



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 19 januari 2012, nr. IENM/BSK-2011/177879, tot wijziging van de Regeling voertuigen en enkele andere regelingen in verband met diverse technische wijzigingen en het herstel van enkele omissies**

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 50, vijfde lid, 62, vierde lid, 71, 71a en 88, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 25, eerste en tweede lid, 26, tweede lid, 28, tweede lid, 29, eerste lid, 30, tweede lid, 31, tweede lid, 32, tweede lid, 33, eerste lid, 36, tweede lid, 50 eerste lid, en 51 van het Kentekenreglement;

Besluit:

### **ARTIKEL I**

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3.2, derde lid, wordt na 'voldoen aan' ingevoegd: richtlijn 2007/46/EG en.

B

Artikel 3.7, eerste lid, komt te luiden:

1. Voertuigen van de voertuigcategorieën L en T moeten voor het verkrijgen van een individuele goedkeuring voldoen aan de eisen gesteld in bijlage IV bij deze regeling.

C

Artikel 5.2.38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zesde lid wordt vernummerd tot eerste lid en het eerste tot en met het vijfde lid worden vernummerd tot tweede tot en met zesde lid.
2. In het zesde lid (nieuw) wordt 'het eerste en zesde lid' vervangen door: het eerste en tweede lid.
3. In de wijze van keuren wordt 'Lid 1, 2 en 6' vervangen door 'Leden 1 tot en met 3' en wordt 'Lid 4 en 5' vervangen door: Lid 5 en 6.

D

Artikel 5.3.38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zevende lid wordt vernummerd tot eerste lid en het eerste tot en met het zesde lid worden vernummerd tot tweede tot en met zevende lid.
2. In het vijfde lid (nieuw) wordt 'het eerste en zevende lid' vervangen door: het eerste en tweede lid.
3. In de wijze van keuren wordt 'Leden 1 tot en met 3 en 7' vervangen door 'Leden 1 tot en met 4'.

E

Artikel 5.3a.38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zesde lid wordt vernummerd tot eerste lid en het eerste tot en met het vijfde lid worden vernummerd tot tweede tot en met zesde lid.
2. In het vierde lid (nieuw) wordt 'het eerste en zesde lid' vervangen door: het eerste en tweede lid.



3. In de wijze van keuren wordt 'Leden 1 tot en met 3 en 6' vervangen door 'Leden 1 tot en met 4'.

F

In artikel 5.6.8, eerste en tweede lid, wordt 'artikelen 28 en 29' vervangen door: artikelen 28 tot en met 29a'.

G

Artikel 5.6.75 komt te luiden:

**Artikel 5.6.75**

**Eisen**

Aangewezen bromfietsen mogen:

- a. niet langer zijn dan 2,00 m;
- b. niet breder zijn dan 1,10 m;
- c. niet hoger zijn dan 2,00 m.

**Wijze van Keuren**

Visuele controle. In geval van twijfel wordt de aangewezen bromfiets gemeten, waarbij artikel 5.1a.1 van toepassing is.

H

Artikel 5.6.76 komt te luiden:

**Artikel 5.6.76**

**Eisen**

1. Aangewezen bromfietsen moeten bij voortdurend blijven voldoen aan de in artikel 20b van de wet vermelde maximumconstructiesnelheid. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 28 tot en met 29a, van toepassing.
2. Aangewezen bromfietsen mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de in het eerste lid genoemde maximumconstructiesnelheid te bemoeilijken of te beïnvloeden.

**Wijze van Keuren**

Bij twijfel een rijproef uitvoeren.

Visuele controle, waarbij eventuele aanwezige voorzieningen worden bediend of ingeschakeld. Eventueel wordt de meting opnieuw uitgevoerd.

I

Aan de artikelen 5.7.8, eerste lid, 5.8.8, eerste lid, 5.10.8, eerste lid, en 5.11.8, eerste lid, wordt een volzin toegevoegd, luidende:

Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 28 tot en met 29a, van toepassing.

J

In artikel 5.12.38 wordt het achtste lid vernummerd tot eerste lid en het eerste tot en met het zevende lid worden vernummerd tot tweede tot en met achtste lid.

K

In artikel 8.4.76, eerste lid, wordt '1 mei 2012' vervangen door: 1 augustus 2012.

L

Bijlage VIII, behorende bij hoofdstuk 5, wordt als volgt gewijzigd:

1. artikel 28 komt te luiden:

**Artikel 28**

1. De maximumconstructiesnelheid van bromfietsen wordt gemeten met behulp van een bromfietsrollentestbank die voldoet aan de daaromtrent in hoofdstuk 8 van deze regeling gestelde eisen, waarbij de in artikel 29 bedoelde meetcondities in acht moeten worden genomen.



2. De maximumconstructiesnelheid van bromfietsen waarvan de maximumconstructiesnelheid niet met een bromfietsrollentestbank kan worden gemeten en van overige motorvoertuigen wordt gemeten door middel van een rijproef, waarbij de in artikel 29a bedoelde meetcondities in acht moeten worden genomen.

2. Na artikel 29 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 29a**

1. Een rijproef om de maximumconstructiesnelheid te meten wordt in twee tegengestelde rijrichtingen uitgevoerd:
  - a. op een nagenoeg vlak en horizontaal wegdek;
  - b. door een bestuurder met een massa van minimaal 75 kg;
  - c. met behulp van een daarvoor geschikt meetmiddel, waarbij de meting dient te geschieden terwijl het voertuig de maximaal haalbare snelheid heeft bereikt.
2. De gemeten maximumconstructiesnelheid is het gemiddelde van twee metingen, waarbij de gemiddelde waarde op een heel getal wordt afgekapt.

## **ARTIKEL II**

De Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 6, vierde lid, wordt 'een keuringsplaats of een mobiele keuringseenheid' vervangen door: een keuringsplaats, een mobiele keuringseenheid of een inrichting.

B

Aan artikel 24 worden twee leden toegevoegd, luidende:

6. Aan een bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen worden de in de artikelen 25 tot en met 32 opgenomen voorschriften verbonden.
7. Aan een erkenning worden de in de artikelen 15 tot en met 19 en 24 tot en met 33 opgenomen voorschriften verbonden.

C

Artikel 41 komt te luiden:

Indien de in de artikelen 25 tot en met 32 neergelegde verplichtingen of voorschriften niet worden nageleefd, wordt terstond begonnen met een procedure voor intrekking van de erkenning.

## **ARTIKEL III**

De Regeling erkenning bedrijfsvoorraad wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 komt te luiden:

#### **Artikel 2. Modellen**

In de bijlage bij deze regeling zijn de volgende modellen opgenomen:

- a. een bedrijfsvoorraadpas: modellen 1.1 en 1.2, en
- b. een stempel als bedoeld in artikel 14, zevende lid: model 2.1.

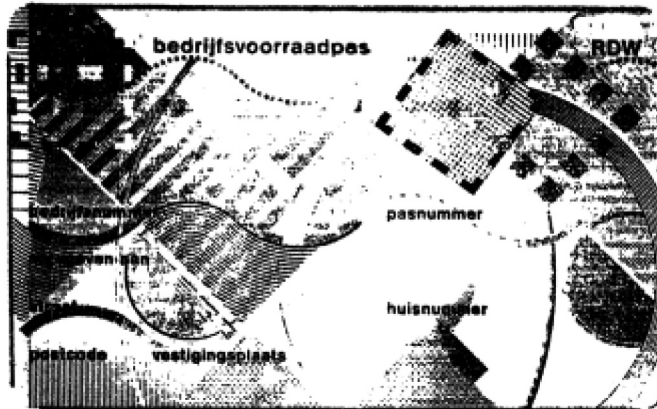
B

De bijlage komt te luiden:

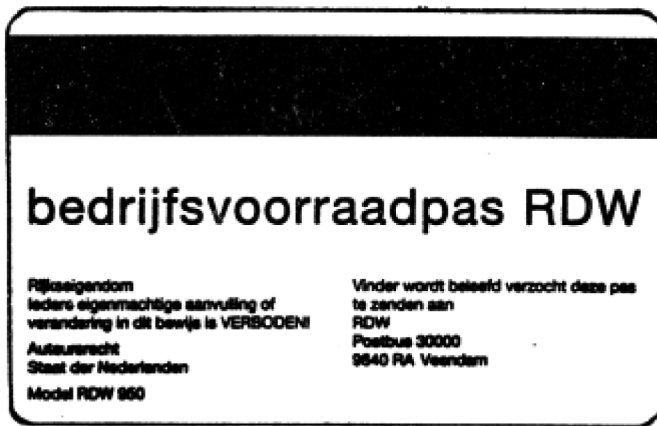
#### **BIJLAGE**

*Model 1.1 Bedrijfsvoorraadpas uitgegeven tot 1 april 2012*

Voorzijde



Achterzijde



Model 1.2 Bedrijfsvoorraadpas uitgegeven na 1 april 2012

Voorzijde



Achterzijde



Model 2.1 Stempel, bedoeld in artikel 14, zevende lid



**ARTIKEL IV**

In artikel 1 van de Regeling legitimatievoorschriften kentekenbewijzen en kentekenplaten wordt 'artikel 2, eerste lid, onderdeel c, d, e' vervangen door: artikel 2, eerste lid, onderdeel b, c, d, e.

**ARTIKEL V**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2012.

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

*De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen.*



## TOELICHTING

### Algemeen

Deze regeling wijzigt de Regeling voertuigen, onder andere op het terrein van de bromfietsen die worden aangewezen door de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: aangewezen bromfietsen). Met de Regeling tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de implementatie van een Europese richtlijn, de uitvoering van enige verordeningen en enkele technische wijzigingen en van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid in verband met de modernisering van de algemene periodieke keuring en enkele technische wijzigingen (Stcrt. 2011, 19193) zijn permanente eisen voor deze aangewezen bromfietsen ingevoerd. Gebleken is dat enkele van deze technische voorschriften aangevuld dienen te worden. Deze voorschriften zijn genotificeerd ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG 1998, L 204) (notificatienummer 2011/0497/NL). Voorts voorziet deze regeling in voorschriften voor de meting van de maximumconstructiesnelheid van enkele categorieën motorvoertuigen door middel van een rijproef. In de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid worden twee wijzigingen ter verbetering van het toezicht door de RDW op de APK-erkenning opgenomen. In de Regeling legitimatievoorschriften kentekenbewijzen en kentekenplaten wordt een kleine omissie hersteld. Ten slotte wordt in de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad een nieuw model bedrijfsvoorraadpas opgenomen.

Deze regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten of inhoudelijke nalevingskosten van burgers of bedrijven.

### Artikelsgewijs

#### Artikel I

##### *Onderdeel A*

In artikel 3.2, derde lid, van de Regeling voertuigen ontbrak abusievelijk een verwijzing naar Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PbEU 2007, L 263). Deze omissie is hersteld.

##### *Onderdeel B*

Met ingang van 1 januari 2012 is artikel 3.7 uitgebreid in verband met de uitvoering van Verordening nr. 183/2011 van 22 februari 2011 tot wijziging van de bijlagen IV en VI bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU 2011, L 53).<sup>1</sup> Daarbij is echter per abuis een tekstuele herhaling ontstaan in dit artikel. Met deze wijziging wordt de tekst hersteld.

##### *Onderdelen C, D, E en J*

Met deze wijziging wordt de volgorde van de artikelleden van de permanente eis inzake remvertraging verbeterd. De betreffende bepalingen zijn met ingang van 1 januari 2012 aangepast in verband met de implementatie van Richtlijn 2010/48/EU van de Commissie van 5 juli 2010 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PbEU 2010, L 173). Met ingang van die datum is een strengere eis voor nieuwe voertuigen toegevoegd. Met deze wijzigingen worden de artikelleden in de correcte volgorde geplaatst.

<sup>1</sup> artikel I, onderdeel D, van de Regeling tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de implementatie van een Europese richtlijn, de uitvoering van enige verordeningen en enkele technische wijzigingen en van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid in verband met de modernisering van de algemene periodieke keuring en enkele technische wijzigingen (Stcrt. 2011, 19193).



## **Onderdelen F, I en L**

Voor de meting van de maximumconstructiesnelheid zijn in bijlage VIII, behorende bij hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen, bepalingen opgenomen over het gebruik van de bromfietsrollentestbank. Tot op heden ontbrak een beschrijving van de procedure voor de meting bij motorvoertuigen waarvoor een maximale constructiesnelheid in de permanente eisen is vastgelegd, maar die om voertuigtechnische redenen niet door middel van een bromfietsrollentestbank gecontroleerd kunnen worden. Dit geldt voor het merendeel van de gehandicaptenvoertuigen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, drie- en vierwielige bromfietsen en aangewezen bromfietsen. Bij deze motorvoertuigen kan de politie een rijproef uitvoeren om de maximumconstructiesnelheid te controleren. Met deze wijziging worden de voorwaarden voor het uitvoeren van een dergelijke rijproef opgenomen in de Regeling voertuigen. Zo dient de proef in twee tegengestelde rijrichtingen te worden uitgevoerd, zodat gewaarborgd is dat een representatieve gemiddelde waarde wordt vastgesteld waarbij rekening is gehouden met de weersomstandigheden. Voorts worden eisen gesteld aan het wegdek, de bestuurder en de meting.

## **Onderdeel G**

De permanente eis waarin de maximale afmetingen worden vastgelegd van aangewezen bromfietsen wordt aangevuld. Toegevoegd wordt dat de aangewezen bromfietsen maximaal 1,10 meter breed mogen zijn. Deze afmeting komt overeen met de maximale breedte van gehandicaptenvoertuigen (de artikelen 5.10.6 en 5.11.6 van de Regeling voertuigen).

## **Onderdeel H**

Met deze wijziging wordt een nieuwe permanente eis inzake de maximale constructiesnelheid van aangewezen bromfietsen opgenomen. De aangewezen bromfietsen moeten bij voortduring blijven voldoen aan de in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 vermelde maximumconstructiesnelheid van 25 km/h. De maximumconstructiesnelheid kan worden vastgesteld door middel van een rijproef.

## **Onderdeel K**

In de Regeling tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de implementatie van een Europese richtlijn, de uitvoering van enige verordeningen en enkele technische wijzigingen en van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid in verband met de modernisering van de algemene periodieke keuring en enkele technische wijzigingen (Stcrt. 2011, 19193) zijn met ingang van 1 januari 2012 nieuwe eisen aan platenremtestbanken geïntroduceerd. De overgangstermijn van drie maanden blijkt bij nader inzien te kort. Om die reden wordt met deze wijziging de overgangsperiode met vier maanden verlengd. Dit betekent dat typekeuringscertificaten die afgegeven zijn vóór 1 januari 2012 vervallen met ingang van 1 augustus 2012 in plaats van 1 mei 2012.

## **Artikel II**

### **Onderdeel A**

Thans is het gezamenlijk gebruik van een keuringsplaats of een mobiele keuringseenheid door meerdere erkenninghouders niet toegestaan. Met deze wijziging wordt dit verbod uitgebreid tot het gezamenlijk gebruik van de inrichtingen waar de erkenninghouders van een mobiele keuringseenheid de in het kader van de APK-erkenning uit te voeren werkzaamheden mogen verrichten.

Het gezamenlijk gebruik door verschillende erkenninghouders met een mobiele keuringseenheid van eenzelfde inrichting is ongewenst vanuit het oogpunt van het toezicht- en sanctiebeleid van de RDW. Gezamenlijk gebruik betekent immers feitelijk dat de verantwoordelijkheid voor de (keurings)ruimte waarin en de apparatuur waarmee de APK-keuringen worden verricht, niet eenduidig is belegd. Deze onduidelijke situatie is evenmin in het belang van de consument, de voertuigeigenaar. Uitgangspunt dient te zijn dat één erkenninghouder verantwoordelijk is voor zowel de mobiele keuringseenheid als de inrichting en dat deze persoon daarop kan worden aangesproken door de toezichthouder, alsmede de voertuigeigenaar.

Dit uitgangspunt sluit bovendien goed aan bij de ontwikkeling naar een meer risicogeorieënteerde visie op en uitvoering van het toezicht door de RDW. Voor dataonderzoek is van groot belang dat een eenduidige analyse kan worden gemaakt van de gegevens waaruit blijkt welke erkenninghouder in welke inrichting de APK-keuringen heeft uitgevoerd en als bestuursorgaan de keuringsbewijzen heeft afgegeven. Gezamenlijk gebruik van één inrichting door meerdere erkenninghouders maakt dit vrijwel onmogelijk, niet in de laatste plaats omdat het aantal keurmeesters per erkenninghouder niet aan enige beperking onderhevig is. Dit betekent concreet dat in de huidige situatie bijvoorbeeld sprake kan zijn van twee mobiele keuringseenheden met elk drie keurmeesters die gelijktijdig bij één inrichting APK's uitvoeren. Uit onderzoek door de RDW is tevens gebleken dat deze situatie gevolgen heeft voor de toezichtlasten. De toezichtlasten door overtredingen en daaropvolgende sancties van de erkenning-



houders van mobiele keuringseenheden liggen significant hoger dan van erkenninghouders met vaste keuringsplaatsen.

De Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK), een onafhankelijke instelling die de minister adviseert over de APK, heeft met de uitbreiding van het verbod ingestemd. Daarnaast is een substantiële vertegenwoordiging van de erkenninghouders van mobiele keuringseenheden over deze wijziging geconsulteerd door de RDW.

### **Onderdelen B en C**

Uit de Erkenningregeling APK (Stcrt. 2000, 35), die tot 1 mei 2009 van kracht was, bleek expliciet dat de erkenninghouder verantwoordelijk is voor de gang van zaken op de keuringsplaats. Artikel 30 bepaalde immers dat de erkenning naast de erkenningsvoorschriften tevens betrekking had op alle voorschriften inzake de keuring, de steekproef en de anonieme keuring. Een dergelijke verwijzing ontbrak voornamelijk in de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK. Om die reden wordt in de algemene paragraaf van hoofdstuk 6 opgenomen welke voorschriften zijn verbonden aan een erkenning, respectievelijk aan een bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen. Deze wijziging beoogt daarmee meer duidelijkheid te geven over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de erkenninghouder en de keurmeester. Dit is van belang in verband met de uitvoering van het toezichtbeleid door de RDW. Het feit dat de keurmeester verantwoordelijk is voor de nakoming van zijn eigen verplichtingen en individueel kan worden bestraft voor het niet nakomen daarvan, betekent niet dat de verantwoordelijkheid van de erkenninghouder zich niet ook kan uitstrekken tot het handelen van de keurmeester.

In verband hiermee dient ook artikel 41 van de regeling te worden aangepast. Bij niet-naleving van de genoemde artikelen wordt direct met een sanctioneringsprocedure gestart. Het doet daarbij niet ter zake of de verplichtingen of voorschriften zijn gericht tot de erkenninghouder dan wel tot de keurmeester. De erkenninghouder kan te allen tijde worden aangesproken.

### **Artikel III**

De publicatie van het nieuwe model bedrijfsvoorraadpas is noodzakelijk omdat de productie van de bestaande pas wordt beëindigd. De reden voor de beëindiging van de uitgifte van de oude kaart is dat de bestaande pas wordt geproduceerd volgens een achterhaald productieproces. De nieuwe pas is beter bestand tegen slijtage waardoor kosten worden bespaard. De gelegenheid wordt te baat genomen om de vormgeving van de kaart in overeenstemming te brengen met de overige door de RDW uitgegeven kaarten. Hierdoor wordt de herkenbaarheid als een door de RDW uitgegeven kaart verbeterd. Kaarten uitgegeven volgens het oude model blijven geldig tot ze worden omgewisseld tegen een exemplaar volgens het nieuwe model.

### **Artikel IV**

Met ingang van 31 maart 2010 is de Regeling legitimatievoorschriften kentekenbewijzen en kentekenplaten gewijzigd<sup>2</sup>. Destijds is verzuimd tegelijkertijd artikel 1 van deze regeling aan te passen, met als gevolg dat bij gebruik van een legitimatiebewijs als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, namelijk een rijbewijs afkomstig afgegeven door het bevoegde gezag in een van de lidstaten van de EU, de EER of Zwitserland, geen afschrift uit het GBA dient te worden overgelegd. Deze omissie wordt hierbij hersteld.

*De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen.*

---

<sup>2</sup> Stcrt. 2010, 4694.