuurstand worden gebracht.
Lid 4. Onderdeel c.	Visuele controle.
Lid 5.	Visuele controle, waarbij de rem wordt bediend.
Lid 6.	Visuele controle. Indien de remvoering niet zonder demontage zichtbaar te maken is, wordt de rem in werking gesteld terwijl het wiel met de hand of met behulp van een wielspinner wordt rondgedraaid. Hierbij mogen geen schurende geluiden van metaal op metaal hoorbaar zijn.
Lid 7.	Visuele controle.
Lid 8.	Visuele controle, waarbij het remvloeistofniveau zich niet onder de minimaal aangeduide mag bevinden.
Artikel 5.6.38	
Lid 1. Onderdeel a, b en c. en Lid 2 en 3.	Controle door middel van een remproef op de weg, waarbij aan de hand van de afgelegde remweg wordt bepaald of aan de vereiste remvertraging wordt voldaan. De snelheid bij aanvang van de remproef moet ongeveer 25 km/h bedragen bij een bromfiets met een door de constructie bepaalde snelheid van 25 km/h onderscheidenlijk 40 km/h voor een bromfiets met een door de constructie bepaalde snelheid van 45 km/h. Tevens is het ook toegestaan om bij bromfietsen op meer dan 2 wielen een zelfregistrerende remvertragingmeter te gebruiken.
Lid 4.	Terwijl de wielen zich vrij van de grond of van de hefinrichting bevinden, wordt het rempedaal licht ingetrapt dan wel de remhandel licht ingedrukt, en wordt gecontroleerd of elk wiel wordt geremd.

Keuringeisen	Wijze van Keuren
Artikel 5.6.39	Terwijl twee wielen zich vrij van de grond of van de hefinrichting bevinden, wordt de vastzetinrichting onderscheidenlijk vergrendeling in werking gesteld, waarna gecontroleerd wordt of een van de assen wordt geremd.
Artikel 5.6.41	
Leden 1 en 2.	Visuele controle.
Lid 3.	Visuele controle, waarbij de deuren worden geopend en gesloten.
Lid 4.	Visuele controle, waarbij de motorkap of het kofferdeksel worden geopend en gesloten.
Lid 5.	Visuele controle. Indien sprake is van corrosie ter plaatse van de bevestiging geschiedt de controle op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 2, van de Regeling permanente eisen.
Lid 6.	–
Artikel 5.6.43	
Lid 1.	Visuele controle. Indien bij het in werking stellen van de installatie ten minste één stand werkt, blijft verdere controle achterwege.
Lid 2.	Visuele controle, waarbij de installatie in werking wordt gesteld.
Artikel 5.6.45	
Leden 1,2,3 en 4.	Visuele controle.
Artikel 5.6.46	
Leden 1 en 2.	Visuele controle.
Artikel 5.6.47	
Leden 1 en 2.	Visuele controle.
Lid 3.	Visuele controle, waarbij een eventuele rolgordel volledig wordt uitgetrokken. Indien sprake is van corrosie ter plaatse van de bevestiging geschiedt de controle op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 2, van de Regeling permanente eisen.
Lid 4.	Visuele controle. Hierbij wordt de gordel in de sluiting gebracht. Indien de gordel is voorzien van een oprolmechanisme wordt de gordel omgedaan. De blokkering wordt gecontroleerd door te rukken aan de gordel; indien dit geen uitsluitel biedt wordt tijdens een remproef op de weg het blokkeren van de gordel gecontroleerd.
Artikel 5.6.48	
Leden 1,2 en 3.	Visuele controle.
Artikel 5.6.51	
Leden 1 en 2.	Visuele controle.
Artikel 5.6.52	Visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
Artikel 5.6.53	
Lid 1,2 en 3.	Visuele controle, waarbij de desbetreffende verlichting wordt ingeschakeld.
Lid 4.	Visuele controle, waarbij het rempedaal wordt ingetrapt dan wel de remhandel wordt bediend, zonodig nadat het contact is ingeschakeld.
Lid 5.	Visuele controle, waarbij de desbetreffende verlichting wordt ingeschakeld.
Artikel 5.6.55	
Lid 1.	Visuele controle, waarbij de desbetreffende verlichting wordt ingeschakeld. De schakelaar moet automatisch in de ingeschakelde stand blijven staan.
Lid 2.	Visuele controle.
Lid 3.	Visuele controle. Indien het glas is beschadigd of bewerkt is artikel 2.10.12 van de Regeling permanente eisen van toepassing.
Lid 4.	Visuele controle, waarbij de desbetreffende verlichting wordt ingeschakeld.
Lid 5.	Visuele controle, voorzover het lichtdoorlatende gedeelte betreft, mogen tot maximaal 25% zijn afgeschermd door bijvoorbeeld rasters en spijltjes. Deze afscherming mag niet zodanig zijn aangebracht dat de functie van de retroreflectoren en de lichten wezenlijk wordt beïnvloed.
Lid 6.	Visuele controle.
Lid 7.	Visuele controle, waarbij het rempedaal wordt ingetrapt dan wel de remhandel afzonderlijk wordt bediend, zonodig nadat het contact is ingeschakeld.
Artikel 5.6.57	
Lid 1.	Visuele controle.
Lid 2.	Visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
Lid 3.	Visuele controle.
Artikel 5.6.58	
Lid 1.	Visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
Lid 2.	Visuele controle.
Artikel 5.6.59	
Leden 1,2,3,4 en 5.	Visuele controle.
Artikel 5.6.64	
Leden 1 en 2	Visuele controle.
Artikel 5.6.65	Visuele controle. Indien verlichtingsarmaturen aanwezig zijn die niet zijn voorgeschreven dan wel toegestaan, moet de bedrading van deze armaturen zijn losgenomen en het lampje verwijderd.
Artikel 5.6.66	

Keuringeisen	Wijze van Keuren
Lid 1.	Visuele controle. Indien sprake is van corrosie ter plaatse van de bevestiging geschiedt de controle op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 2, van de Regeling permanente eisen.
Lid 2. Onderdeel a.	Het bolvormige gedeelte wordt gemeten met een geschikt meetmiddel.
Lid 2. Onderdeel b.	Een afneembare kogel wordt, indien aanwezig, verwijderd en wederom aangebracht.
Artikel 5.6.71	
Lid 1.	Visuele en auditieve controle, waarbij de hoorn dan wel bel in werking wordt gesteld
Leden 2 en 3.	Visuele en auditieve controle.



Artikel V
Bijlage V van de Regeling eisen individuele goedkeuring⁵ komt te luiden:

Bijlage V, behorende bij artikel 6

Bromfietsen Categorie	Eisen
I. niet eerder geregistreerd of nieuw en ongebruikt	
a. zelfbouw	<p>I. De in de artikelen 3.6.2, 3.6.3, 3.6.6, 3.6.23, 3.6.39, 3.6.40, 3.6.41 en 3.6.54 van het Voertuigreglement gestelde eisen zijn van toepassing.</p> <p>IIa. Bromfietsen moeten voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 6, van het Voertuigreglement gestelde eisen, met uitzondering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. artikel 5.6.1, eerste lid, onderdelen a, c en d; b. artikel 5.6.8, eerste lid; c. artikel 5.6.11, derde lid; d. artikel 5.6.11, vierde lid, en e. artikel 5.6.11, vijfde lid, voor wat betreft de zinsnede 'blijkens de gegevens in het kentekenregister of op voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs'. <p>IIb. De constructie van bromfietsen dan wel van de motor van bromfietsen moet zodanig zijn dat niet op eenvoudige wijze veranderingen kunnen worden aangebracht als gevolg waarvan de vastgestelde maximum constructiesnelheid van het voertuig wordt overschreden.</p> <p>IIc.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. De krachtoverbrenging tussen de motor en de wielen van bromfietsen met een verbrandingsmotor moet voldoen aan de volgende eisen: <ul style="list-style-type: none"> a. zij moet op eenvoudige wijze kunnen worden onderbroken, en b. indien de motor het voorwiel aandrijft, mag bij plotselinge stilstand van de motor het voorwiel niet worden geblokkeerd. 2. De trekkracht van de motor van bromfietsen moet op eenvoudige wijze traploos door de bestuurder kunnen worden geregeld zonder dat de bestuurder hiervoor het stuur moet loslaten. <p>IIId. Indien op de vooras een radiaalband is aangebracht zijn bromfietsen op de achteras niet voorzien van een diagonaalband.</p> <p>IIe.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Bromfietsen op twee wielen, al dan niet voorzien van een zijspanwagen moeten zijn voorzien van een goedwerkende bedrijfsrem. 2. Het remsysteem van bromfietsen moet bestaan uit twee remmen.

3. Op elk wiel, met uitzondering van het wiel van de zijspanwagen, moet ten minste één rem werken.
4. De remmen moeten rechtstreeks werken op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels zonder tussenkomst van tandwielen.
5. Het remvloeistofreservoir van het hydraulische remsysteem moet op een behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en de vloeistofvoorraad moet op eenvoudige wijze kunnen worden gecontroleerd.

IIf.

1. Bromfietsen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien een goedwerkende bedrijfsrem.
2. Het remsysteem van bromfietsen moet bestaan uit één dan wel twee remmen.
3. Op elk wiel moet ten minste één rem werken.
4. De remmen moeten rechtstreeks werken op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels zonder tussenkomst van tandwielen.
5. Het remvloeistofreservoir van het hydraulische remsysteem moet op een behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en de vloeistofvoorraad moet op eenvoudige wijze kunnen worden gecontroleerd.

Ilg. De remvertraging van de bedrijfsrem van bromfietsen moet, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, bij een uitgeoefende kracht van niet meer dan 200 N bij gebruik van een remhandel en niet meer dan 500 N bij gebruik van een rempedaal:

- a. bij gebruik van beide remmen tezamen ten minste 4,0 m/s² bedragen;
- b. bij gebruik van één rem tenminste 2,5 m/s² bedragen.

Ilh. Bromfietsen op twee wielen moeten, indien een passagier kan worden vervoerd, zijn voorzien van een deugdelijke riem dan wel een of meer handgrepen voor deze passagier.

Ili. De wielen onderscheidenlijk banden van bromfietsen mogen niet kunnen aanlopen.

Ilj.

1. De doorzichtigheid van de voorruit en de ruiten van de voorste portieren mag niet minder zijn dan die van gewoon glas en er mag geen beeldvertekening optreden.
2. Het materiaal van de ruiten moet bestaan uit gehard of gelaagd glas, of kunststof, dat bij breuk minder kans geeft op ernstige verwondingen dan bij breuk van gewoon glas.

Ilk. Bromfietsen moeten plaats bieden voor de montage van een kentekenplaat aan de achterzijde.

III.

1. Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. één of twee dimlichten;
 - b. één achterlicht;
 - c. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 9.30 onderdeel b of f van de Regeling Toelatingseisen, en
 - d. vier ambergele retroreflectoren aan de trappers voor zover de bromfiets is voorzien van trappers.
2. Bromfietsen op drie of vier wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. een of twee dimlichten indien de breedte van het voertuig 1,30 m of minder bedraagt en twee dimlichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - b. een of twee stadslichten indien de breedte van het voertuig 1,30 m of minder bedraagt en twee stadslichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - c. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde indien het voertuig is voorzien van een geheel gesloten carrosserie;
 - d. een of twee achterlichten indien de breedte van het voertuig 1,30 m of minder bedraagt en twee achterlichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - e. een of twee remlichten indien de breedte van het voertuig 1,30 of minder bedraagt en twee remlichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;

**Bromfietsen
Categorie****Eisen**

f. een of twee niet-driehoekige rode achterretroreflectoren indien de breedte van het voertuig 1,30 of minder bedraagt en twee niet-driehoekige rode achterretroreflectoren indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt, en
g. vier ambergele retroreflectoren aan de trappers voor zover de bromfiets is voorzien van niet-inklapbare trappers.

II m.

1. Het grote licht en dimlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. Het achterlicht mag niet anders dan rood stralen.

II n.

1. Het dimlicht moet aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet meer dan 1,25 m boven het wegdek.
2. Het achterlicht aan de achterzijde moet zijn aangebracht op een hoogte van niet meer dan 1,00 m boven het wegdek.
3. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde zijn aangebracht op een hoogte van niet meer dan 1,00 m boven het wegdek.

II o.

1. De in punt III bedoelde lichten moeten goed werken.
2. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig en op gelijke hoogte zijn bevestigd.
3. De in artikel III bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd of kunnen worden afgeschermd door enig voertuigdeel.

II p.

1. Het dimlicht moet, bij helder weer, zichtbaar zijn voor een waarnemer die zich op een afstand van 300 m voor het voertuig bevindt.
2. Het achterlicht moet, bij helder weer, zichtbaar zijn voor een waarnemer die zich op een afstand van 300 m achter het voertuig bevindt.

II q. Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van een deugdelijke standaard.

II r. Bromfietsen mogen geen hogere door de constructie bepaalde snelheid hebben dan 45 km/h.

b. overig

III. De in hoofdstuk 3, afdeling 6, van het Voertuigreglement gestelde eisen zijn toepassing, met uitzondering van artikel 3.6.1.

II. eerder geregistreerd of gebruikt

a. geïmporteerd uit lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), verhuisboedel inbegrepen

IV. Bromfietsen moeten voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 6, van het Voertuigreglement gestelde eisen, met uitzondering van:
a. artikel 5.6.1, eerste lid a, c en d;
b. artikel 5.6.8, eerste lid, voor wat betreft de zinsnede 'of in het kentekenregister';
c. artikel 5.6.11, derde lid;
d. artikel 5.6.11, vierde lid, voor wat betreft de zinsnede 'of in het kentekenregister', en
e. artikel 5.6.11, vijfde lid, voor wat betreft de zinsnede 'blijkens de gegevens in het kentekenregister of op voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs'.

V. De in artikel 3.6.2 van het Voertuigreglement gestelde eis is van toepassing.

VI. De in de Regeling permanente eisen ten aanzien van bromfietsen gestelde eisen zijn van toepassing.

VII. De Regeling wijze van keuren niet-periodiek-keuringsplichtige voertuigen is van toepassing.

b. geïmporteerd uit overige landen

1. verhuisboedel

VIII. De eisen volgens de punten IV tot en met VII zijn van toepassing

2. geen verhuisboedel

2.1. in gebruik genomen na 31 december 2003

IX. De in hoofdstuk 3, afdeling 6, van het Voertuigreglement gestelde eisen ten aanzien van bromfietsen zijn van toepassing, met uitzondering van artikel 3.6.1, tweede lid.

2.2. in gebruik genomen voor 1 januari 2004 doch na 31 december 1973

Xa.

1. Bromfietsen moeten voldoen aan de in hoofdstuk 5, afdeling 6, van het Voertuigreglement gestelde eisen, met uitzondering van:
 - a. artikel 5.6.1, eerste lid a, c en d;
 - b. artikel 5.6.8, eerste lid, voor wat betreft de zinsnede 'of in het kentekenregister';
 - c. artikel 5.6.11, derde lid;
 - d. artikel 5.6.11, vierde lid, voor wat betreft de zinsnede 'of in het kentekenregister', en
 - e. artikel 5.6.11, vijfde lid, voor wat betreft de zinsnede 'blijkens de gegevens in het kentekenregister of op voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs'.
2. Bromfietsen moeten voorzien zijn van een identificatienummer dat:
 - a. voor elke bromfiets van hetzelfde merk verschillend is;
 - b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 5 mm hoog zijn, en
 - c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.

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

Xc.

1. Bij een testrit op de weg over 1.000 m in twee tegenovergestelde richtingen, mag bij vol gas geen hogere gemiddelde snelheid kunnen worden bereikt dan 45 km/h, onder de navolgende omstandigheden of volgens een naar het oordeel van de Directeur van de RDW gelijkwaardige norm:
 - a. de motor moet over een afstand van tenminste 250 km zijn ingereden en op een gunstige wijze zijn afgesteld;
 - b. de windsnelheid mag niet meer bedragen dan 2 m/sec²;
 - c. het wegdek moet horizontaal zijn en zijn voorzien van beton of betontegels;
 - d. de berijder moet rechtop zitten, van normale lengte zijn en ongeveer 75 kg wegen, en
 - e. er is geen duo-passagier en bagage aanwezig.
2. In afwijking van het gestelde in het eerste lid moet voor een bromfiets die is ontworpen voor een maximum snelheid van 25 km/h, in plaats van 45 km/h worden gelezen: 25 km/h.

Xd.

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

Xe.

1. De volgende onderdelen moeten door de fabrikant van de bromfietsmotor, ingeval het een verbrandingsmotor betreft, worden voorzien van de merkaanduiding en identificatiekenmerken, aangebracht in duidelijk leesbare en onuitwisbare tekens:
 - a. luchtfilterhuis;
 - b. carburateur of gelijkwaardige inrichting;
 - c. cilinder;
 - d. cilinderkop;
 - e. uitlaatpijp;
 - f. uitlaatdemper, en
 - g. voorste en achterste tandwiel of in geval van een snaaroverbrenging, de achterste poelie van de eindoverbrenging.

2. Het voertuig moet zijn voorzien van een identificatieplaatje waarop in duidelijk leesbare en onuitwisbare tekens de merk- en typeaanduiding van het voertuig en de hierboven bedoelde identificatiekenmerken zijn vermeld.

Xf. Elk voertuig moet zodanig worden ontworpen en geconstrueerd zijn dat het geheel voldoet aan de navolgende eisen:

- a. de cilinderkoppakking mag niet dikker zijn dan 1,3 mm;
- b. de maximumdikte van de pakking tussen de cilindervoet en het bovencarter mag niet meer bedragen dan 0,5 mm;
- c. indien de zuiger zich bevindt in het bovenste dode punt mag de zuiger de inlaatpoort niet afschermen. Hieraan hoeft niet te worden voldaan indien het inlaatsysteem membraam-gestuurd is;
- d. het verdraaien van de zuiger over 180 graden mag de maximumsnelheid niet verhogen;
- e. wanneer het luchtfilter wordt verwijderd, mag de maximumsnelheid van het voertuig niet meer dan 10% of 5 km/h toenemen; de laagste waarde is van toepassing;
- f. er mogen geen plotselinge belemmeringen in het inlaatkanaal zijn aangebracht die eenvoudig kunnen worden verwijderd of gewijzigd. Deze eis is ook van toepassing bij motoren met membraam- of krukwanggestuurd inlaatsysteem, indien een dergelijke verwijdering of wijziging een vergroting van de snelheid van het voertuig met meer dan 10% of 5 km/h ten gevolge heeft; de laagste waarde is van toepassing. Klepgeleidingen bij 4 takt-motoren worden niet beschouwd als plotselinge belemmeringen;
- g. de delen van het uitlaatsysteem, die de effectieve lengte van de uitlaatpijp(en) bepalen in de demper, dienen zodanig te worden bevestigd aan de uitlaatdemper, dat zij niet kunnen worden verwijderd;
- h. wijziging van het ontstekingstijdstip of verandering van de carburator-sproeier(s) mag geen vergroting van de maximumsnelheid van het voertuig met meer dan 10% of 5 km/h ten gevolge hebben; de laagste waarde is van toepassing, en
- i. bij 4-takt-motoren mag een variatie van de nokkenas-timing geen vergroting van de snelheid van het voertuig met meer dan 10% of 5 km/h ten gevolge hebben; de laagste waarde is van toepassing.

Xg. Bromfietsen moeten voor wat betreft geluidproductie voldoen aan het bepaalde in het Besluit geluidproductie bromfietsen.

Xh. Bromfietsen met een verbrandingsmotor moeten voor wat betreft luchtverontreiniging voldoen aan het bepaalde in het Besluit typekeuring bromfietsen luchtverontreiniging.

Xi.

1. De krachtoverbrenging tussen de motor en de wielen van bromfietsen met een verbrandingsmotor moet voldoen aan de volgende eisen:
 - a. zij moet op eenvoudige wijze kunnen worden onderbroken; en
 - b. indien de motor het voorwiel aandrijft, mag bij plotselinge stilstand van de motor het voorwiel niet worden geblokkeerd.
2. De trekkracht van de motor van bromfietsen moet op eenvoudige wijze traploos door de bestuurder kunnen worden geregeld zonder dat de bestuurder hiervoor het stuur moet loslaten.

Xj. Bromfietsen mogen indien op de vooras een radiaalband is aangebracht, op de achteras niet zijn voorzien van een diagonaalband.

Xk.

1. Bromfietsen op twee wielen, al dan niet voorzien van een zijspanwagen moeten zijn voorzien van een goedwerkende bedrijfsrem.
2. Het remsysteem van bromfietsen moet bestaan uit twee remmen.
3. Op elk wiel, met uitzondering van het wiel van de zijspanwagen, moet ten minste één rem werken.
4. De remmen moeten rechtstreeks werken op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels zonder tussenkomst van tandwielen.
5. Het remvloeistofreservoir van het hydraulische remsysteem moet op een behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en de vloeistofvoorraad moet op eenvoudige wijze kunnen worden gecontroleerd.

Xl.

1. Bromfietsen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien een goedwerkende bedrijfsrem.

2. Het remsysteem van bromfietsen moet bestaan uit één dan wel twee remmen.
3. Op elk wiel, moet ten minste één rem werken.
4. De remmen moeten rechtstreeks werken op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels zonder tussenkomst van tandwielen.
5. Het remvloeistofreservoir van het hydraulische remsysteem moet op een behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en de vloeistofvoorraad moet op eenvoudige wijze kunnen worden gecontroleerd.

Xm. De remvertraging van de bedrijfsrem van bromfietsen moet, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, bij een uitgeoefende kracht van niet meer dan 200 N bij gebruik van een remhandel en niet meer dan 500 N bij gebruik van een rempedaal:

1. bij gebruik van beide remmen tezamen ten minste 5,0 m/s² bedragen;
2. bij gebruik van één rem tenminste 2,5 m/s² bedragen.

Xn. Bromfietsen op twee wielen moeten, indien een passagier kan worden vervoerd, zijn voorzien van een deugdelijke riem dan wel een of meer handgrepen voor deze passagier.

Xo. De wielen onderscheidenlijk banden van bromfietsen mogen niet kunnen aanslopen.

Xp.

1. De doorzichtigheid van de voorruit en de ruiten van de voorste portieren mag niet minder zijn dan die van gewoon glas en er mag geen beeldvertekening optreden.
2. Het materiaal van de ruiten moet bestaan uit gehard of gelaagd glas, of kunststof, dat bij breuk minder kans geeft op ernstige verwondingen dan bij breuk van gewoon glas.

Xq.

1. Bromfietsen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel.
2. De spiegels van bromfietsen moeten voor wat betreft constructie, plaatsing, verstelbaarheid, afmetingen en gezichtsveld op de weg voldoen aan het bepaalde in richtlijn 80/780/EEG.

Xr. Bromfietsen moeten voor wat betreft de plaats voor de montage van de achterste kentekenplaat voldoen aan het bepaalde in richtlijn 93/94/EEG.

Xs.

1. Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. één of twee dimlichten;
 - b. één achterlicht;
 - c. een niet-driehoekige rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 9.30 onderdeel b of van de Regeling Toelatingseisen, en
 - d. vier ambergele retroreflectoren aan de trappers, die voldoen aan de door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde eisen, voor zover de bromfiets is voorzien van trappers.
2. Bromfietsen op drie of vier wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. een of twee dimlichten indien de breedte van het voertuig 1,30 m of minder bedraagt en twee dimlichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - b. een of twee stadslichten indien de breedte van het voertuig 1,30 m of minder bedraagt en twee stadslichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - c. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde indien het voertuig is voorzien van een geheel gesloten carrosserie;
 - d. een of twee achterlichten indien de breedte van het voertuig 1,30 m of minder bedraagt en twee achterlichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - e. een of twee remlichten indien de breedte van het voertuig 1,30 of minder bedraagt en twee remlichten indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt;
 - f. een of twee niet-driehoekige rode achterretroreflectoren indien de breedte van het voertuig 1,30 of minder bedraagt en twee niet-driehoekige rode achterretroreflectoren indien de breedte van het voertuig meer dan 1,30 m bedraagt, en

**Bromfietsen
Categorie****Eisen**

g. vier ambergele retroreflectoren aan de trappers voor zover de bromfiets is voorzien van niet-inklapbare trappers.

Xt.

1. Het grote licht en dimlicht mogen niet anders dan wit of geel stralen.
2. Het achterlicht mag niet anders dan rood stralen.

Xu.

1. Het dimlicht moet aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht op een hoogte van niet meer dan 1,25 m boven het wegdek.
2. Het achterlicht aan de achterzijde moet zijn aangebracht op een hoogte van niet meer dan 1,00 m boven het wegdek.
3. De niet-driehoekige rode retroreflectoren moeten aan de achterzijde zijn aangebracht op een hoogte van niet meer dan 1,00 m boven het wegdek.

Xv.

1. De in artikel Xs bedoelde lichten moeten goed werken.
2. Lichten met dezelfde functie moeten van gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke of nagenoeg gelijke sterkte zijn. Lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie moeten symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig en op gelijke hoogte zijn bevestigd.
3. De in artikel Xs bedoelde lichten en retroreflectoren mogen niet zijn afgeschermd of kunnen worden afgeschermd door enig voertuigdeel.

Xw.

1. Het dimlicht moet, bij helder weer, zichtbaar zijn voor een waarnemer die zich op een afstand van 300 m voor het voertuig bevindt.
2. Het achterlicht moet, bij helder weer, zichtbaar zijn voor een waarnemer die zich op een afstand van 300 m achter het voertuig bevindt.

Xx. Bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van een deugdelijke standaard.

2.3. in gebruik genomen voor 1 januari 1974

Xl. De eisen volgens punt IIa tot en met punt IIr zijn van toepassing

Artikel VI

In Bijlage 3, behorende bij artikel 41, derde lid, onder c, van de Erkenningsregeling APK⁶ wordt 'model 18.2' vervangen door: van het model 18.2, 18.2A, 18.2B of 18.2C.

Artikel VII

De door de constructie bepaalde maximumsnelheid van bromfietsen kan tot en met 31 december 2006 worden gemeten op de wijze neergelegd in de artikelen 3.4.6a tot en met 3.4.9, van de Regeling permanente eisen, zoals deze luiden voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling.

Artikel VIII

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop 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 treedt.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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

¹ Stcrt. 1998, 84; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 1 maart 2005 (Stcrt. 47).

² Stcrt. 1997, 38; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 13 augustus 2002 (Stcrt. 157).

³ Stcrt. 1997, 245; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 1 december 2004 (Stcrt. 238).

⁴ Stcrt. 1994, 231; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 1 maart 2005 (Stcrt. 47).

⁵ Stcrt. 1997, 247; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 1 maart 2005 (Stcrt. 47).

⁶ Stcrt. 2000, 35; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 1 juni 2005 (Stcrt. 108).

Toelichting

De onderhavige regeling strekt tot wijziging van enkele regelingen op het gebied van de voertuigreglementering in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen en de introductie van een nieuwe bromfietsrollentestbank.

De kentekenregistratie voor bromfietsen houdt in dat de – technische – gegevens omtrent bromfietsen en de (tenaamstellings-)gegevens van de eigen-

naren of houders daarvan worden opgenomen in 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. Teneinde dit – op het niveau van de formele wet – te realiseren is de Wegenverkeerswet 1994 aangepast (Stb. 2005, 281) en zijn – op het niveau van de amvb – het Kentekenreglement, Voertuigreglement en RVV1990 gewijzigd. Voor een nadere toelichting in dit verband wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij evenbedoelde wetswijziging. Met de onderhavige regeling zijn op het niveau van de ministeriële regeling de aanpassingen vastgesteld die op het gebied van de voertuigreglementering noodzakelijk zijn voor de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen. De volgende ministeriële regelingen zijn aangepast:

- a. de Regeling permanente eisen,

b. de Regeling vaststelling datum eerste toelating van voertuigen,
c. de Regeling wijziging constructie,
d. de Regeling wijze van keuren niet-periodiek-keuringsplichtige voertuigen,
e. de Regeling eisen individuele goedkeuring,
f. de Erkenningsregeling APK.

a. de Regeling permanente eisen

Het kentekenen van bromfietsen speelt een belangrijke rol bij het terugdringen van verkeersongevallen waarbij bromfietsen zijn betrokken. Hoewel deze groep verkeersdeelnemers minder dan 1% van de mobiliteit voor hun rekening neemt, blijkt dat circa 8% van de verkeersdoden en circa 16% van de verkeersgewonden een bromfietser betreft. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door het feit dat relatief veel bromfietser verkeersregels overtreden.

Door de kentekening van bromfietsen kunnen de verkeersregels, met daaraan verbonden sancties (inclusief het bij recidive in beslag nemen van het voertuig) beter worden gehandhaafd, waardoor het aantal verkeersongevallen waarbij bromfietsen zijn betrokken fors zal afnemen, met name omdat met een strikte handhaving het aantal opgevoerde bromfietsen naar verwachting met 75% zal afnemen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verwacht dat het aantal doden en gewonden als gevolg van de kentekening van bromfietsen na een aantal jaren met circa 10% kan afnemen. Concreet betekent dat een jaarlijkse reductie van het aantal verkeersslachtoffers met circa 10 doden en 300 ziekenhuisgewonden.

De verbetering van de handhavingsmogelijkheden door de kentekening heeft tot gevolg dat er bij gelijkblijvende handhavingsinspanning meer controles kunnen plaatsvinden.

Dit zal uiteindelijk leiden tot minder opgevoerde en luidruchtige bromfietsen en verkeersovertredingen door bromfietser.

Om de efficiëntie van deze handhavingsinspanningen verder te optimaliseren is een nieuw type rollentestbank ontwikkeld dat, in tegenstelling tot de nu bij de politie in gebruik zijnde rollentestbank, direct de snelheid van de gecontroleerde bromfiets meet en weergeeft. De huidige in gebruik zijnde rollentestbank meet het vermogen van de bromfiets. Door middel van een conversietabel wordt bepaald welke snelheid er bij het gemeten vermogen hoort. Alhoewel deze methode rechtsgeldig is en op zich goed werkt, is de tijdswinst en de geringere kans op discussie over de juistheid van de meting met de nieuwe meetmethode evident.

De technische eisen waaraan dit nieuwe type rollentestbank moet voldoen zijn opgenomen in de onderhavige wijziging van de Regeling permanente

eisen. Daarnaast zijn ook de gebruikseisen voor de bromfietsrollentestbank opgenomen in de regeling.

Omdat de regelingen technische eisen bevat, is de ontwerpregeling op 15 februari gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2005/0045/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europese parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Dit heeft geleid tot de opmerking dat de in de regeling opgenomen clausule inzake wederzijdse erkenning dient te worden uitgebreid met Turkije. De regeling is op dit punt aangepast.

De wijzigingen van de Regeling permanente eisen die niet samenhangen met de introductie van de bromfietsrollentestbank houden verband met de uitvoering van de technische wijzigingen die in het kader van de bromfietskentekening, door middel van het besluit van 24 juni 2005, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met enkele technische aanpassingen (Stb. 355), zijn aangebracht in het Voertuigreglement. Zo zijn bijvoorbeeld het goedkeuringsmerk en het gele en oranje plaatje van de bromfiets komen te vervallen, omdat deze na de invoering van een kenteken voor deze categorie voertuigen geen nut meer vervullen.

b. de Regeling vaststelling datum eerste toelating van voertuigen

Door middel van de onderhavige wijziging van de Regeling vaststelling datum eerste toelating wordt de datum van eerste toelating van bromfietsen die worden gekentekend op grond van artikel IV van de wet van 12 mei 2005, houdende 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), bepaald op 31 augustus 2005. Indien van alle bromfietsen afzonderlijk een datum van eerste toelating zou moeten worden vast stellen, zou dit gepaard gaan met een aanzienlijke kostenstijging voor de eigenaar. Om deze reden wordt voor alle conversiebromfietsen dezelfde datum vastgesteld. Aangezien de kentekenplicht voor nieuwe bromfietsen in gaat op 1 september 2005 en er vanaf 1 september 2005 datumafhankelijke eisen zullen worden gesteld is de datum gesteld op één dag vóór 1 september 2005.

c. de Regeling wijziging constructie

Een belangrijk aspect van de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen is de op het kentekenbewijs en in het kentekenregister vermelde maximum constructiesnelheid. In artikel 5.6.8 van het Voertuigreglement staat vermeld dat bromfietsen bij voortduring moeten blijven voldoen aan de op het kentekenbewijs of in het kentekenregister vermelde maximum constructiesnelheid. Dit verzekert dat bromfietsen niet worden opgevoerd. Omdat voor bromfietsen verschillende maximum constructiesnelheden van toepassing zijn, en het technisch mogelijk is om de maximum constructiesnelheid van een bromfiets te wijziging, is in artikel 6.15b van het Voertuigreglement opgenomen dat bij wijziging van de constructiesnelheid bromfietsen moeten (blijven) voldoet het voertuig aan de in hoofdstuk 3 en 5 van het Voertuigreglement opgenomen eisen. Hiermee wordt verzekerd dat de juiste snelheid staat vermeld op het kentekenbewijs en in het kentekenregister. Door middel van de onderhavige wijziging van de Regeling wijziging constructie wordt uitvoering gegeven aan artikel 6.15b van het Voertuigreglement.

Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een lacune in de Regeling wijziging constructie voor wat betreft de uitvoering van artikelen 6.7, tweede lid, en 6.10 van het Voertuigreglement te repareren.

d. de Regeling wijze van keuren niet-periodiek-keuringsplichtige voertuigen

Met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen is het wenselijk in de regeling wijze van keuren niet-periodiek-keuringsplichtige voertuigen een bijlage toe te voegen, bijlage IA. In het kader van de toelating van een bromfiets tot het verkeer op de weg, alsmede na invordering van het kentekenbewijs, wordt de keuring, voor wat betreft de eisen neergelegd in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement, verricht op de wijze zoals bepaald in deze bijlage. Doordat er een norm is gesteld voor beoordeling van de artikelen beschreven in het Voertuigreglement kan de Dienst Wegverkeer zijn taak in het kader van de genoemde keuringen uitvoeren. Met betrekking tot de wijze van keuren van bromfietsen is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de wijze van keuren van bestaande voertuigcategorieën, in het bijzonder de motorfietsen.

e. de Regeling eisen individuele goedkeuring

De regeling toelatingseisen voor individuele goedkeuring bevat eisen waaraan moet worden voldaan bij de goedkeuring van een individueel voertuig als bedoeld in artikel 26, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 jº artikel 2.2, eerste lid, onderdeel b, van het Voertuig-

reglement. Tot nu toe werd voor de individuele goedkeuring van een bromfiets voor niet eerder geregistreerde of nieuwe en ongebruikte bromfietsen de eisen geëist die ten aanzien van bromfietsen zijn opgenomen in hoofdstuk 3, afdeling 6, van het Voertuigreglement en voor eerder geregistreerde of gebruikte bromfietsen de eisen die ten aanzien van bromfietsen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement. Het stellen van deze eisen maakte het vrijwel onmogelijk voor een individuele bromfiets om te worden toegelaten tot de weg in Nederland. Ook de vermelde indeling is achterhaald. De invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen, met de bijkomende verbetering van de handhavingmogelijkheden, is dan ook aangegrepen om het bovenbeschreven regime te herzien, waarbij voor de toelating tot de weg van individuele bromfietsen reële eisen worden gesteld. Deze eisen zijn lichter dan de voorheen in de Regeling eisen individuele goedkeuring voor bromfietsen gestelde eisen.

Voor de eisen die worden gesteld geldt dat zoveel mogelijk aansluiting is gezocht bij de bestaande voertuigcatego-

rieën, in het bijzonder de motorfietsen. Verder is in samenwerking met de voertuigbranche afgestemd dat net als bij motorfietsen zelfbouw mogelijk dient te zijn op een reëel niveau, zonder dat milieu en de veiligheid in gevaar zouden worden gebracht. Zo wordt met deze wijziging bewerkstelligd dat een gebruikte bromfiets afkomstig uit een lidstaat van de Europese Unie of uit een land lid van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA-land) op een relatief eenvoudige wijze kan worden toegelaten. Voor de aanpassing van de onderhavige regeling was dit niet mogelijk. De wijziging komt er op neer dat de eisen voor deze bromfietsen globaal hetzelfde zijn als voor bromfietsen die al zijn toegelaten tot het Nederlandse voertuigpark.

Een bromfiets die in gebruik is genomen voor 1 januari 1974 komt in aanmerking voor een aanmerkelijk eenvoudiger eisenpakket. Tot die tijd waren de toelatingseisen in Nederland relatief eenvoudig. De eisen zijn dan ook van een vergelijkbaar niveau zoals ze destijds golden voor de toelating. Voorts geldt voor deze bromfietsen in het bijzonder dat zij van historisch cultureel belang kunnen zijn, zodat het vanuit

dit gezichtspunt bezien wenselijk is dat een kentekenbewijs kan worden afgegeven.

Voertuigen die geïmporteerd zijn uit niet EU/EVA-landen dienen te voldoen aan de regelgeving zoals deze gold op de datum van de in gebruik name van die bromfietsen. Deze eisen zijn afkomstig uit het inmiddels vervallen Wegenverkeersreglement en het Voertuigreglement door de jaren heen. Met de eisen wordt bereikt dat een bromfiets van buiten de Europese Unie voldoet aan nagenoeg dezelfde eisen die golden voor bromfietsen die reeds toegelaten zijn tot de Europese Unie. Als een voertuig aantoonbaar voldoet aan deze eisen of de eisen zoals die destijds golden is er ook voor deze bromfietsen geen bezwaar deze toe te laten tot de Nederlandse weg. Een bromfiets als verhuisgoed wordt – net als de andere categorieën – behandeld als een voertuig dat afkomstig is uit een lidstaat van Europese Unie waardoor deze relatief eenvoudig kunnen worden toegelaten.

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