



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 28 oktober 2024, nr. IENW/BSK-2024/298254, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met nadere regels ten aanzien van de nationale typegoedkeuring van mobiele machines en enkele technische verbeteringen met betrekking tot de eisen aan langzaam rijdende voertuigen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 21, tweede lid, onderdeel b, derde lid, onderdeel b, vierde lid, onderdeel b, en vijfde lid, 23, eerste en tweede lid, 27, tweede lid, en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het begrip *inrichting voor indirect zicht* en de bijbehorende omschrijving vervalt.
2. De omschrijving van het begrip *landbouw- of bosbouwaanhangwagen* komt te luiden: voertuig van de voertuigcategorie R.
3. In de omschrijving van het begrip *motorrijtuig met beperkte snelheid* wordt na 'motorvoertuig' opgenomen 'voor het eerst in gebruik genomen voor 1 januari 2022'.
4. De omschrijving van het begrip *verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk* komt te luiden: voertuig van de voertuigcategorie S.
5. In de alfabetische volgorde wordt het volgende begrip met de bijbehorende omschrijving ingevoegd:

voorziening voor indirect zicht: voorziening om het aan het voertuig grenzende gebied waar te nemen dat niet rechtstreeks kan worden waargenomen, zijnde een spiegel, een camera-monitor of een andere inrichting die de bestuurder informatie over het indirecte gezichtsveld geeft;

B

Artikel 1.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begrippen verordening (EG) 78/2009 en verordening (EG) 661/2009 en de bijbehorende omschrijvingen vervallen.
2. Voor het begrip verordening (EU) 167/2013 en de bijbehorende omschrijving wordt het volgende begrip met de bijbehorende omschrijving ingevoegd:

verordening (EU) 406/2010: Verordening (EU) nr. 406/2010 van de Commissie van 26 april 2010 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof (PbEU 2010, L 122);
3. Na het begrip *verordening (EU) 1322/2014* en de bijbehorende omschrijving wordt het volgende begrip met de bijbehorende omschrijving ingevoegd:



verordening (EU) 2015/208: Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/208 van de Commissie van 8 december 2014 ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2015, L 42);

C

Artikel 3.1.3a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'onthefving' vervangen door 'vrijstelling'.
2. In het derde lid wordt 'een ontheffing is verleend' vervangen door 'een vrijstelling is verleend'.

D

In het opschrift van afdeling 2 van hoofdstuk 3 wordt 'en bussen' vervangen door ', bussen en aanhangwagens ingericht voor het vervoer van personen'.

E

Artikel 3.2.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In onderdeel a wordt '; en' vervangen door 'omtrent':
 - 1°. veiligheidsruiten;
 - 2°. voorzieningen voor indirect zicht;
 - 3°. stuurinrichting;
 - 4°. elektromagnetische compatibiliteit;
 - 5°. snelheidsmeter;
 - 6°. kilometerteller;
 - 7°. snelheidsbegrenzers;
 - 8°. installatie van lichtsignaal-, wegverlichtings- en retroflecterende inrichtingen;
 - 9°. voorgeschreven plaat en voertuigidentificatienummer;
 - 10°. geluidsniveau;
 - 11°. emissie van verontreinigende stoffen;
 - 12°. veiligheid van vloeibaar petroleumgas;
 - 13°. veiligheid van gecompriemd en vloeibaar aardgas;
 - 14°. veiligheid van waterstof;
 - 15°. elektrische veiligheid tijdens gebruik;
 - 16°. montage van banden en bandenveiligheid;
 - 17°. remsysteem, met uitzondering van de eisen omtrent ABS;
 - 18°. ruimte voor de kentekenplaat;
 - 19°. achteruitrijbeweging;
 - 20°. mechanische koppelingen; en
 - 21°. ontvlambaarheid in bussen;'
 - b. Onder verlettering van onderdeel b tot c wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - b. de voor de voertuigcategorie T vastgestelde en op de voertuigcategorieën M en N toe te passen eisen in bijlage I van verordening (EU) 167/2013 omtrent voorwaarts zicht en zitplaatsen voor meerrijders; en.
 - c. In onderdeel c (nieuw) vervalt 'aan' en wordt 'voertuigcategorie' vervangen door 'voertuigsoort'.
2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Het eerste lid, aanhef en onderdelen a en c, is van overeenkomstige toepassing op de nationale individuele goedkeuring van voertuigen van voertuigcategorie O ingericht voor het vervoer van personen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Die voertuigen zijn:
 - a. van het carrosserietype autonome aanhangwagen;
 - b. niet voorzien van:
 - 1°. staanplaatsen;
 - 2°. meerdere passagiersdekken; of
 - 3°. meer dan 25 zitplaatsen; en



- c. voorzien van:
 - 1°. een vloer waarvan de hoogte niet hoger ligt dan 75 cm boven het wegdek;
 - 2°. een communicatie-inrichting om te kunnen communiceren met de bestuurder indien het een gesloten ruimte betreft;
 - 3°. een plaat of duidelijk opschrift hoeveel personen vervoerd mogen worden;
 - 4°. minimaal één zijmarkeringslicht;
 - 5°. een nooduitgang, aan een andere zijde dan de passagiersuitgangen, met een minimale afmeting van 1.200 mm bij 550 mm;
 - 6°. een deur, ketting, of band op alle zitplaatstoegangen die de passagiersruimte afbaken;
 - 7°. een technische toegestane maximummassa die minimaal de rijklare massa vermeerderd met het aantal passagiersplaatsen maal 75 kg bedraagt.

3. Het derde lid komt te luiden:

3. In afwijking van het eerste lid, onderdeel a, kan de Dienst Wegverkeer vrijstelling verlenen van de daarin bedoelde goedkeuringseisen en een nationale individuele goedkeuring verlenen voor zover wordt voldaan aan de in verband daarmee door de Dienst Wegverkeer vastgestelde alternatieve voorschriften.

F

Artikel 3.2.2 komt te luiden:

Artikel 3.2.2

1. Voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h die bij een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h voertuigen van voertuigcategorieën M en N zouden zijn, met een datum van eerste toelating van voor 1 januari 2021, voldoen voor het verkrijgen van een nationale individuele goedkeuring aan:
 - a. de voor de overeenkomstige voertuigcategorie vastgestelde goedkeuringseisen in bijlage IV, zoals deze bijlage luidde op 31 augustus 2020 omtrent:
 - 1°. veiligheidsruiten;
 - 2°. voorzieningen voor indirect zicht;
 - 3°. stuurinrichting;
 - 4°. elektromagnetische compatibiliteit;
 - 5°. snelheidsmeter;
 - 6°. snelheidsbegrenzers;
 - 7°. installatie van lichtsignaal-, wegverlichtings- en retroflecterende inrichtingen;
 - 8°. voorgescreven plaat en voertuigidentificatienummer;
 - 9°. geluidsniveau;
 - 10°. emissie van verontreinigende stoffen;
 - 11°. veiligheid van vloeibaar petroleumgas;
 - 12°. veiligheid van gecompriemd en vloeibaar aardgas;
 - 13°. veiligheid van waterstof;
 - 14°. elektrische veiligheid tijdens gebruik;
 - 15°. montage van banden en bandenveiligheid;
 - 16°. remsysteem, met uitzondering van de eisen omtrent ABS;
 - 17°. ruimte voor de kentekenplaat;
 - 18°. achteruitrijbeweging;
 - 19°. mechanische koppelingen; en
 - 20°. ontvlambaarheid in bussen; en
 - b. de voor de voertuigcategorie T vastgestelde en op de voertuigcategorieën M en N toe te passen eisen in bijlage I van verordening (EU) 167/2013 omtrent voorwaarts zicht en zitplaatsen voor meerrijders; en.
 - c. de in hoofdstuk 5 voor de desbetreffende voertuigcategorie vastgestelde permanente eisen.
2. Het eerste lid, aanhef en onderdelen a en c, is van overeenkomstige toepassing op voertuigen van voertuigcategorie O ingericht voor het vervoer van personen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Die voertuigen zijn:
 - a. van het carrosserietype autonome aanhangwagen;
 - b. niet voorzien van:
 - 1°. staanplaatsen;
 - 2°. meerdere passagiersdekken; of
 - 3°. meer dan 25 zitplaatsen; en
 - c. voorzien van:



- 1°. een vloer waarvan de hoogte niet hoger ligt dan 75 cm boven het wegdek;
 - 2°. een communicatie-inrichting om te kunnen communiceren met de bestuurder indien het een gesloten ruimte betreft;
 - 3°. een plaat of duidelijk opschrift hoeveel personen vervoerd mogen worden;
 - 4°. minimaal één zijmarkeringslicht;
 - 5°. een nooduitgang, aan een andere zijde dan de passagiersuitgangen, met een minimale afmeting van 1.200 mm bij 550 mm;
 - 6°. een deur, ketting, of band op alle zitplaatstoegangen die de passagiersruimte afbakenen;
 - 7°. een technische toegestane maximummassa die minimaal de rijklare massa vermeerderd met het aantal passagierszitplaatsen maal 75 kg bedraagt.
3. In afwijking van het eerste lid, onderdeel a, kan de Dienst Wegverkeer vrijstelling verlenen van de daarin bedoelde goedkeuringseisen en een nationale individuele goedkeuring verlenen voor zover wordt voldaan aan de in verband daarmee door de Dienst Wegverkeer vastgestelde alternatieve voorschriften.
 4. De Dienst Wegverkeer stelt in elk geval alternatieve voorschriften als bedoeld in het derde lid vast voor de goedkeuring van voertuigen die ten behoeve van het gebruik door een gehandicapte zijn aangepast.
 5. In afwijking van het eerste lid kan de Dienst Wegverkeer in verband met de goedkeuring van een voertuig met een datum van eerste toelating van voor 1 januari 1978 dat in de oorspronkelijke uitvoering niet voldoet aan de op het betreffende voertuig van toepassing zijnde permanente eisen, van deze eisen vrijstelling verlenen.

G

In artikel 3.3.2, tweede lid, wordt 'als bedoeld in artikel 3 of, indien niet van toepassing artikel 6,' vervangen door 'als bedoeld in artikel 3 of artikel 6'.

H

In artikel 3.5.2, eerste lid, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel 1° wordt na de puntkomma 'en' toegevoegd.
2. Onderdeel 2° vervalt onder vernummering van onderdeel 3° tot 2°.

I

Artikel 3.5.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'onthefving' vervangen door 'vrijstelling'.
2. In het derde lid wordt 'een ontheffing is verleend' vervangen door 'een vrijstelling is verleend'.

J

In hoofdstuk 3, afdeling 6, wordt voor artikel 3.6.1 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.6.0

1. Verordening (EU) 167/2013 is van overeenkomstige toepassing op fabrikanten, de wijze waarop een nationale typegoedkeuring als bedoeld in dit hoofdstuk wordt verleend en het toezicht op de conformiteit van de productie, tenzij anders bepaald in deze afdeling of in verband met de uitvoering van deze afdeling, in door de Dienst Wegverkeer vastgestelde alternatieve voorschriften.
2. In afwijking van verordening (EU) 167/2013 kan een typegoedkeuring voor een mobiele machine tevens worden aangevraagd door en verleend aan een andere marktdeelnemer dan een fabrikant van mobiele machines, indien deze voldoet aan de eisen die voor het indienen van een aanvraag en voor het verlenen van een typegoedkeuring in de verordening en in deze regeling aan de fabrikant worden gesteld.



K

Artikel 3.6.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, worden de onderdelen 4° en 5° vervangen door acht onderdelen, luidende:

- 4°. VN/ECE-reglement nr. 67 inzake uniforme voorschriften voor de goedkeuring van specifieke voorzieningen en voertuigen voor het gebruik van vloeibaar petroleumgas;
- 5°. VN/ECE-reglement nr. 100 inzake uniforme voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen wat de specifieke voorschriften voor de elektrische aandrijflijn betreft;
- 6°. VN/ECE-reglement nr. 110 inzake uniforme voorschriften voor de goedkeuring van specifieke voorzieningen en voertuigen voor het gebruik van gecompriemd aardgas en/of vloeibaar aardgas;
- 7°. VN/ECE-reglement nr. 115 inzake uniforme bepalingen voor de goedkeuring van specifieke retrofitsystemen voor installatie in motorvoertuigen met het oog op het gebruik van LPG of CNG als brandstof, ten aanzien van de voorschriften voor de bevestiging van LPG- en CNG-tanks;
- 8°. bijlage VII bij verordening (EU) 2015/208, ten aanzien van het gestelde omtrent het gezichtsveld;
- 9°. Verordening (EG) 79/2009 zoals deze verordening luidde op 5 juli 2022;
- 10°. Verordening (EU) 406/2010 zoals deze verordening luidde op 5 juli 2022;
- 11°. bijlage XII bij verordening (EU) 2015/208, ten aanzien van het gestelde omtrent signalisatieborden en signalisatiefolies; en.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel a, kan de Dienst Wegverkeer vrijstelling verlenen van de daarin bedoelde goedkeuringseisen en een nationale typegoedkeuring verlenen voor zover wordt voldaan aan de in verband daarmee door de Dienst Wegverkeer vastgestelde alternatieve voorschriften.

L

Artikel 3.6.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'onthefving' vervangen door 'vrijstelling'.

2. Aan het tweede lid wordt onder vervanging van de punt aan het slot toegevoegd 'en tevens:

- a. indien de breedte meer dan 3,00 m bedraagt, een geel zwaai-, flits of knipperlicht op de mobiele machine is gemonteerd dat voldoet aan VN/ECE-reglement nr. 65 en overeenkomstig dat reglement gecertificeerd is, waarbij het licht zodanig gemonteerd is dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 20,00 m vanaf het voertuig, gemeten op 1,50 m boven het wegdek;
- b. indien de breedte meer dan 3,00 m bedraagt:
 - 1°. de maximumconstructiesnelheid niet hoger is dan 40 km/h;
 - 2°. de buitenspiegels en cameramonitorsystemen inclusief hun armen omlapbaar zijn; en
 - 3°. een markering van de breedte aan de voor- en achterzijde van de mobiele machine aanwezig is die voldoet aan artikel 132 van bijlage VIII bij deze regeling;
- c. indien de massa onder een niet-geveerde aangedreven as meer is dan 12.000 kg, de maximumconstructiesnelheid niet hoger is dan 40 km/h'.

3. In het derde lid wordt 'een ontheffing is verleend' vervangen door 'een vrijstelling is verleend' en vervalt 'in het voertuig'.

M

Artikel 3.6.3 wordt als volgt gewijzigd:

In het eerste lid, onderdeel a, worden de onderdelen 4° en 5° vervangen door acht onderdelen, luidende:

- 4°. VN/ECE-reglement nr. 67 inzake uniforme voorschriften voor de goedkeuring van specifieke voorzieningen en voertuigen voor het gebruik van vloeibaar petroleumgas;
- 5°. VN/ECE-reglement nr. 100 inzake uniforme voorschriften voor de goedkeuring van voertuig-



- gen wat de specifieke voorschriften voor de elektrische aandrijflijn betreft;
- 6°. VN/ECE-reglement nr. 110 inzake uniforme voorschriften voor de goedkeuring van specifieke voorzieningen en voertuigen met betrekking tot de installatie van specifieke onderdelen van een goedgekeurd type voor het gebruik van gecomprimeerd aardgas (CNG) en/of vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof;
 - 7°. VN/ECE-reglement nr. 115 inzake uniforme bepalingen voor de goedkeuring van specifieke retrofitsystemen voor installatie in motorvoertuigen met het oog op het gebruik van LPG of CNG als brandstof, ten aanzien van de voorschriften voor de bevestiging van LPG- en CNG-tanks;
 - 8°. bijlage VII bij verordening (EU) 2015/208, ten aanzien van het gestelde omtrent het gezichtsveld;
 - 9°. Verordening (EG) 79/2009 zoals deze verordening luidde op 5 juli 2022;
 - 10°. Verordening (EU) 406/2010 zoals deze verordening luidde op 5 juli 2022; en
 - 11°. bijlage XII bij verordening (EU) 2015/208, ten aanzien van het gestelde omtrent signalisatieborden en signalisatiefolies; en.

N

Na artikel 3.6.3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.6.3a

Mobiele machines met een datum van eerste toelating van voor 1 januari 2021, voldoen voor het verkrijgen van een nationale individuele goedkeuring aan:

- a. de eisen in:
 - 1°. richtlijn 98/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende machines (PbEG 1998, L 207), indien het voertuig in gebruik genomen is na 31 december 1992 en voor 29 december 2009; of
 - 2°. richtlijn 2006/42/EG, indien het voertuig in gebruik genomen is na 28 december 2009; en
- b. de in hoofdstuk 5 voor de desbetreffende voertuigcategorie vastgestelde permanente eisen.

O

Artikel 3.6.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'artikel 3.6.3, eerste of tweede lid,' ingevoegd 'of 3.6.3a' en wordt 'ontheffing' vervangen door 'vrijstelling'.
2. Aan het tweede lid wordt onder vervanging van de punt aan het slot toegevoegd 'en tevens:
 - a. indien de breedte meer dan 3,00 m bedraagt, een geel zwaai-, flits of knipperlicht op de mobiele machine is gemonteerd dat voldoet aan VN/ECE-reglement nr. 65 en overeenkomstig dat reglement gecertificeerd is, waarbij het licht zodanig gemonteerd is dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 20,00 m vanaf het voertuig, gemeten op 1,50 m boven het wegdek;
 - b. indien de breedte meer dan 3,00 m bedraagt:
 - 1°. de maximumconstructiesnelheid niet hoger is dan 40 km/h;
 - 2°. de buitenspiegels en cameramonitorsystemen inclusief hun armen omklapbaar zijn; en
 - 3°. een markering van de breedte aan de voor- en achterzijde van de mobiele machine aanwezig is die voldoet aan artikel 132 van bijlage VIII bij deze regeling;
 - c. indien de massa onder een niet-geveerde aangedreven as meer is dan 12.000 kg, de maximumconstructiesnelheid niet hoger is dan 40 km/h'.
3. In het derde lid wordt 'een ontheffing is verleend' vervangen door 'een vrijstelling is verleend' en vervalt 'in het voertuig'.

P

Artikel 3.8.3 komt te luiden:

Artikel 3.8.3

Reminrichtingen, verlichting, geluidsrichtingen, spiegels en camera-monitorsystemen die zijn bedoeld om deel uit te maken van een mobiele machine voldoen voor het verkrijgen van een



nationale typegoedkeuring aan de relevante voorschriften opgenomen in hoofdstuk 5, afdeling 7a, van deze regeling.

Q

Voor artikel 3.9.1 wordt een opschrift ingevoegd, luidende:

§ 1. Algemeen

R

Artikel 3.9.3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt 'eisen' vervangen door 'eenheden'.
2. Onder verlettering van onderdeel c tot d wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - c. door hem verleende nationale typegoedkeuringen van voertuigen als bedoeld in dit hoofdstuk;

S

Na artikel 3.9.3 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 2. Conformiteitscontroles nationale typegoedkeuring mobiele machines

Artikel 3.9.4

De controle inzake de overeenstemming van de productie van mobiele machines waarvoor een nationale typegoedkeuring is afgegeven gebeurt op een door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze.

T

Artikel 3.10.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d wordt 'artikel 2, tweede lid, onderdelen, b, d, e, f, g en h, van verordening (EU) 168/2013' vervangen door 'artikel 2, tweede lid, onderdelen a tot en met d en h, van verordening (EU) 168/2013'.
2. De onderdelen f, g en i vervallen onder verlettering van de onderdelen h en j tot en met p tot f tot en met m.

U

Na artikel 3.11.3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.11.3a

1. Een fabrikant die een mobiele machine die deel uitmaakt van een voorraad en die niet of niet langer op de markt kan worden aangeboden of in het verkeer kan worden gebracht omdat nieuwe technische voorschriften in werking zijn getreden waarvoor die niet is goedgekeurd toch nog op de markt wil aanbieden of in de handel wil brengen, kan, zo spoedig mogelijk nadat de goedkeuring ongeldig is geworden, daarvoor een verzoek indienen bij de Dienst Wegverkeer.
2. Het eerste lid is alleen van toepassing op mobiele machines die zich op het Nederlandse grondgebied bevinden en waarvoor ten tijde van hun productie een geldige nationale typegoedkeuring was verleend, maar die niet op de markt zijn aangeboden of in het verkeer zijn gebracht voor deze nationale typegoedkeuring ongeldig werd.
3. Ten aanzien van het verzoek en de behandeling ervan zijn artikel 39 van verordening (EU) 167/2013 en artikel 3.11.1, tweede en derde lid, van overeenkomstige toepassing.

V

Artikel 3.12.1 wordt als volgt gewijzigd:



1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt na 'voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S' ingevoegd 'of mobiele machines'.

2. In het tweede lid, onderdeel a, wordt na 'voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S' ingevoegd 'of mobiele machines'.

W

Artikel 5.1.1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt ', of' vervangen door een puntkomma.

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door '; of' wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- d. indien het een mobiele machine betreft, wordt voortbewogen in een andere rijstand dan door de voertuigfabrikant is bepaald.

X

In artikel 5.3.0 vervalt ', met uitzondering van een bedrijfsauto waarvoor in het kentekenregister de aanduiding 'bus' dan wel 'autobus' is vermeld,'.

Y

Na het opschrift van hoofdstuk 5, afdeling 3, paragraaf 3, wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.3.8

	Eisen	Wijze van keuren
1.	Bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h voldoen bij voortduring aan de in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid, vermeerderd met 5 km/h. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikel 29a, van toepassing.	In geval van twijfel wordt een rijproef uitgevoerd.
2.	Bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de maximumconstructiesnelheid, bedoeld in het eerste lid, te bemoeilijken of te beïnvloeden.	Visuele controle, waarbij eventuele aanwezige voorzieningen worden bediend of ingeschakeld.

Z

Aan artikel 5.3.15, vijfde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van ', en' aan het slot van onderdeel a en de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h indien is voldaan aan artikel 5.3.8.

AA

Artikel 5.3.38 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bedrijfsauto's' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

2. In het tweede, derde en vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bedrijfsauto's' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

3. Onder vernummering van het zesde en zevende lid tot zevende en achtste lid wordt een lid ingevoegd, luidende:



6. Bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste 3,5 m/s² bedraagt. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, hoofdstuk 1, titel 7, afdeling 2, van toepassing.

Indien een remproef op de weg wordt uitgevoerd, moet de snelheid bij aanvang van de remproef ongeveer de maximumconstructiesnelheid bedragen.

BB

Artikel 5.3.57 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel z door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- aa. één rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, in de vorm van een afgeknotte driehoek die voorzien is van een goedkeuringsmerk waarbij het bepaalde in bijlage VIII, artikel 123, van toepassing is, indien de maximumconstructiesnelheid ten hoogste 25 km/h bedraagt.

2. In het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'Onderdelen t tot en met z' vervangen door 'Onderdelen t tot en met aa'.

CC

In artikel 5.3.61, tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'de markering aan de achterzijde van het voertuig,' ingevoegd 'de rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek,'.

DD

In artikel 5.3a.0 vervalt het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor de tekst van het eerste lid.

EE

Na het opschrift van hoofdstuk 5, afdeling 3a, paragraaf 3, wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.3a.8

	Eisen	Wijze van keuren
1.	Bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h voldoen bij voortduring aan de in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid, vermeerderd met 5 km/h. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikel 29a, van toepassing.	In geval van twijfel wordt een rijproef uitgevoerd.
2.	Bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de maximumconstructiesnelheid, bedoeld in het eerste lid, te bemoeilijken of te beïnvloeden.	Visuele controle, waarbij eventuele aanwezige voorzieningen worden bediend of ingeschakeld.

FF

Aan artikel 5.3a.15, vijfde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van ', en' aan het slot van onderdeel a en de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h indien is voldaan aan artikel 5.3a.8.

GG

In artikel 5.3a.31, dertiende lid, wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

HH

Artikel 5.3a.38 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.



2. In het tweede en derde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

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

- | | | |
|----|---|---|
| 5. | Bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste 3,5 m/s ² bedraagt. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, hoofdstuk 1, titel 7, afdeling 2, van toepassing. | Indien een remproef op de weg wordt uitgevoerd, moet de snelheid bij aanvang van de remproef ongeveer de maximumconstructiesnelheid bedragen. |
|----|---|---|

4. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

- | | | |
|----|---|---------------------------------|
| 8. | Bussen moeten tevens zijn voorzien van een hulprem. | Leden 8 en 9: visuele controle. |
| 9. | De bedrijfsrem en de hulprem mogen gemeenschappelijke delen hebben. | |

II

Aan artikel 5.3a.41 wordt een lid toegevoegd, luidende:

16. Het achtste lid is niet van toepassing op bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h, mits een voorziening is aangebracht ter voorkoming dat de passagiers uit het voertuig vallen tijdens rijden.

JJ

In artikel 5.3a.43, tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een voorruit'.

KK

Artikel 5.3a.44 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een voorruit'.
2. In het tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), en derde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een gesloten carrosserie'.

LL

Artikel 5.3a.46 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), en vijfde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Bussen' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.
2. In het zesde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Op bussen' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.
3. In het achtste lid, tweede kolom ('Eisen'), en negende lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'moet' ingevoegd 'bij bussen met een maximumconstructiesnelheid meer dan 25 km/h'.

MM

In artikel 5.3a.47, derde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h.

NN

Artikel 5.3a.57 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel z door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:



aa. één rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, in de vorm van een afgeknotte driehoek die voorzien is van een goedkeuringsmerk waarbij het bepaalde in bijlage VIII, artikel 123, van toepassing is, indien de maximumconstructiesnelheid ten hoogste 25 km/h bedraagt.

2. In het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'Onderdelen t tot en met z' vervangen door 'Onderdelen t tot en met aa'.

OO

In artikel 5.3a.61, tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'de markering aan de achterzijde van het voertuig,' ingevoegd 'de rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek,'.

PP

Artikel 5.7.0 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Deze afdeling is van overeenkomstige toepassing op een mobiele machine die in gebruik is genomen vóór 1 januari 2021.

QQ

In artikel 5.7.38, vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt voor de punt ingevoegd ', tenzij dit ten behoeve van sturen bedoeld is'.

RR

Aan artikel 5.7.45 wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op motorrijtuigen met beperkte snelheid met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h waarbij de bestuurder de vereiste gezichtsvelden kan verkrijgen door direct zicht.

Visuele controle, door een persoon van gemiddeld gestalte die op gebruikelijke wijze zit of staat, waarbij een aanwezige zitplaats in de juiste rijstand is afgesteld. Hierbij mag het hoofd en bovenlichaam bewogen worden. In geval van twijfel wordt gemeten of de gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikelen 136a en 137a, behaald worden.

SS

Artikel 5.7.48 komt te luiden:

Artikel 5.7.48

1. Scherpe of uitstekende delen aan de voor- en achterzijde van motorrijtuigen met beperkte snelheid die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.

Visuele controle.



2. Scherpe of uitstekende delen aan de zijkanten van motorrijtuigen met beperkte snelheid die in geval van botsing het gevaar voor lichamenlijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.
3. Onverminderd het tweede lid mag het buitenoppervlak aan elke zijkant van het motorrijtuig met beperkte snelheid geen naar buiten gerichte delen bevatten waaraan andere weggebruikers kunnen blijven haken.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.
5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op:
- buitenachteruitkijkspiegels, met inbegrip van de steunen ervan;
 - rupskettingen en delen van een rupsband of -ketting die zich bevinden in het door de buitenste rand van de rupsband;
 - wielen en wielafschermingen die zich bevinden in het door de buitenzij-kant van de banden gevormde verticale vlak;
 - opstappen en treden, met inbegrip van de steunen ervan;
 - mechanische, elektrische, pneumatische of hydraulische verbindingen, met inbegrip van de steunen ervan;
 - scharnierstructuren op inklapbare kantelbeveiligingsinrichtingen;
 - bandenspanningsmeters en inrichtingen of leidingen om de banden op te pompen of leeg te laten lopen;
 - antislipinrichtingen op de wielen;
 - delen, niet zijnde direct raakbare delen met een snij- of prikfunctie, die zijn gemarkeerd met een breedtemarkering die voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen; en
 - zijrichtingaanwijzers, markeringslichten, stads- en achterlichten, parkeerlichten, retroreflectoren, markeringen van de breedte aan de voor- en achterzijde van het voertuig en de rode reflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.
6. Geen deel van de buitenzijde van het motorrijtuig met beperkte snelheid mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.
- Visuele controle, waarbij het beoorde-
lingsgebied is gelegen aan beide
zijanten en wordt begrensd door de
buitenrand van het voertuig uitgezonderd
de delen die gelegen zijn op meer dan
80 mm vanaf de buitenrand van het
voertuig in de richting van het midden-
langsvlak.
De buitenrand van het voertuig is de
zijrand van het voertuig die met een
verticale lijn met een lengte van 2 m,
haaks op het middenlangsvlak van het
voertuig, als eerste wordt geraakt. De
bolling van de banden boven het wegdek
wordt daarbij buiten beschouwing
gelaten.
Voor de buitenrand van het beoorde-
lingsgebied van het voertuig die in de
lengterichting achter de grootste breedte
is gelegen wordt de grootste breedte van
het voertuig gehanteerd. De bolling van
de banden boven het wegdek wordt
daarbij buiten beschouwing gelaten.
De delen van het voertuig gelegen achter
de grootste breedte van het voertuig en
die een snij- of prikfunctie hebben en
direct raakbaar zijn met de verticale 2 m
lijn moeten zijn afgeschermd, ook als die
zijn gelegen buiten het beoordelingsge-
bied.
Leden 3 en 4: visuele controle. In geval
van twijfel wordt gemeten.
- Visuele controle.

TT

In artikel 5.7.51, eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervangen van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- één of meer gele zwaai-, flits- of knipperlichten, indien het voertuig breder is dan 2,60 m, waarbij wordt voldaan aan de eisen die zijn vastgesteld krachtens artikel 30, tweede lid, van het RVV 1990.

UU

Artikel 5.7.61 komt te luiden:



Artikel 5.7.61

	Eisen	Wijze van keuren
1.	De richtingaanwijzers, stadslichten, parkeerlichten en achterlichten, bedoeld in de artikelen 5.7.51 en 5.7.57, en de rode retroreflectoren aan de achterzijde, bedoeld in artikel 5.7.51, zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,50 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.	Leden 1 en 2: visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
2.	Indien het voertuig breder is dan 2,55 m en de montage in het desbetreffende gebied op het voertuig door opspattend zand en vuil van de banden onverenigbaar is, mogen in afwijking van het eerste lid de richtingaanwijzers, achterlichten en rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig op een afstand van meer dan 0,50 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig zijn aangebracht, doch niet meer dan noodzakelijk, mits de markering van de breedte aan de achterzijde van het voertuig voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen.	

VV

Artikel 5.7a.0 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid vervallen.
2. Na 'mobiele machine' wordt ingevoegd 'die in gebruik is genomen na 31 december 2020,'.

WW

Artikel 5.7a.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), vervalt ', indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 maart 1979,'.
2. In het zesde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt 'Indien het voertuig na 30 september 1978 in gebruik is genomen, mag het vullen van de tank' vervangen door 'Het vullen van de tank mag'.

XX

In artikel 5.7a.10a, vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), vervalt ', indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 2002,'.

YY

In artikel 5.7a.10b, vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), vervalt ', indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 2014,'.

ZZ

In artikel 5.7a.27, zesde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'banden' ingevoegd 'die van fabriekswege profiel hebben'.

AAA

In artikel 5.7a.29, vierde lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'de stuurbevoegdheid buiten werking is gesteld' vervangen door 'indien noodzakelijk de stuurbevoegdheid in werking is gesteld'.

BBB

In artikel 5.7a.31 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:
 - Onderdeel a tot en met c: visuele controle.
 - Onderdeel d: visuele controle. In geval van twijfel wordt het remsysteem onder druk gezet.
 - Onderdeel e: visuele controle.
2. In het vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'beperkt' ingevoegd ', tenzij de bediening van de hydraulische remsystemen vanuit een energievoorraad wordt gevoed'.



CCC

Artikel 5.7a.32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In het hydraulisch remsysteem moet voldoende vloeistof aanwezig zijn.

Visuele controle, waarbij het vloeistof-niveau zich niet onder de minimaanduiding mag bevinden, of auditieve controle, waarbij ervan wordt uitgegaan dat niet aan deze eis is voldaan wanneer na het starten van de motor een optisch of akoestisch waarschuwingssignaal wordt afgegeven dat onvoldoende vloeistof aanwezig is.

2. Het tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), komt te luiden:

Indien aanwezig moet de vulopening van het remsysteem of van het reservoir zijn afgesloten met een passende dop.

DDD

In artikel 5.7a.33, eerste kolom ('Eisen'), vervalt 'die in gebruik zijn genomen na 30 april 2020'.

EEE

Artikel 5.7a.38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:

Leden 1 tot en met 3: visuele controle.

2. Onder vernummering van het derde en vierde lid tot vierde en vijfde lid wordt het tweede lid vervangen door twee leden, luidende:

2. Mobiele machines moeten tevens zijn voorzien van een hulprem.
3. De bedrijfsrem en de hulprem mogen gemeenschappelijke delen hebben.

3. In het vierde lid (nieuw), derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'Leden 3 en 4' vervangen door 'Leden 4 en 5'.

4. In het vijfde lid (nieuw), tweede kolom ('Eisen'), wordt voor de punt ingevoegd ' , tenzij dit ten behoeve van sturen bedoeld is'.

FFF

Artikel 5.7a.42 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:

Visuele controle, door een persoon van gemiddeld gestalte die op gebruikelijke wijze is gezeten op de voor hem in de juiste rijstand gestelde bestuurderszitplaats.

Hierbij is het toegestaan dat de bestuurder zittende op de bestuurdersplaats zich zijwaarts verplaatst om de onderbreking van het zicht te beperken.

In geval van twijfel wordt gemeten volgens de volgende methode:

- vanuit een punt op de grond recht onder de oogpunten van de bestuurder wordt een halve denkbeeldige cirkel getrokken van 12,00 m;
- naar voren gezien mogen binnen een afstand van 9,50 m op dezelfde hoogte als de denkbeeldige cirkel één of twee objecten van maximaal 0,70 m breed zijn afgeschermd.

Een onderbreking van het zicht op de cirkel met een straal van 12,00 m vanuit de oogpunten van de bestuurder, buiten het zicht naar voren binnen 9,50 m, zowel links als rechts, mag niet groter zijn dan 5,5 m gemeten op de omtrek van die cirkel.

2. In het derde lid, tweede kolom ('Eisen') wordt 'inrichtingen voor indirect zicht' vervangen door 'voorzieningen voor indirect zicht'.



GGG

Artikel 5.7a.45 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de tweede kolom ('Eisen') wordt 'een trottoirspiegel' vervangen door 'spiegels waarmee de bestuurder het wegdek naast het voertuig aan de linker- en rechterzijde kan overzien'.

b. In de derde kolom ('Wijze van keuren') wordt na de eerste zin een zin ingevoegd, luidende:

In geval van twijfel wordt gemeten.

2. Het vierde lid wordt als volgt gewijzigd:.

a. In de tweede kolom ('Eisen') wordt 'trottoirspiegel' vervangen door 'spiegel als bedoeld in het derde lid'.

b. In de derde kolom ('Wijze van keuren') wordt 'Leden 4 tot en met 7' vervangen door 'Leden 4 tot en met 6'.

3. Het zevende en achtste lid komen te luiden:

7. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op mobiele machines met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h waarbij de bestuurder de vereiste gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikelen 136a en 137a, kan verkrijgen door direct zicht.

Leden 7 en 8: visuele controle, door een persoon van gemiddeld gestalte die op gebruikelijke wijze zit of staat, waarbij een aanwezige zitplaats in de juiste rijstand is afgesteld. Hierbij mogen het hoofd en bovenlichaam bewogen worden. In geval van twijfel wordt gemeten.

8. Het derde lid is niet van toepassing op mobiele machines waarbij de bestuurder de vereiste gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikel 142a, kan verkrijgen door direct zicht.

HHH

Artikel 5.7a.48 komt te luiden:

Artikel 5.7a.48

1. Scherpe of uitstekende delen aan de voor- en achterzijde van mobiele machines die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.

Visuele controle.

2. Scherpe of uitstekende delen aan de zijkanten van mobiele machines die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.
3. Onverminderd het tweede lid mag het buitenoppervlak aan elke zijkant van de mobiele machine geen naar buiten gerichte delen bevatten waaraan andere weggebruikers kunnen blijven haken.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.
5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op:
- a. buitenachteruitkijkspiegels, met inbegrip van de steunen ervan;
 - b. rupskettingen en delen van een rupsband of -ketting die zich bevinden in het door de buitenste rand van de rupsband;
 - c. wielen en wielafschermingen die zich bevinden in het door de buitenzij-kant van de banden gevormde verticale vlak;
 - d. opstappen en treden, met inbegrip van de steunen ervan;
 - e. mechanische, elektrische, pneumatische of hydraulische verbindingen, met inbegrip van de steunen ervan;
 - f. scharnierstructuren op inklapbare kantelbeveiligingsinrichtingen;
 - g. bandenspanningsmeters en inrichtingen of leidingen om de banden op te pompen of leeg te laten lopen;
 - h. antislipinrichtingen op de wielen;
 - i. delen, niet zijnde direct raakbare delen met een snij- of prikfunctie, die zijn gemarkeerd met een breedtemarkering die voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen; en
 - j. zijrichtingaanwijzers, markeringslichten, stads- en achterlichten, parkeerlichten, retroreflectoren, markeringen van de breedte aan de voor- en achterzijde van het voertuig en de rode reflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.
6. De wielen onderscheidenlijk banden van mobiele machines met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/h, niet zijnde voertuigen breder dan 2,55 m waarbij de montage van afscherming onverenigbaar is in verband met de noodzakelijke bewegingsvrijheid van de wielen in ruw terrein, moeten aan de bovenzijde voor ten minste twee derde deel van de totale breedte van de banden zijn afgeschermd, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.32, tweede lid. De voorste en de achterste rand van de afscherming moeten een hoek van ten minste 90 graden afdekken.
7. De wielen onderscheidenlijk banden van mobiele machines mogen niet aanlopen.
8. Geen deel van de buitenzijde van de mobiele machine mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.
- Visuele controle, waarbij het beoorde-
lingsgebied is gelegen aan beide
zijanten en wordt begrensd door de
buitenrand van het voertuig uitgezonderd
de delen die gelegen zijn op meer dan
80 mm vanaf de buitenrand van het
voertuig in de richting van het midden-
langsvlak.
De buitenrand van het voertuig is de
zijrand van het voertuig die met een
verticale lijn met een lengte van 2 m,
haaks op het middenlangsvlak van het
voertuig, als eerste wordt geraakt. De
bolling van de banden boven het wegdek
wordt daarbij buiten beschouwing
gelaten.
Voor de buitenrand van het beoorde-
lingsgebied van het voertuig die in de
lengterichting achter de grootste breedte
is gelegen wordt de grootste breedte van
het voertuig gehanteerd. De bolling van
de banden boven het wegdek wordt
daarbij buiten beschouwing gelaten.
De delen van het voertuig gelegen achter
de grootste breedte van het voertuig en
die een snij- of prikfunctie hebben en
direct raakbaar zijn met de verticale 2 m
lijn moeten zijn afgeschermd, ook als die
zijn gelegen buiten het beoordelingsge-
bied.
Leden 3 en 4: visuele controle. In geval
van twijfel wordt gemeten.
- Visuele controle. In geval van twijfel
wordt gemeten.
- Leden 7 en 8: Visuele controle.

III

Artikelen 5.7a.51, eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel h vervalt 'en in gebruik is genomen na 31 december 2020'.
2. In onderdeel i wordt 'bijlage VIII, artikelen 132 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.



3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel j door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- k. één of meer gele zwaai-, flits- of knipperlichten, indien het voertuig breder is dan 2,60 m, waarbij wordt voldaan aan de eisen die zijn vastgesteld krachtens artikel 30, tweede lid, van het RVV 1990.

4. In het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren') wordt 'Onderdelen h tot en met j' vervangen door 'Onderdelen h tot en met k'.

JJJ

Artikel 5.7a.57, eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel t vervalt onder verlettering van de onderdelen u, v en w tot t, u en v.
2. In onderdeel u (nieuw) wordt 'artikel 5.7a.51, eerste lid, aanhef en onderdeel k' vervangen door 'artikel 5.7a.51, eerste lid, aanhef en onderdeel j'.
3. In het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren') wordt 'Onderdelen j tot en met w' vervangen door 'Onderdelen j tot en met v'.

KKK

Artikel 5.7a.61 komt te luiden:

Artikel 5.7a.61

	Eisen	Wijze van keuren
1.	De richtingaanwijzers, stadslichten, parkeerlichten en achterlichten, bedoeld in de artikelen 5.7a.51 en 5.7a.57, en de rode retroreflectoren aan de achterzijde, bedoeld in artikel 5.7a.51, zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,50 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig.	Leden 1 en 2: visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
2.	Indien het voertuig breder is dan 2,55 m en de montage in het desbetreffende gebied op het voertuig door opspattend zand en vuil van de banden onverenigbaar is, mogen in afwijking van het eerste lid de richtingaanwijzers, achterlichten en rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig op een afstand van meer dan 0,50 m vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig zijn aangebracht, doch niet meer dan noodzakelijk, mits de markering van de breedte aan de achterzijde van het voertuig voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen.	

LLL

In artikel 5.7a.64, tweede lid, wordt 'waarschuwingsknipperlichten' vervangen door 'waarschuwingslichten'.

MMM

In artikel 5.7a.66, derde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt 'de in het eerste lid bedoelde inrichting' vervangen door 'de inrichting voor het koppelen van een aanhangwagen'.

NNN

In artikel 5.8.11, vierde lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'Auditieve controle.' vervangen door 'Leden 4 en 5: auditieve controle.'

OOO

Artikel 5.8.15, tweede lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:

- Onderdeel a: de aanwezigheid van en de geldigheidsduur op het installatieplaatje van het controleapparaat wordt visueel gecontroleerd.
- Onderdeel b: visuele controle van de verzegeling van het installatieplaatje van het controleapparaat.
- Onderdeel c: bij twijfel meting van de bandenonttrek.



- Onderdeel d: visuele controle van alle zichtbare aansluitingen en verbindingen van het controleapparaat.
- De wijze van gebruik van het voertuig en de onderdelen a tot en met d worden niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport, indien er geen installatieplaatje in of op het voertuig aanwezig is.

PPP

Artikel 5.8.31 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:

- Onderdeel a tot en met c: visuele controle.
- Onderdeel d: visuele controle. In geval van twijfel wordt het remsysteem onder druk gezet.
- Onderdeel e: visuele controle.

2. In het vijfde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'beperkt' ingevoegd ', tenzij de bediening van de hydraulische remsystemen vanuit een energievoorraad wordt gevoed'.

QQQ

Artikel 5.8.32, tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), komt te luiden:

Indien aanwezig moet de vulopening van het remsysteem of van het reservoir zijn afgesloten met een passende dop.

RRR

Artikel 5.8.42 wordt als volgt gewijzigd:

Het tweede lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:

Visuele controle, door een persoon van gemiddeld gestalte die op gebruikelijke wijze is gezeten op de voor hem in de juiste rijstand gestelde bestuurderszitplaats.

Hierbij is het toegestaan dat de bestuurder zittende op de bestuurdersplaats zich zijwaarts verplaatst om de onderbreking van het zicht te beperken.

In geval van twijfel wordt gemeten volgens de volgende methode:

- vanuit een punt op de grond recht onder de oogpunten van de bestuurder wordt een halve denkbeeldige cirkel getrokken van 12,00 m;
- naar voren gezien mogen binnen een afstand van 9,50 m op dezelfde hoogte als de denkbeeldige cirkel één of twee objecten van maximaal 0,70 m breed zijn afgeschermd.

Een onderbreking van het zicht op de cirkel met een straal van 12,00 m vanuit de oogpunten van de bestuurder, buiten het zicht naar voren binnen 9,50 m, zowel links als rechts, mag niet groter zijn dan 5,5 m gemeten op de omtrek van die cirkel.

Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.

SSS

Aan artikel 5.8.45 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Het eerste lid is niet van toepassing op landbouw- of bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h waarbij de bestuurder de vereiste gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikelen 136a en 137a, kan verkrijgen door direct zicht.

Visuele controle, door een persoon van gemiddeld gestalte die op gebruikelijke wijze zit of staat, waarbij een aanwezige zitplaats in de juiste rijstand is afgesteld. Hierbij mogen het hoofd en bovenlichaam bewogen worden. In geval van twijfel wordt gemeten.

TTT

Artikel 5.8.48 komt te luiden:



Artikel 5.8.48

1. Scherpe of uitstekende delen aan de voor- en achterzijde van landbouw- of bosbouwtrekkers die in geval van botsing het gevaar voor lichamenlijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.
2. Scherpe of uitstekende delen aan de zijkanten van landbouw- of bosbouwtrekkers die in geval van botsing het gevaar voor lichamenlijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.
3. Onverminderd het tweede lid mag het buitenoppervlak aan elke zijkant van de landbouw- of bosbouwtrekker geen naar buiten gerichte delen bevatten waaraan andere weggebruikers kunnen blijven haken.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.
5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op:
 - a. buitenachteruitkijkspiegels, met inbegrip van de steunen ervan;
 - b. rupskettingen en delen van een rupsband of -ketting die zich bevinden in het door de buitenste rand van de rupsband;
 - c. wielen en wielafschermingen die zich bevinden in het door de buitenzij-kant van de banden gevormde verticale vlak;
 - d. opstappen en treden, met inbegrip van de steunen ervan;
 - e. mechanische, elektrische, pneumatische of hydraulische verbindingen, met inbegrip van de steunen ervan;
 - f. scharnierstructuren op inklapbare kantelbeveiligingsinrichtingen;
 - g. bandenspanningsmeters en inrichtingen of leidingen om de banden op te pompen of leeg te laten lopen;
 - h. antislipinrichtingen op de wielen;
 - i. delen, niet zijnde direct raakbare delen met een snij- of prikfunctie, die zijn gemarkeerd met een breedtemarkering die voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen; en
 - j. zijrichtingaanwijzers, markeringslichten, stads- en achterlichten, parkeerlichten, retroreflectoren, markeringen van de breedte aan de voor- en achterzijde van het voertuig en de rode reflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.
6. De wielen onderscheidenlijk banden van landbouw- of bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/h, niet zijnde voertuigen breder dan 2,55 m waarbij de montage van afscherming onverenigbaar is in verband met de noodzakelijke bewegingsvrijheid van de wielen in ruw terrein, moeten aan de bovenzijde voor ten minste twee derde deel van de totale breedte van de banden zijn afgeschermd, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.32, tweede lid. De voorste en de achterste rand van de afscherming moeten een hoek van ten minste 90 graden afdekken.
7. De wielen onderscheidenlijk banden van landbouw- of bosbouwtrekkers mogen niet aanlopen.
8. Geen deel van de buitenzijde van de mobiele machine mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

Visuele controle.

Visuele controle, waarbij het beoorde-
lingsgebied is gelegen aan beide
zijanten en wordt begrensd door de
buitenrand van het voertuig uitgezonderd
de delen die gelegen zijn op meer dan
80 mm vanaf de buitenrand van het
voertuig in de richting van het midden-
langsvlak.

De buitenrand van het voertuig is de
zijrand van het voertuig die met een
verticale lijn met een lengte van 2 m,
haaks op het middenlangsvlak van het
voertuig, als eerste wordt geraakt. De
bolling van de banden boven het wegdek
wordt daarbij buiten beschouwing
gelaten.

Voor de buitenrand van het beoorde-
lingsgebied van het voertuig die in de
lengterichting achter de grootste breedte
is gelegen wordt de grootste breedte van
het voertuig gehanteerd. De bolling van
de banden boven het wegdek wordt
daarbij buiten beschouwing gelaten.
De delen van het voertuig gelegen achter
de grootste breedte van het voertuig en
die een snij- of prikfunctie hebben en
direct raakbaar zijn met de verticale 2 m
lijn moeten zijn afgeschermd, ook als die
zijn gelegen buiten het beoordelingsge-
bied.

Leden 3 en 4: visuele controle. In geval
van twijfel wordt gemeten.

Visuele controle. In geval van twijfel
wordt gemeten.

Leden 7 en 8: visuele controle.

UUU

Artikel 5.8.57 wordt als volgt gewijzigd:



1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), onderdeel x, wordt 'bijlage VIII, artikelen 132 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.

2. Het tweede lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), komt te luiden:

Leden 2 en 3: visuele controle.

3. Er wordt in de eerste kolom ('Eisen') een lid toegevoegd, luidende:

3. Landbouw- of bosbouwtrekkers mogen zijn voorzien van extra rode retroreflectoren aan de achterzijde en extra ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van het voertuig.

VVV

In artikel 5.8.61, eerste kolom ('Eisen'), wordt 'De richtingaanwijzers, stadslichten, parkeerlichten, achterlichten en retroreflector aan de achterzijde, bedoeld in de artikelen 5.8.51 en 5.8.57,' vervangen door 'De richtingaanwijzers, stadslichten, parkeerlichten en achterlichten, bedoeld in de artikelen 5.8.51 en 5.8.57, en de rode retroreflectoren aan de achterzijde, bedoeld in artikel 5.8.51,'.

WWW

In artikel 5.8.66, derde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt 'de inrichting, bedoeld in het eerste lid' vervangen door 'de inrichting voor het koppelen van een aanhangwagen'.

XXX

In artikel 5.12.28, eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Aanhangwagens' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

YYY

In artikel 5.12.31, elfde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'Aanhangwagens' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

ZZZ

Na artikel 5.12.41 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 5.12.46

Eisen	Wijze van keuren
De zitplaatsen van aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h ingericht voor het vervoer van personen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. De verstelinrichtingen van de zitplaatsen moeten goed kunnen worden vergrendeld.	Visuele controle.

Artikel 5.12.47

Eisen	Wijze van keuren
Indien aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h ingericht voor het vervoer van personen zijn voorzien van gordels, moeten deze: a. deugdelijk zijn bevestigd en mogen deze niet zijn beschadigd. Het pluizen van de gordel wordt niet gezien als een beschadiging; en b. zijn voorzien van een goed werkende sluiting en een goed werkende blokkering. Oprolmechanismen moeten zodanig functioneren dat de gordel aanligt na het omdoen ervan.	– Onderdeel a: visuele controle, waarbij een eventuele rolgordel volledig wordt uitgetrokken. – Onderdeel b: 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 trekken aan de gordel; indien dit geen uitsluitel biedt, wordt tijdens een remproef op de weg het blokkeren van de gordel gecontroleerd.



AAAA

Artikel 5.12.57 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel r door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- s. één rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, in de vorm van een afgeknotte driehoek die voorzien is van een goedkeuringsmerk waarbij het bepaalde in bijlage VIII, artikel 123, van toepassing is, indien de maximumconstructiesnelheid ten hoogste 25 km/h bedraagt.

2. In het eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'Onderdelen m tot en met r' vervangen door 'Onderdelen m tot en met s'.

BBBB

In artikel 5.12.61, derde lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'de markering aan de achterzijde van het voertuig,' ingevoegd 'de rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek,'.

CCCC

Na artikel 5.13.41 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 5.13.46

Eisen	Wijze van keuren
De zitplaatsen van aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h ingericht voor het vervoer van personen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd. De verstelinrichtingen van de zitplaatsen moeten goed kunnen worden vergrendeld.	Visuele controle.

Artikel 5.13.47

Eisen	Wijze van keuren
Indien aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h ingericht voor het vervoer van personen zijn voorzien van gordels, moeten deze: a. deugdelijk zijn bevestigd en mogen deze niet zijn beschadigd. Het pluizen van de gordel wordt niet gezien als een beschadiging; en b. zijn voorzien van een goed werkende sluiting en een goed werkende blokkering. Oprolmechanismen moeten zodanig functioneren dat de gordel aanligt na het omdoen ervan.	– Onderdeel a: visuele controle, waarbij een eventuele rolgordel volledig wordt uitgetrokken. – Onderdeel b: 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 trekken aan de gordel; indien dit geen uitsluitel biedt, wordt tijdens een remproef op de weg het blokkeren van de gordel gecontroleerd.

DDDD

Artikel 5.13.57 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 5.13.57, eerste lid, derde kolom ('Wijze van keuren'), wordt 'Onderdelen a tot en met k' vervangen door 'Onderdelen a tot en met j'.

2. In artikel 5.13.57, tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- d. één rode retroreflector aan de achterzijde van het voertuig, in de vorm van een afgeknotte driehoek die voorzien is van een goedkeuringsmerk waarbij het bepaalde in bijlage VIII, artikel 123, van toepassing is, indien de maximumconstructiesnelheid ten hoogste 25 km/h bedraagt.

EEEE

In artikel 5.14.1, zevende lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt 'vierde lid' vervangen door 'vijfde lid'.



FFFF

Na artikel 5.14.38 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.14.39

	Eisen	Wijze van keuren
1.	Landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die in gebruik zijn genomen na 31 december 2017 en zijn voorzien van een reminrichting, moeten zijn voorzien van een parkeerremstelsel.	Leden 1 en 2: visuele controle, terwijl het voertuig zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt, waarbij het parkeerremstelsel wordt bediend.
2.	Indien een landbouw- of bosbouwaanhangwagen of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk is voorzien van een parkeerremstelsel, moet het goed werken en in werking kunnen worden gesteld door iemand die buiten het voertuig staat. De werking van de parkeerrem moet ook gewaarborgd zijn na loskoppeling van het trekkende voertuig.	

GGGG

Artikel 5.14.48 komt te luiden:

Artikel 5.14.48

1.	Scherpe of uitstekende delen aan de voor- en achterzijde van landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.	Visuele controle.
2.	Scherpe of uitstekende delen aan de zijkanten van landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.	Visuele controle, waarbij het beoordelingsgebied is gelegen aan beide zijkanten en wordt begrensd door de buitenrand van het voertuig uitgezonderd de delen die gelegen zijn op meer dan 80 mm vanaf de buitenrand van het voertuig in de richting van het middenlangsvlak. De buitenrand van het voertuig is de zijrand van het voertuig die met een verticale lijn met een lengte van 2 m, haaks op het middenlangsvlak van het voertuig, als eerste wordt geraakt. De bolling van de banden boven het wegdek wordt daarbij buiten beschouwing gelaten. Voor de buitenrand van het beoordelingsgebied van het voertuig die in de lengterichting achter de grootste breedte is gelegen wordt de grootste breedte van het voertuig gehanteerd. De bolling van de banden boven het wegdek wordt daarbij buiten beschouwing gelaten. De delen van het voertuig gelegen achter de grootste breedte van het voertuig en die een snij- of prikfunctie hebben en direct raakbaar zijn met de verticale 2 m lijn moeten zijn afgeschermd, ook als die zijn gelegen buiten het beoordelingsgebied.
3.	Onverminderd het tweede lid mag het buitenoppervlak aan elke zijkant van de landbouw- of bosbouwaanhangwagen en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken geen naar buiten gerichte delen bevatten waaraan andere weggebruikers kunnen blijven haken.	Leden 3 en 4: visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
4.	Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.	

5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op:
 - a. rupskettingen en delen van een rupsband of -ketting die zich bevinden in het door de buitenste rand van de rupsband;
 - b. wielen en wielafschermingen die zich bevinden in het door de buitenzijkant van de banden gevormde verticale vlak;
 - c. opstappen en treden, met inbegrip van de steunen ervan;
 - d. mechanische, elektrische, pneumatische of hydraulische verbindingen, met inbegrip van de steunen ervan;
 - e. scharnierstructuren op inklapbare kantelbeveiligingsinrichtingen;
 - f. bandenspanningsmeters en inrichtingen of leidingen om de banden op te pompen of leeg te laten lopen;
 - g. antislipinrichtingen op de wielen;
 - h. delen, niet zijnde direct raakbare delen met een snij- of prikfunctie, die zijn gemarkeerd met een breedtemarkering die voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen; en
 - i. zijrichtingaanwijzers, markeringslichten, stads- en achterlichten, parkeerlichten, retroreflectoren, markeringen van de breedte aan de voor- en achterzijde van het voertuig en de rode reflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.
 6. De wielen onderscheidenlijk banden van landbouw- of bosbouwaanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/h, niet zijnde voertuigen breder dan 2,55 m waarbij de montage van afscherming onverenigbaar is in verband met de noodzakelijke bewegingsvrijheid van de wielen in ruw terrein, moeten aan de bovenzijde voor ten minste twee derde deel van de totale breedte van de banden zijn afgeschermd, onverminderd het bepaalde in artikel 5.18.32, tweede lid. De voorste en de achterste rand van de afscherming moeten een hoek van ten minste 90 graden afdekken.
 7. De wielen onderscheidenlijk banden van landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken mogen niet aanlopen.
 8. Landbouw- of bosbouwaanhangwagens waarvan de som van de technisch toegestane maximummassa's per as meer dan 3.500 kg bedraagt, met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/h en in gebruik genomen na 31 december 2017, moeten zijn voorzien van zijdelingse afscherming. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikel 110, van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van het eerste lid, aanhef en onderdeel f.
 9. Geen deel van de buitenzijde van de landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.
- Visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.
- Leden 7 tot en met 9: visuele controle.

HHHH

In artikel 5.14.49, tweede lid, tweede kolom ('Eisen'), wordt na 'dolly's' ingevoegd ' , mallejans en soortgelijke aanhangwagens bestemd voor het vervoer van boomstammen of andere lange voorwerpen'.

IIII

Artikel 5.14.51, eerste kolom ('Eisen'), wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel h wordt '31 januari 2017' vervangen door '31 december 2017'.
2. In onderdeel i wordt 'bijlage VIII, artikelen 132 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.

JJJJ

In artikel 5.14.57, eerste kolom ('Eisen'), onderdeel r, wordt 'bijlage VIII, artikelen 132 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.

KKKK

Na artikel 5.14.67 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.14.67a

Eisen	Wijze van keuren
1. Indien de aanhangwagen is voorzien van een kogelkoppeling met een nominale inwendige diameter van: a. 50 mm mag de inwendige diameter van de kogelkoppeling niet meer dan 51,0 mm bedragen; b. 80 mm mag de inwendige diameter van de kogelkoppeling niet meer dan 81,5 mm bedragen; c. 110 mm mag de inwendige diameter van de kogelkoppeling niet meer dan 112,0 mm bedragen.	Er wordt in alle richtingen gemeten met een geschikt meetmiddel, bijvoorbeeld een kaliber of slijtage-indicator. Indien gebruik wordt gemaakt van een koppelingskogel in combinatie met de slijtage-indicator op de kogelkoppeling, wordt de slijtage afgelezen.
2. Indien de aanhangwagen is voorzien van een koppelingskogel met een nominale uitwendige diameter van 150 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 148,5 mm bedragen.	Het bolvormige gedeelte wordt gemeten met een geschikt meetmiddel.

LLLL

Artikel 5.14.68, vierde lid, tweede kolom ('Eisen'), vervalt in onderdeel a 'en' en wordt onderdeel b vervangen door twee onderdelen, luidende:

- b. moet de dikte van het trekoog met een nominale dikte van 42,5 mm ten minste 41,5 mm bedragen; en
- c. moet de dikte van het trekoog met een nominale dikte van 30 tot 41 mm ten minste de nominale dikte verminderd met 1 mm bedragen.

MMMM

Artikel 5.14.70 komt te luiden:

Artikel 5.14.70

Eisen	Wijze van keuren
1. Op aanhangwagens die zijn voorzien van andere inrichtingen tot het koppelen van voertuigen dan bedoeld in de artikelen 5.14.67 tot en met 5.14.69, zijn de artikelen 5.8.66 tot en met 5.8.70 van overeenkomstige toepassing.	De wijze van keuren bij de artikelen 5.8.66 tot en met 5.8.70 is van overeenkomstige toepassing.
2. De achtertraverse, met inbegrip van alle profielen die daar deel van uitmaken, moet deugdelijk zijn bevestigd en mag: a. geen breuken of scheuren vertonen; en b. niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak.	Visuele controle, terwijl het voertuig zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt.

NNNN

In artikel 5.18.1 wordt onder vernumming van het zevende tot en met negende lid tot achtste tot en met tiende lid een lid ingevoegd, luidende:

7. Met motorvoertuigen als bedoeld in het zesde lid, onderdelen a, b en c, mogen niet meer dan drie aanhangwagens ingericht voor het vervoer van personen worden getrokken.

O000

In artikel 5.18.7, derde lid, onderdeel e, wordt 'bijlage VIII, artikelen 130 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.

PPPP

In artikel 5.18.7a wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef vervalt 'in gebruik genomen na 31 december 2020 die alleen zijn bedoeld voor het vervoer van goederen'.
2. In onderdeel a wordt 'aanhangwagen' vervangen door 'oplegger'.



QQQQ

Artikel 5.18.8 komt te luiden:

Artikel 5.18.8

1. Scherpe of uitstekende delen aan de voor- en achterzijde van de lading van voertuigen en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die in geval van botsing het gevaar voor lichamenlijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.
2. Scherpe of uitstekende delen aan de zijkanten van de lading van voertuigen en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die in geval van botsing het gevaar voor lichamenlijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.
3. Onverminderd het tweede lid mag het buitenoppervlak aan elke zijkant van de lading van voertuigen en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken geen naar buiten gerichte delen bevatten waaraan andere weggebruikers kunnen blijven haken.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op lading, verwisselbare gedragen uitrustingsstukken of delen daarvan die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.
5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op:
 - a. buitenachteruitkijkspiegels, met inbegrip van de steunen ervan;
 - b. rupskettingen en delen van een rupsband of -ketting die zich bevinden in het door de buitenste rand van de rupsband;
 - c. wielen en wielafschermingen die zich bevinden in het door de buitenzijde van de banden gevormde verticale vlak;
 - d. opstappen en treden, met inbegrip van de steunen ervan;
 - e. mechanische, elektrische, pneumatische of hydraulische verbindingen, met inbegrip van de steunen ervan;
 - f. scharnierstructuren op inklapbare kantelbeveiligingsinrichtingen;
 - g. bandenspanningsmeters en inrichtingen of leidingen om de banden op te pompen of leeg te laten lopen;
 - h. antislipinrichtingen op de wielen;
 - i. delen, niet zijnde direct raakbare delen met een snij- of prikfunctie, die zijn gemarkeerd met een breedtemarkering die voldoet aan de in bijlage VIII, artikelen 132 en 133, gestelde eisen; en
 - j. zijrichtingaanwijzers, markeringslichten, stads- en achterlichten, parkeerlichten, retroreflectoren, markeringen van de breedte aan de voor- en achterzijde van het voertuig en de rode reflector in de vorm van een afgeknotte driehoek.
6. Geen deel van de buitenzijde van verwisselbare gedragen uitrustingsstukken mag zodanig zijn bevestigd, beschadigd, versleten of door corrosie zijn aangetast, dat gevaar bestaat voor losraken.

RRRR

In artikel 5.18.14, derde lid, wordt 'bijlage VIII, artikelen 130 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.

SSSS

Artikel 5.18.17g, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'of dolly' vervangen door ', dolly of aanhangwagen ingericht voor het vervoer van personen'.
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - e. in het geval van een aanhangwagen ingericht voor het vervoer van personen:
 - 1°. de ten aanzien van de constructiekenmerken van de aanhangwagen opgegeven technisch toegestane maximum te trekken massa van een aanhangwagen en de sterkte van de koppeling;
 - 2°. de sterkte van de koppelingen in relatie tot de opgegeven technisch toegestane maximum-



- massa van het trekkende motorvoertuig en de technisch toegestane maximummassa van de te trekken aanhangwagens;
- 3°. de daarvoor ten aanzien van het remsysteem van de aanhangwagens opgegeven technisch toegestane maximummassa;
 - 4°. de toegestane maximummassa van het samenstel van een bedrijfsauto en meer aanhangwagens ingericht voor het vervoer van personen verminderd met de massa in rijklare toestand van het trekkende voertuig.

TTTT

Aan artikel 5.18.17h wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Samenstellen van een trekkend voertuig en één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen mogen niet meer passagiers vervoeren dan het maximumaantal passagiers waarvoor het samenstel is ingericht en niet meer dan 75 passagiers vervoeren.

UUUU

In artikel 5.18.21a, eerste lid, onderdeel e, wordt na 'het hart van het stuurwiel van het voertuig' ingevoegd 'of, indien het voertuig geen stuurwiel heeft, voor het midden van de bestuurdersstoel, wanneer deze in de middelste stand gepositioneerd is,'.

VVVV

In artikel 5.18.22, tweede en derde lid, wordt 'bijlage VIII, artikelen 130 tot en met 133' vervangen door 'bijlage VIII, artikelen 132 en 133'.

WWWW

Artikel 5.18.25b wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt voor de punt ingevoegd ', met dien verstande dat het draagvermogen van de gemonteerde banden niet overschreden mag worden'.
2. Het tweede lid vervalt onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.
3. In het tweede lid (nieuw) wordt 'eerste en tweede lid' vervangen door 'eerste lid'.

XXXX

In artikel 5.18.25c, derde lid, wordt na 'mobiele machines' ingevoegd 'die zijn ingericht voor het uitvoeren van in hoofdzaak andere werkzaamheden dan het vervoer van goederen of personen'.

YYYY

Artikel 5.18.32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Mobiele machines en landbouw- of bosbouwtrekkers behoeven in geval van tijdelijke montage van bredere banden of dubbellucht banden niet te voldoen aan artikel 5.7a.48, zesde en zevende lid, respectievelijk artikel 5.8.48, zesde en zevende lid, mits in dat geval de rijnsnelheid en het rijgedrag worden aangepast aan de door de fabrikant vastgestelde voorschriften.

ZZZZ

Artikel 5.18.57a wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Bij een samenstel van een trekkend voertuig en één of meer gesloten aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen moet het samenstel zijn voorzien van een



communicatie-inrichting waarmee de bestuurder van het trekkende voertuig en de personen die in de aanhangwagens worden vervoerd met elkaar kunnen communiceren.

AAAAA

Na artikel 5.18.62 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.18.63

1. In het trekkend voertuig dat een samenstel vormt met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen is per mogelijke indeling op een goed zichtbare plaats aangegeven voor welke hellingsgraad het samenstel geschikt is. Indien de maximummassa van het samenstel afhankelijk is van een bepaalde hellingsgraad, moet dan zijn aangegeven. De bestuurder neemt de hiervoor bedoelde grenzen in acht.
2. Het trekkend voertuig dat een samenstel vormt met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het vervoer van personen is voorzien van ten minste één draagbaar blustoestel met een inhoud van ten minste 2 kg ABC-bluspoeder.

BBBBB

Artikel 6.3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel k wordt 'de technisch toegestane maximummassa' vervangen door 'de technisch toegestane maximummassa's'.
2. In onderdeel l wordt 'voertuigcategorie O met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg' vervangen door 'voertuigcategorie O3 of O4'.
3. In onderdeel u wordt voor de puntkomma ingevoegd 'en het geen wijziging betreft ten gevolge van het tijdelijk aanbrengen van een ander verwisselbaar uitrustingsstuk'.

CCCCC

In artikel 11.9 vervallen het eerste en derde lid alsmede de aanduiding '2.' voor het tweede lid.

DDDDD

Bijlage VIII wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1, tabel II, komt de laatste regel te luiden:

19.	Buigzame slangen van bandenspanningscontrole-systemen, mits deze aan beide zijden niet meer dan 70 mm buiten de grootste breedte van het voertuig uitsteken	-	-	-	x	-	alleen aanhangwagens met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg	x	x	x
-----	---	---	---	---	---	---	--	---	---	---

2. In artikel 106a, eerste lid, wordt na 'Bedrijfsauto's' ingevoegd 'met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h'.

3. Aan artikel 132 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het tweede lid mag de vorm van het bord of de signalisatiefolie afwijken mits de oppervlakte ervan ten minste gelijk is.

4. Het opschrift van titel 2, paragraaf 2, (voor artikel 142) komt te luiden:

§ 2. Spiegels waarmee de bestuurder het wegdek naast het voertuig aan de linker- en rechterzijde kan overzien.

5. Artikel 142a wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid, aanhef, komt te luiden:

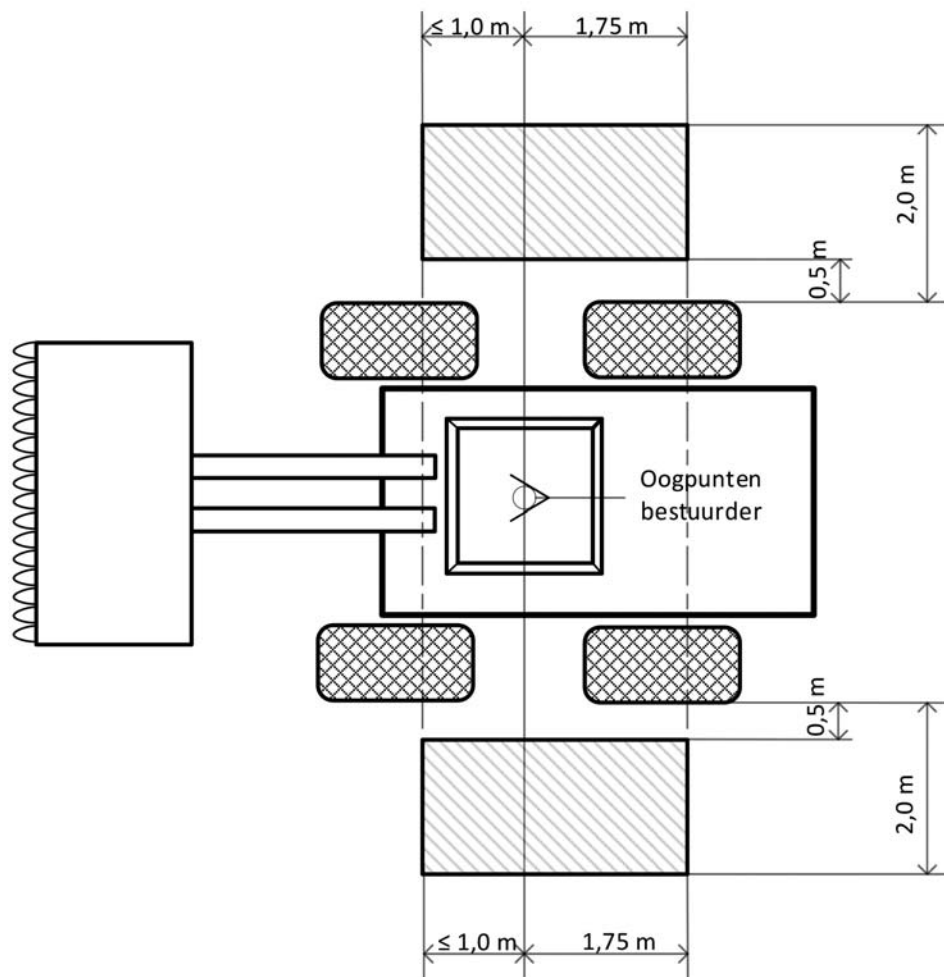
De spiegels waarmee de bestuurder het wegdek naast het voertuig aan de linker- en rechterzijde kan overzien van een mobiele machine moeten zodanig zijn geplaatst dat de bestuurder daarmee op een hoogte van 1,00 m boven het wegdek aan zowel de linkerzijde als de rechterzijde, zoals weergegeven in figuur 54a:

b. In het tweede lid wordt 'bumper' vervangen door 'mobiele machine'.

c. Na het tweede lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

3. Eén afscherming in het zichtveld, zoals weergegeven in figuur 54a, is toegestaan als deze nergens een ronde schijf met een diameter van 0,30 m geheel aan het zicht onttrekt.
4. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op mobiele machines zonder spiegels als bedoeld in het eerste lid waarbij de bestuurder de vereiste gezichtsvelden kan verkrijgen door direct zicht of op mobiele machine waarbij de vereiste gezichtsvelden kan verkrijgen in combinatie met spiegels en direct zicht.

d. Figuur 54a komt te luiden:



Figuur 54a. Spiegels waarmee de bestuurder het wegdek naast het voertuig aan de linker- en rechterzijde kan overzien.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2025.



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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding en aanleiding

Met ingang van 1 januari 2021 geldt een APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers (hierna ook wel aangeduid als: LBT's) en een registratie- en kentekenplicht voor motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna ook wel aangeduid als: MMBS'en), mobiele machines (hierna ook wel aangeduid als: MM's) en door die voertuigen voortbewogen aanhangwagens (hierna ook wel aangeduid als: LBTA's). Dit is het gevolg van de inwerkingtreding van de wijziging van artikel 37 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de Wvw 1994) met ingang van 1 januari 2021.¹

Gelijktijdig met de inwerkingtreding van de hierboven genoemde wijziging van de Wvw 1994, is ook een wijziging van de Regeling voertuigen en enkele andere regelingen in werking getreden (hierna: wijzigingsregeling 2020).² De wijzigingen in de wijzigingsregeling 2020 vloeiden voort uit de invoering van een APK-, registratie- en kentekenplicht voor LBT's en een registratie- en kentekenplicht voor MMBS'en, MM's en LBTA's. Bij deze wijziging is in hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen de grondslag voor een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines opgenomen.

De verdere invulling van de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines maakt het voor fabrikanten mogelijk één typegoedkeuring aan te vragen voor identieke voertuigen, in plaats van een afzonderlijke goedkeuring voor elk voertuig. Hiermee wordt aangesloten bij het proces van typegoedkeuring bij andere voertuigcategorieën waarvoor een Europese typegoedkeuring bestaat.

Verder is gebleken dat een nadere regeling nodig is van bijvoorbeeld de restantvoorraadregeling en de controle op de conformiteit van productie.

Ook ziet deze regeling op aanscherping van met name veiligheidseisen voor LBT's, MMBS'en, MM's, LBTA's en personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Dit gaat zowel om goedkeuringseisen als om technische eisen (permanente eisen) en gebruikseisen die gelden wanneer met voertuigen op de openbare weg wordt gereden.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Voor een goed begrip van deze toelichting wordt eerst het volgende opgemerkt. Voordat een voertuig in de handel of op de markt mag worden gebracht en nadien op de weg mag worden gebruikt, dient het te zijn goedgekeurd. De Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) is daarvoor als goedkeuringsinstantie aangewezen op grond van artikel 4b van de Wvw 1994. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), is daarnaast op grond van artikel 158 van de Wvw 1994 als markttoezichthouder aangewezen. Deze nationale autoriteiten zijn samen verantwoordelijk voor de werking van het stelsel van de nationale typegoedkeuring waar het de goedkeuring van het voertuig en het toezicht op marktdeelnemers betreft.

In de voorliggende wijzigingsregeling worden nadere nationale goedkeuringseisen vastgesteld voor mobiele machines evenals nadere regels in verband met de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines. De verwachting is dat de verordening tot invoering van de Europese (type)goedkeuring voor mobiele machines in het laatste kwartaal van 2024 in werking treedt. Na de inwerkingtreding van de verordening duurt het drie jaar voordat deze van toepassing is, in die periode zal de verordening nader worden uitgewerkt door de Europese Commissie. Bij inwerkingtreding van de verordening start ook een overgangperiode van elf jaar waarin fabrikanten kunnen kiezen voor een Europese of een nationale typegoedkeuring. In deze overgangperiode is het onwenselijk dat lidstaten nieuwe nationale goedkeuringseisen invoeren voor mobiele machines die afwijken van de Europese goedkeuringseisen. Omdat de verdere uitwerking van de Europese typegoedkeuring nog enkele jaren zal duren en deze voorstellen niet in strijd zijn met de nieuwe Europese regels kan de nationale typegoedkeuring

¹ Wet van 20 mei 2020 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Stb. 2020, 167).

² Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 30 december 2020, nr. IENW/BSK-2020/143233, tot wijziging van enkele ministeriële regelingen in verband met de invoering van een APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en een registratie- en kentekenplicht voor motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines en enige andere wijzigingen (Stcrt. 2021, 568).



in Nederland per 1 januari 2025 worden ingevoerd in overeenstemming met eerdere communicatie.

Om een typegoedkeuring te krijgen moeten fabrikanten aantonen dat zij de conformiteit van productie kunnen waarborgen. Dit betekent dat moet worden aangetoond dat zich in het productieproces geen verschillen voordoen die ertoe leiden dat voertuigen niet in overeenstemming zijn met de voertuigen waarvoor eerder typegoedkeuring is verleend. Met enige regelmaat voert de RDW controles uit op de door de fabrikant toegepaste procedures om de overeenstemming van de productie te waarborgen.

Voor de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines is verordening (EU) 167/2013 van overeenkomstige toepassing verklaard als het gaat om de wijze waarop een nationale typegoedkeuring wordt verleend en het toezicht op de conformiteit van productie³. In afwijking van verordening 167/2013 wordt het met deze wijzigingsregeling niet alleen voor fabrikanten mogelijk een typegoedkeuring aan te vragen en te verkrijgen, maar ook voor andere marktdeelnemers zoals importeurs. In dat geval zijn de verplichtingen die van toepassing zijn op fabrikanten, wanneer zij een nationale typegoedkeuring aanvragen, ook van toepassing op de andere marktdeelnemers. Dit betekent dat een aanvrager van een typegoedkeuring onder meer moet borgen dat de controles op conformiteit van productie kunnen plaatsvinden en dat hij daarvan bewijs kan aanleveren bij de aanvraag tot verlening van typegoedkeuring.

Naast de goedkeuringseisen zijn ook andere aspecten die verband houden met de nationale typegoedkeuring geregeld in deze wijzigingsregeling. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de restantvoorraadregeling en de controle op de conformiteit van productie. Daarnaast is het nu mogelijk dat mobiele machines met een nationale typegoedkeuring uit de handel kunnen worden gehaald of kunnen worden teruggeroepen als daartoe aanleiding is vanwege veiligheidsrisico's. Hierbij wordt aangesloten bij de bepalingen over het uit de handel nemen of teruggroepen die gelden op grond van de Europese typegoedkeuringen van landbouw- en bosbouwvoertuigen. Hiermee wordt de ILT in staat gesteld het markttoezicht op mobiele machines uit te voeren.

Voor personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h zijn nationale goedkeuringseisen en verbeterde permanente eisen opgenomen om recht te doen aan de behoeften van de praktijk, voor het verbeteren van het veiligheidsniveau en om te voldoen aan emissie-eisen. Als voorbeeld van dergelijke voertuigen kunnen worden genoemd voertuigen voor golfterreinen, interne transportmiddelen die voor hun werkzaamheden soms op de openbare weg rijden en wegtreintjes. Wegtreintjes zijn langzaam rijdende voertuigen waarmee personen in aanhangwagens worden vervoerd. Deze worden bijvoorbeeld gebruikt in dierentuinen en huisjes- en attractieparken.

Verder is van de gelegenheid gebruik gemaakt om omissies te herstellen en technische verbeteringen door te voeren in de permanente eisen die gelden op het moment dat LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's op de openbare weg rijden. Belangrijke doelen van deze wijzigingen zijn het vergroten van de (verkeers)veiligheid van de voertuigen en het verduidelijken van eerder gestelde permanente eisen. Met deze verbeteringen wordt ook bereikt dat de permanente eisen beter aansluiten bij de dagelijkse praktijk.

In paragraaf 3 van deze toelichting wordt voor de afzonderlijke voertuigcategorieën waar deze wijzigingsregeling op ziet uiteengezet welke gevolgen deze wijzigingsregeling heeft.

3. Gevolgen

Nationale typegoedkeuring mobiele machines

De verwachting is dat een nationale typegoedkeuring leidt tot een lastenvermindering voor (een deel van) de sector. De fabrikant bepaalt zelf welke goedkeuring hij voor een mobiele machine aanvraagt bij de RDW: een nationale typegoedkeuring of een individuele goedkeuring per mobiele machine. Dit zal mede afhangen van de vraag of hij voornemens is een reeks identieke voertuigen te produceren en de aan de typegoedkeuring verbonden kosten in vergelijking met de kosten die aan een individuele goedkeuring zijn verbonden.

De behandeling van een aanvraag voor een nationale typegoedkeuring kent in het begin hogere kosten voor de fabrikant. De fabrikant moet onder andere de conformiteit van productie aantonen. Daarnaast zijn er bij een nationale typegoedkeuring meer variabele kosten die mede afhangen van de mate waarin een fabrikant al ervaring heeft met typegoedkeuringen. Een eerste keer typegoedkeuring

³ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen.



verkrijgen zal naar verwachting meer tijd kosten, een volgende typegoedkeuring van een ander model zal in de meeste gevallen sneller gaan. Een belangrijk deel van de kosten voor aanvragers van typegoedkeuring komt voort uit het administratieve werk dat de aanvraag tot typegoedkeuring met zich meebrengt. Verder zijn de tarieven die door de RDW in rekening worden gebracht van invloed.

De behandeling van een aanvraag voor een individuele goedkeuring kent standaardkosten voor identificatie (2024: € 109) en de beoordeling van het voertuig (2024: € 99) waarbij voorrijkosten (2024: € 132) worden gerekend voor het keuren van een voertuig op een andere locatie dan bij de RDW. Na individuele keuring wordt de mobiele machine voorzien van een individueel goedkeuringscertificaat.

Een aanvraag voor een nationale typegoedkeuring kent een beoordeling van de conformiteit van productie en een goedkeuring van een type voertuigen tegen een uurtarief (2024: € 122 – € 188). Voor de vaststelling van conformiteit van productie worden jaarlijks instandhoudingskosten betaald (2024: € 965). Bij verkrijging van een typegoedkeuring wordt een certificaat afgegeven (2024: € 413). Met dit certificaat kan de fabrikant voertuigen die volledig zijn goedgekeurd, niet eerder zijn gebruikt en niet eerder zijn geregistreerd, versneld inschrijven bij de RDW (2024: € 0,30 – € 1,50 per voertuig). Voor de bevoegdheid om versneld kentekens aan te vragen worden eenmalig administratieve kosten (2024: € 64) betaald en daarna jaarlijks (2024: € 116,50) voor instandhouding van de bevoegdheid.

Met een nationale typegoedkeuring kan een fabrikant een bevoegdheid versnelde inschrijving verkrijgen. Met deze bevoegdheid versnelde inschrijving kan de fabrikant zonder voorafgaande individuele keuring een voertuig registreren en een kenteken krijgen. Op termijn zal dit een kostenbesparing opleveren bij seriematige productie van mobiele machines. De fabrikant is niet meer afhankelijk van de planning en beschikbaarheid van RDW-medewerkers voor het individueel keuren, wat tijd en voorrijkosten scheelt. Verder levert het versneld inschrijven gebruiksgemak op. Het versneld inschrijven vindt digitaal plaats. Administratief hoeft bovendien geen keuringsaanvraagdossier per voertuig te worden bijgehouden wat een vermindering van administratieve lasten met zich meebrengt.

De fabrikant geeft in het geval van een nationale typegoedkeuring zelf een certificaat van overeenstemming af bij elke nieuw mobiele machine waaruit blijkt dat de productie in overeenstemming is met de verleende typegoedkeuring door vermelding van het NL-typegoedkeuringsnummer. De typegoedkeuring geeft verkopers en kopers (toekomstige eigenaars) zekerheid over de goedkeuring voorafgaand aan de koop van een mobiele machine. De koop kan sneller op naam worden gesteld en een mobiele machine die op voorraad is kan meteen worden meegenomen. Bij een mobiele machine die is geregistreerd met een nationale typegoedkeuring wordt het NL-typegoedkeuringsnummer ook vermeld op de constructieplaat. Ook de ILT kan aan de hand van het NL-typegoedkeuringsnummer bij het markttoezicht vaststellen dat het betreffende voertuig is voorzien van een typegoedkeuring door de RDW.

Technische eisen personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h

Ten aanzien van personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h wordt een aantal nieuwe technische eisen gesteld. Deze voertuigen vallen niet onder het toepassingsbereik van de Europese goedkeuringsregelgeving, dus zijn nationale goedkeuringseisen vastgesteld. De vastgestelde goedkeuringseisen doen recht aan de behoeften van de praktijk en leiden tot een hoger veiligheidsniveau en voldoen aan emissie-eisen. In de praktijk voldoen veel voertuigen al aan de eisen. Deze eisen zijn opgenomen vanwege de (verkeers)veiligheid. Verder zijn deze eisen zoveel als mogelijk in lijn gebracht met de eisen voor deze voertuigen in omliggende landen.

Bij de vaststelling van de permanente eisen voor deze voertuigen is in ogenschouw genomen in hoeverre het stellen van permanente eisen opportuun is voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Wanneer dit niet in het belang van de verkeersveiligheid is zijn deze voertuigen uitgezonderd. Vanwege de lage rijsnelheid zijn de risico's voor inzittenden kleiner. Ook worden deze voertuigen over het algemeen over kortere afstanden gebruikt. Bepaalde eisen bleken in de praktijk overbodig, zoals een antiblokkeersysteem een snelheidsbegrenzer. De voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h worden ook gebruikt als trekkend voertuig voor aanhangwagens ingericht voor het vervoer van personen. Vanwege de geringe snelheid zijn deze aanhangwagens uitgezonderd van bepaalde eisen, waardoor bijvoorbeeld zijwaarts gerichte zitplaatsen zijn toegestaan en geen gordels zijn vereist. Voor deze langzaamrijdende voertuigen waarmee personen in aanhangwagens worden vervoerd, de wegtreintjes, worden wel extra eisen gesteld zoals het hebben van een communicatie-inrichting en aanwezigheid van een brandblusser. Gelet op het voorgaande wordt geen grote lastenverzwaring voorzien als gevolg van deze wijzigingsregeling voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h.



Technische eisen LBT's, MMBS'en, MM's, LBTA's

Ten aanzien van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is vooral sprake van een verduidelijking van technische eisen. Daartoe is een aantal permanente eisen gewijzigd, bijvoorbeeld over het afschermen van scherpe of uitstekende delen en/of de wijze van keuren. Deze wijzigingen zijn vooral bedoeld om de veiligheid van de gebruikers en de andere weggebruikers te vergroten. Daarnaast is sprake van het verder invullen van eerdere eisen om duidelijkheid te scheppen voor fabrikant, gebruiker en handhaving. Deze verduidelijking heeft tot doel de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de technische eisen te verbeteren. Verder is een aantal lastenverlichtingen doorgevoerd, door bijvoorbeeld voor bepaalde voertuigen toe te staan dat zij zijwaartse bewegingen maken of zijn uitgerust met banden zonder profiel. Gelet op het voorgaande wordt geen grote lastenverzwaring voorzien als gevolg van de gewijzigde technische eisen van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's.

4. Consultatie en advies

4.1. Branche

Sinds het begin van het proces om tot een nationale typegoedkeuring te komen in 2021 zijn vertegenwoordigers uit de voertuig- en vervoersbranche betrokken. Naast branchepartijen die de belangen van fabrikanten en andere marktdeelnemers behartigen waren ook branchepartijen betrokken die de gebruikers van de voertuigen waar deze regeling op ziet vertegenwoordigen. Branchepartijen hebben eerder in dit proces laten weten voorstander te zijn van de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines, maar betreuren dat de nationale typegoedkeuring niet eerder is doorgevoerd. Er is afstemming geweest over delen van de wijzigingsregeling en het ontwerp is ter consultatie voorgelegd. Met de reacties uit de branche is zoveel mogelijk rekening gehouden bij het opstellen van de wijzigingsregeling.

4.2 Uitvoeringstoets RDW

De voorliggende wijzigingsregeling is in nauwe samenwerking met de RDW opgesteld. Op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer is de RDW gevraagd een uitvoeringstoets op te stellen voor het ontwerp van deze wijzigingsregeling. De RDW heeft opgemerkt in staat te zijn een nationaal typegoedkeuringsproces voor mobiele machines in te richten en deze taak uit te voeren. Verder is de RDW in staat de voorgestelde technische wijzigingen door te voeren in de bestaande processen. Het betreft een toevoeging ten aanzien van de bestaande taken voor voertuigcategorieën. Eén van de randvoorwaarden daarbij is dat er een personele uitbreiding komt op de afdeling die belast is met de beoordeling van verzoeken om nationale typegoedkeuringen. Hier wordt in voorzien. Nu het gaat om uitbreiding van slechts enkele fte, heeft deze personele uitbreiding geen noemenswaardige invloed op de door de RDW gehanteerde tarieven.

4.3 Handhavings- en uitvoeringstoets ILT

Aan de ILT is gevraagd een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uit te voeren. De ILT vond de wijziging van de regeling niet handhaafbaar vanwege onduidelijkheid over de afbakening van de categorie voertuigen die als mobiele machine moet worden aangemerkt, het ontbreken van gespecificeerde goedkeuringseisen en een typegoedkeuringskenmerk alsmede dat de nationale typegoedkeuring voor systemen ongeschikt is om in het kader van markttoezicht te beoordelen.

In reactie hierop is erop gewezen dat een mobiele machine in de Regeling voertuigen is gedefinieerd als een motorvoertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg. Deze nationale definitie van mobiele machines wordt sinds 2021 toegepast. Enige overlap tussen voertuigcategorieën kan niet worden uitgesloten, maar dit betekent niet dat de definitie van mobiele machines in algemene zin niet houdbaar is. Indien onduidelijkheid bestaat of een voertuig als mobiele machine moet worden aangemerkt, bijvoorbeeld bij omgebouwde voertuigen, zal dit in voorkomend geval tegen de achtergrond van de nationale definitie in overleg met de RDW moeten worden bepaald.

In hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen zijn artikelen opgenomen omtrent de toepasselijke goedkeuringseisen voor mobiele machines. Dit geldt ook voor de goedkeuringseisen van systemen die in mobiele machines worden gebruikt, die aansluiten bij de vergelijkbare nationale (type)goedkeuring van reminrichtingen voor voertuigen van de voertuigcategorie O3 of O4 (zware aanhangwagens van meer dan 3.500 kg).

Op dit moment zijn er geen Europese (type)goedkeuringseisen voor mobiele machines. Naar verwachting treedt in het laatste kwartaal van 2024 de verordening tot invoering van de Europese



(type)goedkeuring in werking. De eisen die daarmee samenhangen worden de jaren erna uitgewerkt. Wel zijn er nationale permanente en goedkeuringseisen die met deze wijziging van de Regeling voertuigen verder worden ingevuld. Goedgekeurde mobiele machines hebben een kenteken, daarnaast:

- indien er sprake is van een nationale typegoedkeuring dan krijgt een mobiele machine een NL-typegoedkeuringsnummer dat wordt vermeld op de voorgeschreven constructieplaat;
- indien er sprake is van een individueel goedgekeurd voertuig dan wordt de mobiele machine voorzien van een individueel goedkeuringscertificaat.

Voor de ambtenaren van de ILT die belast zijn met het markttoezicht moet het daarmee voldoende duidelijk zijn of een mobiele machine (type)goedkeurd is.

Wat betreft de uitvoerbaarheid heeft de ILT laten weten dat nog nader wordt gezien of hiervoor aanvullende capaciteit bij de ILT nodig is. Dit wordt op een later moment bepaald. De voorgestelde wijzigingen geven op dit moment geen aanleiding tot het maken van opmerkingen in het kader van fraudebestendigheid, aldus de ILT.

4.4 Internetconsultatie

Over het ontwerp van deze regeling heeft een internetconsultatie plaatsgevonden van 22 december 2022 tot en met 5 februari 2023. Er zijn in totaal vier reacties ingediend, deze zijn alle vier openbaar. Drie indieners zijn brancheorganisaties, namelijk FMIB, Cumela en BMWV. De vierde reactie was afkomstig van een bedrijf en betrof een concrete vraag waar separaat op is gereageerd.

De brancheorganisaties steunen de invoering van de registratie- en kentekenplicht voor mobiele machines in Nederland. Zij steunen ook de verdere uitwerking van de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines. Naast artikelspecifieke opmerkingen is aandacht gevraagd voor onder meer eisen die worden gesteld aan de nationale typegoedkeuring, mogelijke invoeringsproblemen, de definitie van openbare weg en de mogelijkheid tot vrijwillige registratie van mobiele machines in de grensstreek. De reacties op de internetconsultatie zijn aan de orde geweest in overleggen met de branche. Verder zijn de tekstvoorstellen beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in het voorliggende voorstel. Hieronder wordt ingegaan op de reacties.

Eisen nationale typegoedkeuring

In de reacties wordt opgemerkt dat twijfels bestaan over de praktische haalbaarheid van de nationale typegoedkeuring. Er wordt op gewezen dat de eisen daarvoor te zwaar zijn, zoals de eisen aan conformiteit van productie. Ook wordt opgemerkt dat zorgen bestaan over de capaciteit bij keuringsstations van de RDW en of de mogelijkheid tot het aanvragen van een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines wellicht zal leiden tot oplopende doorlooptijden voor andere voertuigen.

De voorwaarden om een aanvraag te kunnen doen voor een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines zijn in lijn met verordening 167/2013 en de voorwaarden die gelden voor typegoedkeuring van andere voertuigcategorieën. De procedure omtrent de conformiteit van productie heeft tot doel te garanderen dat de fabrikant afdoende maatregelen en procedures heeft vastgesteld om ervoor te zorgen dat deze voertuigen conform het goedgekeurde type worden geproduceerd. Daarbij komt dat het aanvragen van een nationale typegoedkeuring geen verplichting is. Het blijft mogelijk voor mobiele machines een individuele goedkeuring te vragen.

Ten aanzien van de zorgen omtrent de capaciteit en doorlooptijden bij de keuringsstations van de RDW, wordt verwezen naar hetgeen hiervoor is toegelicht over de uitvoeringstoets van de RDW. Hieruit blijkt dat door de RDW is onderkend dat personele uitbreiding nodig is als gevolg van deze wijzigingsregeling en dat hier ook in wordt voorzien.

Mogelijke invoeringsproblemen

In de reacties wordt gewezen op voertuigen voor speciale werkzaamheden die technisch dan wel functioneel niet kunnen voldoen aan de wettelijke eisen voor mobiele machines vanwege de werkzaamheden die zij moeten uitvoeren. Als voorbeeld wordt gewezen op de zijlader. Om deze reden wordt door de brancheorganisaties gepleit voor een vrijstellingsmogelijkheid voor deze voertuigen, omdat deze voertuigen niet kunnen voldoen aan de wettelijke eisen voor mobiele machines.

Sinds 2021 geldt een registratie- en kentekenplicht voor mobiele machines. Hiervoor is gekozen om het systeem van goedkeuring van voertuigen sluitend te maken. Met het oog op de (verkeers)veiligheid is het niet wenselijk een vrijstelling te verlenen voor een categorie voertuigen die niet aan de voor mobiele machines geldende eisen kunnen voldoen. Daarbij wordt opgemerkt dat een deel van de zijladers kan worden goedgekeurd door de RDW aan de hand van de huidige eisen.



De definitie van openbare weg

In de reacties wordt door de brancheorganisaties naar voren gebracht dat aanpassing van de definitie van openbare weg nodig is, omdat de huidige definitie in de praktijk tot praktische problemen leidt. Er wordt gewezen op de situatie dat een mobiele machine uitsluitend op het eigen (bedrijfs)terrein rijdt, maar wegens de definitie van openbare weg toch keuringsplichtig is.

In de Wvw 1994 worden alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden gedefinieerd als openbare weg. Hierbij is niet doorslaggevend wat de eigendomssituatie van de weg is. Op alle wegen die toegankelijk zijn voor ander verkeer geldt voor de voertuigen die daarop rijden een goedkeuringsplicht. Dit geldt voor alle voertuigcategorieën. Enkel voertuigen die niet op de openbare weg komen, zijn vrijgesteld van de registratieplicht. Een uitzondering hierop zou kunnen leiden tot het ongewenst ontduiken van de registratieplicht. Wijziging van de definitie van openbare weg zou daarom onwenselijke gevolgen hebben voor alle voertuigcategorieën.

Mogelijkheid tot vrijwillige registratie van mobiele machines in de grensstreek

In de reacties wordt ingebracht dat de kentekenplicht in omliggende landen ertoe leidt dat mobiele machines die in Nederland zijn vrijgesteld van de kentekenplicht in die omliggende landen niet mogen rijden zonder een kenteken. Aangevoerd wordt dat het wenselijk is dat dergelijke voertuigen ondanks hun vrijstelling vrijwillig kunnen worden geregistreerd.

Nederland kent geen systeem van vrijwillige registratie van mobiele machines die zijn vrijgesteld van de kentekenplicht. Het is alleen mogelijk een kenteken te verkrijgen op voorwaarde dat wordt voldaan aan de, in dit geval nationale, goedkeuringseisen. Het is wenselijk in EU-verband afspraken te maken over het grensverkeer van mobiele machines die van de registratieplicht zijn vrijgesteld.

4.5 Adviescollege Toetsing Regeldruk

De conceptversie van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het ATR heeft op 8 februari 2023 een advies uitgebracht. Hierin stelt het ATR dat het vanuit regeldrukperspectief positief is dat Nederland de nationale typegoedkeuring uitwerkt vooruitlopend op Europese bepalingen hierover. Het ATR adviseert de regeling niet vast te stellen, tenzij met haar adviespunten rekening is gehouden. De adviespunten zijn op de volgende wijze verwerkt in deze regeling.

Het eerste advies is nut en noodzaak van de wijzigingen nader te onderbouwen en duidelijk te maken of de wijzigingen materiële aanpassingen vergen aan of bij de keuring van nieuwe of bestaande voertuigen. Dit advies is ter harte genomen. Naast in de door het ATR specifiek genoemde onderdelen is in de artikelsgewijze toelichting van relevante onderdelen nader geduid of de wijziging in lijn is met de uitvoeringspraktijk en/of het gaat om een aanscherping of verlichting van de materiële eis, bijvoorbeeld vanwege (verkeers)veiligheid of lastenverlichting.

Ten tweede adviseert het ATR in de toelichting duidelijk te maken op welke wijze en wanneer MKB-bedrijven zijn geconsulteerd over de wijzigingen, wat de bevindingen daarvan zijn en hoe opvolging is gegeven aan aandachtspunten voor de werkbaarheid. Gezien de betrokkenheid van de branche bij de totstandkoming van deze wijziging van de Regeling voertuigen is besloten dat een MKB-toets geen toegevoegde waarde meer zou hebben. De gevolgen voor de branche zijn in paragraaf 3 van deze toelichting beschreven.

Het ATR adviseert, ten derde, om de regeldrukeffecten van de wijzigingen in het voorstel uit te werken in de toelichting, conform de Rijksbrede methodiek. Voor zover mogelijk is hieraan onder paragraaf 3 van deze toelichting invulling aan gegeven.

5. Notificatie

Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op 22 december 2022 voorgelegd aan de Europese Commissie ter voldoening aan het bepaalde in artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241; notificatienummer 2022/0876/NL). Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen, welke termijn op 23 maart 2023 is geëindigd. Binnen deze termijn zijn geen reacties ontvangen.



6. Inwerkingtreding

Overgangsrecht

Er is voor gekozen in deze regeling geen overgangsrecht op te nemen. Reeds in de wijzigingsregeling 2020 is vermeld dat vanaf 1 januari 2021 zal worden gestart met de voorbereiding van een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines. De branche is betrokken geweest bij de totstandkoming van deze wijzigingsregeling. Er is afstemming geweest over delen van de wijzigingsregeling en het ontwerp is ter consultatie aan de branchepartijen voorgelegd. Met de reacties uit de branche is bij het opstellen van de wijzigingsregeling zoveel mogelijk rekening gehouden. Daarnaast heeft een ieder al geruime tijd voor vaststelling van deze regeling kennis kunnen nemen van het ontwerp van deze regeling tijdens de internetconsultatie en zich, voor zover aangewezen, daarop kunnen voorbereiden. Sindsdien zijn de eisen in deze regeling niet wezenlijk gewijzigd.

Belangrijk is bovendien dat per 1 januari 2022 een tijdelijke voorziening is ingericht voor de toelating van mobiele machines. De tijdelijke voorziening is een administratieve procedure waarbij fabrikanten door ondertekening van een document aangeven dat hun mobiele machine voldoet aan de geldende permanente eisen. Met deze procedure kunnen zonder voorafgaande individuele keuring mobiele machines worden geregistreerd en een kenteken krijgen. De juridische basis voor deze tijdelijke voorziening ontbreekt. Besloten is de tijdelijke voorziening voor de toelating van mobiele machines te gedogen tot drie maanden na inwerkingtreding van de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines⁴. Ook om deze reden is afgezien van overgangsrecht, omdat het niet wenselijk is de gedoogsituatie nog langer te laten voortduren.

Ten aanzien van de personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h, waaronder de zogenoemde wegtreintjes, geldt dat het stellen van goedkeurings- en permanente eisen voor deze categorie leidt tot een helder en eenvoudig regime. Er worden een aantal nieuwe eisen aan deze voertuigen gesteld, zoals de aanwezigheid van een brandblusser en een adequate communicatie-inrichting. Dit zijn eisen waar binnen korte tijd in kan worden voorzien. Bovendien komen deze voertuigen in slechts lage aantallen voor, zodat het stellen van deze eisen niet als onredelijk belastend wordt gezien.

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Deze regeling treedt met ingang van 1 januari 2025 in werking en daarmee in overeenstemming met voornoemd beleid met betrekking tot vaste verandermomenten. Bovendien is overeenkomstig het kabinetsbeleid inzake de minimum invoeringstermijn de termijn tussen publicatie van deze wijzigingsregeling en de inwerkingtreding meer dan twee maanden.

Communicatie

De communicatie over de tijdelijke voorziening en de beëindiging van die voorziening naar de fabrikanten en branchepartijen is in het reguliere proces van de RDW opgenomen. De RDW informeert de marktdeelnemers over de wijze waarop een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines kan worden aangevraagd bij de RDW. De partijen die reeds begonnen zijn met de aanvraag van een nationale typegoedkeuring hebben een contactpersoon.

Artikelsgewijs deel

Onderdelen A en FFF (wijziging artikelen 1.1 en 5.7a.42, derde lid)

De begripsomschrijving 'inrichting voor indirect zicht' bleek niet in lijn te zijn met VN/ECE-reglement nr. 46. Daarin wordt gesproken van een 'voorziening voor indirect zicht'. Ook in de Regeling voertuigen werd deze terminologie al gebruikt. Met deze wijziging is dat begrip ook doorgevoerd in de artikelen 1.1 en 5.7a.42, derde lid.

Verder zijn in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen kleine wijzigingen aangebracht in de begripsbepalingen van landbouw- of bosbouwaanhangwagens, motorrijtuig met beperkte snelheid en verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk. De begripsbepalingen van landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk is ingekort om deze in overeenstemming te brengen met verordening (EU) 167/2013. Het moet gaan om een voertuig van de voertuigcategorie R respectievelijk S. In de begripsomschrijving van motorrijtuig met beperkte snelheid is expliciet opgenomen dat het een motorvoertuig is dat in gebruik is genomen voor 1 januari 2022. Vanaf die datum was het niet

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 31 305, nr. 471.



meer mogelijk om een motorrijtuig met beperkte snelheid als zodanig te registreren, om er vervolgens mee op de weg te mogen rijden. Nieuwe voertuigen moeten dus sinds die datum onder een andere voertuigcategorie worden goedgekeurd.

Onderdeel B (wijziging artikel 1.2)

Ten eerste zijn in dit onderdeel drie begripsomschrijvingen van Europese verordeningen vervallen. De verordeningen (EG) 78/2009 en (EG) 661/2009 zijn ingetrokken door verordening (EU) 2019/2144 en zijn dus niet meer relevant in de Regeling voertuigen.

In dit onderdeel zijn daarnaast aan de lijst met relevante Europese verordeningen twee verordeningen toegevoegd. Verordening (EU) 406/2010⁵ is toegevoegd vanwege de goedkeuring van motorvoertuigen, waaronder mobiele machines, op waterstof. Evenals verordening (EG) 79/2009 is verordening (EU) 406/2010 inmiddels ingetrokken, maar de daarin opgenomen eisen zijn nog steeds relevant ten behoeve van een nationale goedkeuring van mobiele machines. Voor verdere toelichting omtrent het toevoegen van verordening (EU) 406/2010 wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, onder 10°, en artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, onder 10°. Verordening (EU) 2015/208⁶ werd al genoemd in de Regeling voertuigen, maar was per abuis nog niet opgenomen in artikel 1.2.

Onderdelen C, I, L en O (wijzigingen artikelen 3.1.3a, eerste en derde lid, 3.5.4, eerste en derde lid, 3.6.2, eerste en derde lid, en 3.6.4, eerste en derde lid)

De wijzigingen in deze onderdelen betreffen de terminologie van 'onthefing' en 'vrijstelling'. Ten onrechte werd in deze bepalingen gesproken van een onthefing van goedkeuringseisen, wat omwille van de duidelijkheid niet wenselijk is. Hiermee wordt ook het onderscheid gemaakt met de onthefing van de wegbeheerder voor het rijden met dergelijke voertuigen als bedoeld in artikel 149 of 149a van de Wvw 1994. Wat betreft die vrijstellingen is in de artikelen 3.6.2, derde lid, en 3.6.4, derde lid, de eis vervallen dat die vrijstellingen aanwezig moeten zijn 'in het voertuig'. Dat impliceerde dat er een fysiek document in het voertuig moest liggen. Dat was en is echter niet het geval. Hiermee wordt dus aangesloten bij de praktijk. Het is niet nodig de eis op te nemen dat het document tot vrijstelling fysiek in het voertuig aanwezig moet zijn. De vrijstelling kan ook digitaal aanwezig zijn.

Onderdelen D, E en F (wijzigingen opschrift in hoofdstuk 3, afdeling 2, en artikelen 3.2.1 en 3.2.2)

In deze onderdelen zijn de goedkeuringseisen voor personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h opnieuw vastgesteld. Omdat in deze eisen ook rekening is gehouden met aanhangwagens waarin personen kunnen worden vervoerd is het ook wenselijk het opschrift van de afdeling te wijzigen en duidelijk te maken dat deze afdeling ook van toepassing is op dergelijke voertuigen. Bij voertuigen waarop deze afdeling van toepassing is valt te denken aan voertuigen zoals wegtreintjes, in snelheid begrensde 'bedrijfsauto's die zijn voorzien van extra brede banden voor de landbouw, voertuigen voor golfterreinen en interne transportmiddelen die zich voor hun werkzaamheden soms op de openbare weg begeven. Die voertuigen vallen niet onder het toepassingsbereik van de Europese goedkeuringsregelgeving. De goedkeuringseisen zijn dus nationaal ingevuld. De goedkeuringseisen die tot nu toe golden, deden onvoldoende recht aan de behoeften voor de praktijk. Tevens is het wenselijk om voor de genoemde voertuigen die voor het eerst in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 2021, maar nog niet waren geregistreerd of goedgekeurd, dezelfde goedkeuringseisen te hanteren als voor voertuigen die in gebruik zijn genomen op of na die datum. Daarvoor enkel de permanente eisen voor de goedkeuring van dergelijke voertuigen toepassen, zoals eerder gebeurde, leidt niet tot het beoogde veiligheidsniveau en voldoen aan emissie-eisen. Daarom zijn de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 nu grotendeels gelijklopend. In deze bepalingen is in het tweede lid telkens in het bijzonder rekening gehouden met de zogenoemde wegtreintjes, waarin personen kunnen worden vervoerd in een aanhangwagen. In het derde en vierde lid van deze artikelen is bepaald dat vrijstellingen van goedkeuringseisen kunnen worden verleend voor de verlening van een nationale individuele goedkeuring. Dat kan alleen als er alternatieven zijn voor het voldoen aan de desbetreffende goedkeuringseis. Welke alternatieven dat zijn, bepaalt de RDW in alternatieve voorschriften.

⁵ Verordening (EU) nr. 406/2010 van de Commissie van 26 april 2010 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof (PbEU 2010, L 122).

⁶ Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/208 van de Commissie van 8 december 2014 ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2015, L 42).



Onderdeel G (wijziging artikel 3.3.2, tweede lid)

Dit betreft een redactionele verbetering.

Onderdeel H (wijziging artikel 3.5.2, eerste lid)

Dit betreft herstel van een fout. De emissie-eisen zijn voor deze voertuigen gewoon van toepassing, hiervoor is geen uitzondering aangewezen.

Onderdeel J (nieuw artikel 3.6.0)

Met deze bepaling worden grote delen van verordening (EU) 167/2013 van overeenkomstige toepassing verklaard op de nationale typegoedkeuring van mobiele machines. Hierdoor gelden voor marktdeelnemers (fabrikanten, importeurs en distributeurs) en de goedkeuringsautoriteit RDW voor een groot deel dezelfde regels en bepalingen die ook gelden bij de (Europese) typegoedkeuring van landbouw- en bosbouwtrekkers, bijvoorbeeld voor wat betreft het aanvragen van een typegoedkeuring en de controle op de conformiteit van de productie.

De regels in verordening (EU) 167/2013 maken het enkel voor fabrikanten mogelijk om een typegoedkeuring aan te vragen. Daarom wordt aan artikel 3.6.0 van de Regeling voertuigen een tweede lid toegevoegd zodat uit dat artikel duidelijk blijkt dat ook andere marktdeelnemers dan fabrikanten een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines kunnen aanvragen en verkrijgen.

Wanneer bijvoorbeeld een importeur een typegoedkeuring aanvraagt worden de regels, die in verordening 167/2013 zijn opgenomen en die zijn gericht op de fabrikant, toepast op die importeur. De behandeling van de aanvraag vindt plaats conform de regels van de verordening en met toepassing van de relevante begrippen in de verordening. De verplichtingen die in de verordening zijn opgenomen voor de aanvragende fabrikant gelden ook voor de aanvrager die geen fabrikant is. Dat geldt bijvoorbeeld voor de verplichting om mee te werken aan controle op de conformiteit van de productie (artikel 28 van verordening (EU) 167/2013). Ook de verplichting om de door de RDW gevraagde documenten bij de aanvraag te leveren (artikel 22, tweede lid, onderdeel d, van verordening (EU) 167/2013) is op anderen dan fabrikanten van toepassing. Dat betekent onder meer dat partijen die niet zelf de desbetreffende voertuigen produceren, bij hun aanvraag moeten aantonen dat zij hebben geborgd dat de controles op het productieproces kunnen plaatsvinden bij de fabrikant.

Onderdelen K en M (nieuw artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, onder 4° tot en met 7°, en nieuw artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, onder 4° tot en met 7°)

Met deze wijziging is in artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, en artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, de eis onder 5° zoals die luidde voor de inwerkingtreding van deze wijziging uitgesplitst in drie afzonderlijke eisen, te weten drie afzonderlijke VN/ECE-reglementen (nummers 67, 110 en 115). Ten behoeve van een logische volgorde van VN/ECE-reglementen is het oude onderdeel 4° vernummerd tot 5°. Verder zijn met het oog op de verkeersveiligheid een aantal functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van landbouw- en bosbouwvoertuigen als bedoeld in verordening (EU) 2015/208 ook toegevoegd als eisen voor mobiele machines om een nationale typegoedkeuring te krijgen.

Onderdelen K, M en FFF (nieuw artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, onder 8°, nieuw artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, onder 8°, en gewijzigd artikel 5.7a.42, tweede lid)

Aan artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, en artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, is een onderdeel toegevoegd waaraan mobiele machines moeten worden getoetst voor een nationale typegoedkeuring of nationale individuele goedkeuring. In bijlage VII bij verordening (EU) 2015/208 staan twee NEN-ISO-normen vermeld (NEN-ISO 5721-1:2013 en NEN-ISO 5721-2:2014) met eisen aan het zichtveld naar voren respectievelijk naar de zij- en achterkant. Deze eisen worden ten behoeve van de goedkeuring opgenomen, omdat de wijze van keuren bij de permanente eis ten aanzien van direct zicht niet geschikt was voor handhaving door de politie. Bij de goedkeuring van de mobiele machine wordt getoetst op de geldende eisen voor het zichtveld. Passende alternatieven worden ingevuld in door de RDW op te stellen alternatieve voorschriften. Verder is de wijze van keuren van de permanente eis aangepast (artikel 5.7a.42, tweede lid) zodat deze uitvoerbaar is voor handhaving door de politie.

Onderdelen K en M (nieuw artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, onder 9°, en nieuw artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, onder 9°)

Met het nieuwe onderdeel is een eis met betrekking tot waterstofinstallaties toegevoegd. Verordening (EG) 79/2009 wordt hiermee van overeenkomstige toepassing verklaard voor mobiele machines. Het betreft hier het herstel van een omissie, omdat goedkeuringseisen ontbreken voor de goedkeuring van mobiele machines die zijn voorzien van een waterstofinstallatie. Daarvoor waren wel permanente eisen opgenomen in artikel 5.7a.10b.



Bij verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, is verordening (EU) 79/2009 ingetrokken. Na 5 juli 2022 is verordening (EU) 79/2009 niet langer van kracht. Verordening (EU) 2019/2144 strekt tevens tot wijziging van verordening (EU) 2018/858. Wat betreft de eisen aan het waterstofsysteem is in verordening (EU) 2018/858 bepaald dat de voorschriften van VN/ECE-reglement nr. 134 van toepassing zijn, maar dat bij wijze van alternatief kan worden aangetoond dat het voertuig voldoet aan de materiële voorschriften van verordening (EG) 79/2009 in de versie die van toepassing is op 5 juli 2022. Tegen deze achtergrond is het opportuun voor de eisen met betrekking tot waterstofinstallaties voor mobiele machines ook de voorschriften van verordening (EG) 79/2009 zoals deze luiden voor intrekking van die verordening van toepassing te verklaren.

Onderdelen K en M (nieuw artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, onder 10°, en nieuw artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, onder 10°)

Als goedkeuringseis is het voldoen aan verordening (EU) 406/2010 toegevoegd als uitvoeringsverordening bij verordening (EG) 79/2009. Evenals verordening (EG) 79/2009, is ook verordening (EU) 406/2010 bij verordening (EU) 2019/2144 ingetrokken. Hoewel verordeningen (EG) 79/2009 en (EU) 406/2010 niet meer van kracht zijn, zijn de daarin opgenomen eisen wel relevant voor de nationale goedkeuring van mobiele machines. Zoals hiervoor in de toelichting van artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, onder 9°, en artikel 3.6.3, eerste lid, onderdeel a, onder 9° is uiteengezet, zijn de materiële voorschriften van verordening (EG) 79/2009 zoals deze luiden voor intrekking van die verordening ook nu nog toepasbaar als eisen met betrekking tot waterstofinstallaties voor mobiele machines. Omdat verordening (EU) 406/2010 strekt tot uitvoering van verordening (EG) 79/2009 is het wenselijk dat eveneens wordt verwezen naar verordening (EU) 406/2010 zoals die luidde op 5 juli 2022 voordat die werd ingetrokken.

Onderdelen L en O (wijziging artikelen 3.6.2, tweede lid, en 3.6.4, tweede lid)

In het tweede lid van de artikelen 3.6.2 en 3.6.4 zijn aanvullende eisen opgenomen die voorwaardelijk zijn voor het verlenen van een vrijstelling van goedkeuringseisen wat betreft afmetingen en massa's voor de verlening van een nationale typegoedkeuring of nationale individuele goedkeuring.

Onderdelen N en O (nieuw artikel 3.6.3a en wijziging artikel 3.6.4, eerste lid)

Dit artikel is toegevoegd om eisen vast te stellen voor de nationale individuele goedkeuring van mobiele machines die een datum van eerste toelating van voor 1 januari 2021 hebben. Hiervoor waren per abuis nog geen goedkeuringseisen vastgesteld. Het is wenselijk dat ook voor de voertuigen van voor 1 januari 2021 een aantal basiseisen worden gesteld. Het is voor deze voertuigen niet mogelijk te voldoen aan de goedkeuringseisen die gesteld worden aan voertuigen die een latere datum van eerste toelating hebben, omdat deze eisen op de datum van toelating nog niet bekend waren en de voertuigen al in gebruik zijn genomen. De goedkeuringseisen betreffen daarom de eisen van de Machinerichtlijn⁷ ten tijde van ingebruikname van de mobiele machine en de permanente eisen voor mobiele machines. Ten aanzien van de Machinerichtlijn doet de RDW ten behoeve van de goedkeuring geen inhoudelijke beoordeling, maar kijkt naar de daarvoor noodzakelijke documentatie en opschriften (CE-markering).

Onderdeel P (wijziging artikel 3.8.3)

Voor de nationale typegoedkeuring van mobiele machines is het noodzakelijk om een nationale typegoedkeuring voor systemen te kunnen afgeven voor in mobiele machine te gebruiken reminrichtingen, verlichting, geluidssignaalrichtingen, spiegels en camera-monitorsystemen. De deelcertificaten kunnen gebruikt worden in een nationale typegoedkeuring of individuele goedkeuring van een mobiele machine als voertuig.

Onderdelen Q en S (nieuw opschrift in hoofdstuk 3, afdeling 9, en toevoeging nieuwe paragraaf met nieuw artikel 3.9.4)

Aan hoofdstuk 3, afdeling 9, van de Regeling voertuigen is een nieuwe alinea toegevoegd over de conformiteitscontroles bij de nationale typegoedkeuring van mobiele machines. Daaraan gerelateerd

⁷ Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG (herschikking).



is voor de artikelen 3.9.1 tot en met 3.9.3 een opschrift voor een algemene alinea ingevoegd. Verordening (EU) 167/2013 bevat een aantal voorschriften over de controles die moeten worden uitgevoerd om de conformiteit van de productie vast te stellen. Bij de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines worden de controles echter niet in alle gevallen op de door de verordening voorgeschreven wijze uitgevoerd, maar worden de conformiteitscontroles in verband met de nationale typegoedkeuringen van mobiele machines uitgevoerd op een door de RDW te bepalen wijze. De RDW zal daarbij zo veel mogelijk aansluiten bij de bestaande wijze van conformiteitscontroles in het kader van verordening (EU) 167/2013.

Onderdeel R (wijziging artikel 3.9.3, eerste lid, onderdeel a, en nieuw artikel 3.9.3, tweede lid, onderdeel c)

In onderdeel a van artikel 3.9.3 is een redactionele verbetering doorgevoerd. Met een nieuw onderdeel c in artikel 3.9.3, tweede lid, wordt geregeld dat de RDW de conformiteit controleert van de productie van voertuigen waarvoor een nationale typegoedkeuring is verleend.

Onderdeel T (wijziging artikel 3.10.1)

Artikel 3.10.1 bepaalt welke typen voertuigen worden uitgezonderd van de verplichte nationale goedkeuring. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van verwijzing naar artikel 2 van verordening (EU) 168/2013, waarin bepaalde typen voertuigen worden uitgezonderd van de Europese goedkeuringsplicht. Door deze typen voertuigen ook op te nemen in artikel 3.10.1 van de Regeling voertuigen worden die typen ook uitgezonderd van de nationale goedkeuringsplicht.

In onderdeel d van artikel 3.10.1 waren per abuis ook de voertuigen die ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdeel f, van verordening (EU) 168/2013 uitgezonderd zijn van de toepassing van die verordening uitgezonderd van de goedkeuringsplicht. Echter, onderdeel f van artikel 2, tweede lid, van verordening (EU) 168/2013 verwijst naar voertuigen waarvoor een typegoedkeuring verplicht is ingevolge verordening (EU) 167/2013. Daarvoor geldt uiteraard wel een goedkeuringsplicht zoals beschreven in hoofdstuk 3, afdeling 5. Ook machines als die vallen onder richtlijn 2006/42/EG zijn uitgezonderd in artikel 2, tweede lid, onderdeel f, van verordening (EU) 168/2013. Hiervoor geldt de nationale goedkeuring als beschreven in hoofdstuk 3, afdeling 6, van de Regeling voertuigen.

Ook de vermelding van de voertuigen die ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen e en g, van verordening (EU) 168/2013 uitgezonderd zijn is vervallen. Dit gaat om voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingdiensten en de medische nooddiensten (onderdeel e) en voertuigen die voornamelijk bestemd zijn voor gebruik in het terrein en ontworpen zijn om op onverharde oppervlakken te rijden (onderdeel g). Voor voertuigen, voor zover die worden gebruikt door de strijdkrachten, volgt uit artikel 4 van de Wvw 1994 reeds dat deze zijn uitgezonderd van de in die wet neergelegde verplichtingen. Voor de voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingdiensten en de medische nooddiensten geldt dat deze gebruik maken van de openbare weg en het daarom wenselijk is dat zij niet zijn uitgezonderd van de goedkeuringsplicht. Deze voertuigen worden in de praktijk nu ook goedgekeurd. Ook ten aanzien van voertuigen die voornamelijk bestemd zijn voor gebruik in het terrein en ontworpen zijn om op onverharde oppervlakken te rijden geldt dat zij (kunnen) rijden op de openbare weg en het niet aangewezen is deze voertuigen uit te sluiten van de goedkeuringsplicht.

Verder zijn in onderdeel d van artikel 3.10.1 de voertuigen die ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen a en c, van verordening (EU) 168/2013 uitgezonderd zijn van de toepassing van die verordening uitgezonderd van de goedkeuringsplicht. Onderdeel a ziet op voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h. Onderdeel c heeft betrekking op voertuigen die uitsluitend bestemd zijn om door een voetganger te worden meegevoerd. Gelet op de geringe snelheid van de voertuigen is voor deze voertuigen een uitzondering gemaakt op de goedkeuringsplicht.

Onderdeel f vervalt om een technische reden. De definitie van 'trekker' in verordening (EU) 167/2013 stelt dat een landbouw- of bosbouwtrekker niet minder 6 km/h kan rijden. Als het een langzamer voertuig betreft, is het dus geen landbouw- of bosbouwtrekker. Daarom is er geen sprake van een goedkeuringsplicht als landbouw- of bosbouwtrekker. Onderdeel g vervalt omdat voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S met een datum van eerste toelating van voor 1 januari 2016 ook goedkeuringsplichtig zijn. Weliswaar niet op grond van verordening (EU) 168/2013, omdat die toen nog niet van toepassing was, maar wel op grond van nationale regelgeving (de Regeling voertuigen, voorheen het Voertuigreglement). Ten behoeve van de goedkeuring moeten deze voertuigen voldoen aan permanente eisen (zie artikel 3.5.3 van de Regeling voertuigen).

Onderdeel i vervalt aangezien motorrijtuigen met beperkte snelheid niet meer als zodanig in gebruik kunnen worden genomen.



Onderdeel U (nieuw artikel 3.11.3a)

Het nieuwe artikel 3.11.3a betreft een restantvoorraadregeling voor goedgekeurde mobiele machines. Gelet op het feit dat het een nationale typegoedkeuring betreft en daardoor sprake is van voertuigen die ten tijde van de productie voldeden aan technische eisen zoals die in Nederland gelden, zijn met dit artikel nadere eisen gesteld omtrent het alsnog in de handel brengen van mobiele machines waarvan de nationale typegoedkeuring is verlopen. De restantvoorraadregeling is dus bedoeld met het oog op de situatie dat de eisen voor de nationale typegoedkeuring inmiddels zijn veranderd maar dat een fabrikant of andere marktdeelnemer nog een aantal voertuigen in voorraad heeft die voldoen aan de oude eisen. Om fabrikanten van mobiele machines in staat te stellen hun handelsvoorraad kwijt te raken is het noodzakelijk het op de markt aanbieden, registreren of in gebruik nemen van voertuigen uit restantvoorraad, voor een bepaalde periode, toe te staan. Bij de introductie van de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines was een dergelijke restantvoorraadregeling voor de mobiele machines niet opgenomen in afdeling 11 van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen. Bij deze regeling is dat alsnog gebeurd. De beperkingen die gelden voor termijnen en aantallen voertuigen zijn analoog aan verordening (EU) 167/2013 voor landbouw- en bosbouwvoertuigen vastgesteld. Het maximale aantal voertuigen waarvoor de restantvoorraadregeling kan gelden, is 20. Het maximum van 10% van het aantal voertuigen dat tijdens de twee voorafgaande jaren op de markt is aangeboden is op korte termijn mogelijk nog niet toepasbaar, omdat die gegevens (nog) niet bekend zijn. Een vast maximaal aantal van 20 wordt niet bezwaarlijk geacht. Uiteindelijk besluit de RDW over de restantvoorraad en het aantal voertuigen dat als zodanig op de markt kan aanbieden of in de handel kan brengen.

Onderdeel V (wijziging artikel 3.12.1, eerste en tweede lid)

Ook bij mobiele machines met een nationale typegoedkeuring is het van belang dat deze uit de handel of teruggedroepen kunnen worden als daartoe aanleiding is vanwege veiligheidsrisico's. Bij de introductie van de nationale typegoedkeuring voor mobiele machines was daarvoor nog geen expliciete regeling getroffen. Nu is aan artikel 3.12.1 van de Regeling voertuigen toegevoegd dat het uit de handel nemen of terugroepen op dezelfde wijze gaat als bij Europese typegoedkeuringen van landbouw- en bosbouwvoertuigen.

Onderdeel W (wijziging artikel 5.1.1)

Artikel 5.1.1 van de Regeling voertuigen betreft een algemene verbodsbepaling, bijvoorbeeld voor het rijden met een voertuig met technische gebreken. Hieraan is in het eerste lid een onderdeel toegevoegd om te bepalen dat het ook verboden is om met een mobiele machine te rijden die niet in de rijstand staat. Wat de rijstand is, dient in de handleiding van het voertuig te staan (overeenkomstig richtlijn 2006/42/EG). Daarnaast wordt bij de goedkeuring naar de gezichtsvelden gekeken, om te bepalen of veilig met het voertuig gereden kan worden in een bepaalde stand. Het voertuig wordt ten behoeve van de goedkeuring in de rijstand vastgelegd in de vorm van foto's of tekeningen.

Onderdelen X en DD (wijzigingen artikelen 5.3.0 en 5.3a.0)

Deze onderdelen betreffen technische wijzigingen. In artikel 5.3.0 was een verduidelijkende bijzin opgenomen die bedrijfsauto's waarbij in het kentekenregister de aanduiding 'bus' of 'autobus' stond uitsloot van de toepassing van afdeling 3 van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen. Artikel 5.3a.0, tweede lid (oud), verklaarde afdeling 3a van hoofdstuk 5 hierop van toepassing. Deze bepalingen zijn niet meer noodzakelijk, omdat bussen en autobussen inmiddels als zodanig in het kentekenregister zijn opgenomen, dus niet meer als bedrijfsauto. Hier kan dus geen misverstand meer over bestaan.

Onderdelen Y en EE (nieuwe artikelen 5.3.8 en 5.3a.8)

Deze bepalingen zijn nieuw toegevoegd om voor langzaam rijdende bedrijfsauto's en bussen de maximumconstructiesnelheid bindend vast te leggen en overtreding (lees: opvoering) te bestraffen. Dit is wenselijk ten behoeve van de handhaving van de maximumconstructiesnelheid. Dergelijke eisen ten aanzien van de maximumconstructiesnelheid gelden reeds voor (bijzondere) bromfietsen en mobiele machines, die ook een bepaalde maximumconstructiesnelheid hebben.

Onderdelen Z en FF (wijzigingen artikelen 5.3.15, vijfde lid, en 5.3a.15, vijfde lid)

Door de onderhavige toevoeging is voor langzaam rijdende bedrijfsauto's en bussen geen snelheidsbegrenzer vereist, als aan de maximumconstructiesnelheid wordt voldaan. Het doel hiervan is dat er geen (onnodige) bijzonderheden meer worden vastgelegd in het kentekenregister, zoals anders op grond van het vijfde lid, onderdeel b, nodig zou zijn. De maximumconstructiesnelheid is vastgelegd in



de goedkeuring. Dat geen snelheidsbegrenzer vereist is als aan de maximumconstructiesnelheid wordt voldaan leidt tot een lastenverlichting.

Onderdelen AA en HH (wijzigingen artikelen 5.3.38 en 5.3a.38)

Dit betreft eisen aan de remmen van bedrijfsauto's en bussen. Voor langzaam rijdende bedrijfsauto's en bussen gelden andere vereisten dan voor bedrijfsauto's en bussen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h. Daarom zijn de langzaam rijdende bedrijfsauto's en bussen uitgezonderd van de leden waarin de eisen zijn opgenomen voor bedrijfsauto's en bussen met een maximumsnelheid van meer dan 25 km/h. Gezien de geringe snelheid zijn bij langzaam rijdende bedrijfsauto's en bussen de eisen lager, doch zodanig dat een dergelijk voertuig tijdig tot stilstand kan komen. Het is gerechtvaardigd deze eis zodanig te stellen met het oog op de verkeersveiligheid. Het voldoen aan deze eis is goed mogelijk met de huidige stand der techniek en in lijn met de omringende landen. Tevens is voor alle bussen (maar niet voor bedrijfsauto's) voorzien in een eis om naast een bedrijfsrem (en een parkeerrem) ook een hulprem te hebben. De hulprem moet bij een storing van het bedrijfsremsysteem mogelijk maken het voertuig binnen een redelijke afstand tot stilstand te brengen. Het is niet wenselijk dat na goedkeuring men wijzigingen kan aanbrengen waardoor één van de twee systemen kan worden uitgeschakeld. De hulprem hoeft niet geheel op zichzelf te staan. Vaak wordt de parkeerrem als hulprem ingericht. Het kan ook voorkomen dat delen van de bedrijfrem worden gebruikt voor de hulprem (bijvoorbeeld bij een gescheiden remsysteem). Ook kunnen onderdelen in de reminrichting gedeeld worden (bijvoorbeeld de remtrommels en de wielen). Om dat niet te beletten, is het toegestaan in het nieuwe negende lid van artikel 5.3a.38 dat remmen delen gemeenschappelijk hebben. In de praktijk zijn de meeste bussen reeds voorzien van een hulprem zoals door deze wijziging voorgeschreven. Om deze reden is geen sprake van een aanzienlijke lastenverzekering op dit punt. Met het oog op de verkeersveiligheid is het wenselijk deze eis verplicht te stellen. Deze eisen worden in de permanente eisen in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen opgenomen omdat dit geen eisen zijn voor de goedkeuring van bussen. Bij andere voertuigcategorieën, waaronder bedrijfsauto's, is dat wel het geval.

Onderdelen BB, CC, NN, OO, UU, KKK, VVV, AAAA, BBBB en DDDD (wijzigingen artikelen 5.3.57, eerste en tweede lid, 5.3.61, tweede lid, 5.3a.57, eerste en tweede lid, 5.3a.61, tweede lid, 5.7.61, 5.7a.61, 5.8.61, 5.12.57, eerste lid en tweede lid, 5.12.61, derde lid, en 5.13.57, eerste en tweede lid)

Deze wijzigingen betreffen de rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek. Hoewel deze niet verplicht is, is er wel behoefte aan de optie om deze op vrijwillige basis te voeren op langzaam rijdende bedrijfsauto's, bussen en aanhangwagens. Hiertoe is de afgeknotte driehoek toegevoegd aan de artikelen 5.3.57, eerste lid, 5.3a.57, eerste lid, 5.12.57, eerste lid, en 5.13.57, tweede lid, van de Regeling voertuigen.

Omdat de afgeknotte driehoek is toegevoegd aan de optionele verlichting en retroreflectoren, mag deze ook in het midden van de achterzijde van het voertuig worden aangebracht, in tegenstelling tot andere verlichting, lichtsignalen en retroflecterende voorzieningen, zoals richtingaanwijzers en zijreflectoren (artikelen 5.3.61, tweede lid, 5.3a.61, tweede lid, en 5.12.61, derde lid).

In de artikelen 5.7.61, 5.7a.61 en 5.8.61 is sprake van een redactionele verbetering. Door expliciet te spreken over de rode retroreflectoren, bedoeld in artikel 5.7.51, 5.7a.51 respectievelijk 5.8.51, is duidelijk dat het niet over de afgeknotte driehoek gaat, maar alleen over de verplichte rode reflectoren. De niet verplichte retroreflectoren zitten vaak verder naar binnen. Indien hier geen voorziening voor zou worden getroffen zou dit strijdig zijn met de permanente eisen. Ook worden vaak vier reflectoren standaard geplakt. Dit omdat de twee verplichte retroreflectoren of te hoog zitten of te ver naar binnen. Het is inmiddels geaccepteerd dat dit op deze wijze wordt opgelost. De Regeling voertuigen accommodeert dit.

De artikelen 5.7.61 en 5.7a.61 zijn verder aangepast om de plaatsing van verlichting meer in lijn te brengen met de praktijk. Er is een aantal voertuigen die gebruikt worden in de wegenbouw en groeves waarbij de verlichting aan de achterzijde wordt beschadigd of wordt bespat door modder. De verlichting zal in die gevallen dus niet zichtbaar zijn voor achterop komend verkeer. Door de maat te verruimen waarbinnen verlichting van de buitenzijde moet zijn bevestigd, kunnen de lichten in voorkomend geval verder naar binnen worden geplaatst om beschadigen of bespatten te voorkomen. Wel geldt dan als voorwaarde dat de breedtemarkering de grootste breedte aangeeft (overeenkomstig bijlage VIII, artikelen 132 en 133, bij de Regeling voertuigen). De wijzigingen in artikelen 5.3.57, tweede lid, 5.3a.57, tweede lid, 5.12.57, tweede lid, en 5.13.57, eerste lid, betreffen redactionele verbeteringen.

Onderdeel GG (wijziging artikel 5.3a.31, dertiende lid)

Met deze wijziging worden langzaam rijdende bussen uitgezonderd van de eis dat voertuigen die in gebruik zijn genomen na 31 maart 2022 een antiblokkeersysteem moeten hebben. Een dergelijk systeem is niet functioneel voor voertuigen met een dergelijke lage maximumconstructiesnelheid van



niet meer dan 25 km/h. Om deze reden is het stellen van de eis om een antiblokkeersysteem te hebben voor langzaam rijdende bussen met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h zinledig.

Onderdeel II (nieuw artikel 5.3a.41, zestiende lid)

In bussen moeten uitgangen normaliter tot een hoogte van ten minste 80 cm boven de vloer volledig afgesloten kunnen worden. Voor langzaam rijdende bussen is het niet noodzakelijk dat een uitgang volledig wordt afgesloten. Vanwege de lage rijsnelheid zijn de risico's op het uit het voertuig vallen minder groot. Het in deze gevallen stellen van de eis dat uitgangen tot een hoogte van ten minste 80 cm boven de vloer volledig afgesloten kunnen worden is daarom met het oog op de verkeersveiligheid niet noodzakelijk. Om deze reden is op de voornoemde eis een uitzondering opgenomen in een nieuw zestiende lid van artikel 5.3a.41 van de Regeling voertuigen. Wel moet er met het oog op de veiligheid van de passagiers in ieder geval een voorziening zijn aangebracht ter voorkoming dat passagiers uit het voertuig vallen tijdens rijden. Te denken valt aan een ketting of beugel.

Onderdelen JJ en KK (wijzigingen artikelen 5.3a.43 en 5.3a.44)

Deze wijzigingen betreffen redactionele verbeteringen en aanvullingen ter verduidelijking van de bepalingen.

Onderdelen LL en MM (wijzigingen artikelen 5.3a.46 en 5.3a.47)

De artikelen 5.3a.46 en 5.3a.47 van de Regeling voertuigen stellen eisen aan zitplaatsen en gordels in bussen. Voor de langzaam rijdende bussen zijn deze eisen niet opportuun, omdat de risico's voor inzittenden kleiner zijn. Er wordt minder hard met deze voertuigen gereden en over het algemeen over kortere afstanden. Daarom is bij de desbetreffende eisen bepaald dat deze alleen gelden voor bussen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h. Dit betekent bijvoorbeeld dat in langzaam rijdende bussen zijwaarts gerichte zitplaatsen mogen zijn geplaatst. Dat voor bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h de verplichting om te voldoen aan de eisen aan zitplaatsen en gordels in bussen vervalt levert een lastenvermindering op.

Onderdelen PP, VV, WW, XX, YY, DDD, III en JJJ (wijzigingen artikelen 5.7.0, 5.7a.0, 5.7a.10, 5.7a.10a, 5.7a.10b, 5.7a.33, 5.7a.51, eerste lid, onderdeel h, en vervallen artikel 5.7a.57, eerste lid, onderdeel t (oud))

Met deze wijzigingen vervalt de keuzevrijheid voor mobiele machines die in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 2021 om te voldoen aan de permanente eisen voor motorrijtuigen met beperkte snelheid of aan de permanente eisen voor mobiele machines. Deze keuzevrijheid wordt onwenselijk geacht en zorgt voor onduidelijkheid. Om duidelijkheid te bieden is gekozen om voor mobiele machines die in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 2021 de permanente eisen voor motorrijtuigen met beperkte snelheid van toepassing te verklaren. In de praktijk zijn dergelijke voertuigen immers als zodanig gebruikt, ook als ze na 1 januari 2021 toch als mobiele machine zijn goedgekeurd. De wijzigingen van de artikelen 5.7.0 en 5.7a.0 werken door in de artikelen 5.7a.10, 5.7a.10a, 5.7a.10b, 5.7a.33 en 5.7a.51 waarin eisen waren opgenomen die golden voor voertuigen die in gebruik zijn genomen op een bepaalde datum die vóór 1 januari 2021 lag. Hiervan is nu altijd sprake, aangezien de permanente eisen in afdeling 7a van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen alleen gelden voor mobiele machines die in gebruik zijn genomen na 31 december 2020. Artikel 5.7a.57, eerste lid, onderdeel t, kon om diezelfde reden vervallen, omdat die een eis stelde die alleen gold voor mobiele machines die in gebruik waren genomen vóór 1 januari 2021. Daarvan is bij deze voertuigen na de onderhavige wijziging nooit sprake bij de toepassing van afdeling 7a van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen.

Onderdelen QQ en EEE (wijzigingen artikelen 5.7.38, vierde lid, en nieuw artikel 5.7a.38, vijfde lid)

De eis in de artikelen 5.7.38, vierde lid, en 5.7a.38, vijfde lid (nieuw), van de Regeling voertuigen stelt dat motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines door het remmen geen zijwaartse bewegingen mogen maken. Hierop is voor bepaalde voertuigen echter een uitzondering wenselijk. Sommige voertuigen sturen door middel van snelheidsverandering van wielen of rupsbanden, oftewel door te remmen aan één zijde om zijwaartse bewegingen te maken. Denk hierbij aan zero-turn grasmaaiers, voertuigen met rupsbanden of schrankladers. Deze voertuigen mogen bij het remmen zijwaartse bewegingen maken, wanneer dat voor het sturen bedoeld is. Die bedoeling moet uit de constructie van het voertuig af te leiden zijn.



Onderdeel RR (nieuw artikel 5.7.45, zevende lid)

Met de toevoeging van dit nieuwe lid is voor motorrijtuigen met een beperkte snelheid die maximaal 25 km/h kunnen rijden een uitzondering gemaakt op het moeten hebben van een linker- en rechterbuitenspiegel als de vereiste gezichtsvelden door direct zicht kunnen worden overzien. Als er voldoende direct zicht is in de voorgeschreven gezichtsvelden, hebben de spiegels daarvoor geen toegevoegde waarde. Tevens wordt het zicht ook beoordeeld bij de goedkeuring van voertuigen. De betreffende voorschriften zorgen voor voldoende zicht. Daarom is het wenselijk dat de verplichting voor spiegels in de permanente eisen vervalt; voldoende zicht is het doel, en dat wordt bereikt door direct of indirect zicht. Dat deze verplichting niet wordt opgelegd ten aanzien van motorrijtuigen met een beperkte snelheid die maximaal 25 km/h kunnen rijden leidt tot een lastenvermindering. Dit sluit aan bij de praktijk. Hiervoor is aangesloten bij de regelgeving uit omliggende landen. Voor het direct zicht wordt uitgegaan van een persoon van gemiddeld gestalte en van het voertuig dat zich in de rijstand bevindt. In de rijstand kan het zo zijn dat bepaalde onderdelen opgeklapt zijn, die zich daardoor in het zichtveld bevinden.

Onderdelen SS, HHH, TTT, GGGG, QQQQ (wijziging artikelen 5.7.48, 5.7a.48, 5.8.48, 5.14.48 en 5.18.8)

Met de wijziging van deze artikelen wordt de controle van scherpe of uitstekende onderdelen gespecificeerd. De wijzigingen in artikel 5.8.48 van de Regeling voertuigen zijn technisch en redactioneel van aard. De wijze van keuren gaf tot op heden in de praktijk te veel ruimte voor interpretatie. Door de aanpassing in wijze van keuren is dit, mede op verzoek van de branche, verduidelijkt. Bepaalde gebieden van het voertuig en specifieke delen van het voertuig zijn uitgezonderd van de keuring. Dit sluit aan bij de eisen voor landbouwvoertuigen die in overeenstemming met verordening (EU) 167/2013 zijn uitgezonderd. Deze eisen zijn voor motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en landbouw- en bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken eveneens uitgezonderd. Hierbij zijn de veiligheidsrisico's voor het deelnemen van mobiele machines aan het verkeer op de openbare weg meegewogen. Gelet op het voorgaand is geen sprake van verzwaring van eisen maar wordt beoogd duidelijkheid te verschaffen over de wijze van keuren. Daarnaast is een onjuiste verwijzing aangepast. Verwezen werd naar artikel 5.18.32a, derde lid, maar dit was niet het artikel dat bedoeld werd. De desbetreffende bepaling is er destijds niet gekomen. Nu is de bepaling die destijds werd bedoeld opgenomen als een nieuw tweede lid van artikel 5.18.32.

Onderdelen TT, III en LLL (nieuw artikel 5.7.51, eerste lid, onderdeel i, en artikel 5.7a.51, eerste lid, onderdeel k en wijziging artikel 5.7a.64, tweede lid)

Met deze onderdelen zijn gele zwaai-, flits- of knipperlichten toegevoegd aan de verplichte verlichting op motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines breder dan 2,60 m. Deze verlichting is voorgeschreven door artikel 6, onderdeel g, van de Regeling optische en geluidssignalen 2009. Als het voertuig zelf, dus zonder lading of aanhangwagen, al breder is dan 2,60 m, zijn de gele zwaai-, flits- of knipperlichten een verplicht onderdeel van de constructie van het voertuig. Om die reden past de vermelding ervan ook in de permanente eisen, specifiek de verplichte verlichting die een voertuig moet hebben. Krachtens artikel 30, tweede lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is in artikel 5, tweede lid, van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 bepaald aan welke eisen de gele zwaai-, flits- of knipperlichten moeten voldoen. Artikel 5.7a.64, tweede lid, is in lijn gebracht met de toevoeging van artikel 5.7a.51, eerste lid, onderdeel k. In artikel 5.7a.51, eerste lid, onderdeel i, en het vierde lid, zijn daarnaast redactionele verbeteringen doorgevoerd.

Onderdeel ZZ (wijziging artikel 5.7a.27, zesde lid)

Met deze wijziging wordt het toegelaten dat sommige voertuigen met banden worden uitgerust die van fabriekswege geen profiel hebben waarbij dit met het oog op het veilig gebruik ook niet nodig is. Te denken valt aan heftrucks die hoofdzakelijk in een gebouw worden gebruikt en de vloer zouden beschadigen. Bij banden die van fabriekswege geen profiel hebben hoeft dan ook niet naar de profieldiepte gekeken te worden. Voertuigen uitgerust met banden waar die van fabriekswege wel profiel hebben, moeten wel voldoende profiel hebben.

Onderdeel AAA (wijziging artikel 5.7a.29, vierde lid)

Voor het controleren van de draaiing van de stuurbediening is de wijze van keuren aangepast. Mobiele machines zijn vaak groot, zwaar en voorzien van grote wielen. Sommige wielen zijn hydraulisch gestuurd. Als de stuurbekrachtiging buiten werking is gesteld, kan er geen stuurverdraaiing plaatsvin-



den. Als dat het geval is, moet de stuurbevoegdheid toch in werking zijn gesteld om de controle op de draaiing te kunnen doen.

Onderdelen BBB en PPP (wijzigingen artikelen 5.7a.31 en 5.8.31)

Met deze bepalingen worden de eisen aan reminrichtingen van mobiele machines en landbouw- en bosbouwvoertuigen met elkaar in lijn gebracht.

In het eerste lid wordt de wijze van keuren gepreciseerd. Het onder druk zetten van een remschijf heeft geen toegevoegde waarde indien slijtage op de remschijf te zien is. Met controle door het onder stuk zetten van een remschijf kan slijtage van de remschijf in de remschijf onopgemerkt blijven. Op de juiste wijze de eisen aan de reminrichtingen controleren kan enkel door een visuele controle. Indien onderdelen geen inwendige of uitwendige lekkage vertonen kan het onder druk zetten van het remsysteem wel nuttig zijn, maar altijd aanvullend op de visuele controle.

Daarnaast is een inhoudelijke eis aangepast. Veel mobiele machines hebben systemen waarbij de remenergie vanuit een voorraad komt waarbij het rempedaal tot de aanslag ingetrapt kan worden zonder dat sprake is van een defect. Dit stemt niet overeen met de eis dat bij hydraulische remsystemen bij het bedienen van het rempedaal de slag van het pedaal niet door een aanslag mag worden beperkt. Zonder aanpassing van de desbetreffende eis zouden mobiele machines met dergelijke systemen onterecht afgekeurd worden. Om die reden is een uitzondering toegevoegd aan de eis, namelijk dat die niet geldt als de bediening van de hydraulische remsystemen vanuit een energievoorraad wordt gevoed.

Onderdeel CCC en QQQ (wijziging artikelen 5.7a.32 en 5.8.32)

De remsystemen van mobiele machines zijn niet vergelijkbaar met gangbare systemen voor andere voertuigsoorten. Bij lichte bedrijfsauto's is er normaliter een hydraulisch remsysteem waarbij de remvloeistof in een doorzichtig reservoir is aangebracht. Mobiele machines zijn niet altijd voorzien van een reservoir voor remvloeistof of een hoofdremcilinder. Bij mobiele machines is er echter vaak sprake van een gesloten systeem met een hydrauliekpomp die ook voor andere onderdelen wordt gebruikt. Er is dan ook geen sprake van remvloeistof, maar van hydrauliekolie. De reservoirs hiervan zijn in veel gevallen niet doorzichtig of herkenbaar. Er zijn in die gevallen andere voorzieningen om te voorkomen dat er te weinig vloeistof aanwezig is. Door deze toevoeging wordt voorkomen dat voertuigen onterecht worden afgekeurd.

De eis in het tweede lid van artikel 5.7a.32 is verbeterd om aan te sluiten bij de juiste technische bewoording. Dit geldt ook voor de wijziging van artikel 5.8.32, tweede lid.

Onderdelen EEE en NNN (wijzigingen artikelen 5.7a.38, eerste lid, en 5.8.11, vierde lid)

Deze onderdelen betreffen het herstel van een omissie. In beide artikelen was bij het tweede lid respectievelijk vijfde lid geen wijze van keuren opgenomen. Die omissies zijn met de onderhavige wijziging hersteld.

Onderdeel EEE (vervanging artikel 5.7a.38, tweede lid, door twee nieuwe leden)

In 5.7a.38, tweede lid, was opgenomen dat een mobiele machine voorzien moest zijn van twee onafhankelijke reminrichtingen. Die eis leidde tot discussies. Met deze aanpassing wordt verduidelijkt dat een reminrichting bestaat uit twee delen.

Wanneer de bedrijfsrem faalt, moet het voertuig met de hulprem tot stilstand kunnen worden gebracht. Vaak is dit in het ontwerp meegenomen en is het dus een onderdeel van de reminrichting (gescheiden remsysteem) of is er een parkeerrem aangebracht die deze functie heeft. Zie ook de wijziging van artikelen 5.3.38 en 5.3a.38 in deze regeling. Een blokkade van een onderdeel, dus niet doseerbaar, is geen rem in de zin van deze bepaling.

Onderdelen FFF, GGG, RRR, SSS en DDDDD (wijzigingen artikelen 5.7a.42, 5.7a.45, 5.8.42, 5.8.45 en artikel 142a van bijlage VIII)

De artikelen 5.7a.42 en 5.8.42 betreffen het zicht van de bestuurder van mobiele machines en landbouw- en bosbouwtrekkers vooruit en opzij. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid zijn de eisen voor het zicht van de bestuurder van mobiele machines en landbouw- en bosbouwtrekkers en de controle ervan verduidelijkt.

De in deze artikelen toegestane onderbreking van het zicht op de denkbeeldige cirkel mag bestaan uit de som van meerdere onderbrekingen. Van deze artikelen is de tekst van de wijze van keuren aangepast zodat bij de controle van het zicht beweging van de bestuurder om het zicht te behalen is toegestaan. Hiervoor zijn technische en redactionele wijzigingen doorgevoerd.

De artikelen 5.7a.45 en 5.8.45 betreffen het zicht direct naast de mobiele machine of landbouw- of bosbouwtrekker en links of rechts achter de mobiele machine of landbouw- of bosbouwtrekker.



Er zijn mobiele machines zoals kleine shovels waarbij de bestuurder zonder hulpmiddel het naastgelegen gezichtsveld volledig kan overzien. Een spiegel of camera-monitorsysteem heeft dan geen toegevoegde waarde en is daarom niet nodig. Voor het overige zijn technische en redactionele wijzigingen doorgevoerd.

Er zijn voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h waarbij de bestuurder ook het zichtveld links en rechts achter de mobiele machine met direct zicht kan behalen. Het verplicht plaatsen van spiegels bij een voertuig met een lage constructiesnelheid en vrij zicht is niet in lijn met omringende landen en andere voertuigsoorten, zoals fietsen en bromfietsen. De lage snelheid geeft de bestuurder voldoende tijd om te corrigeren. Daarnaast is gebleken dat bij sommige voertuigen spiegels niet passen bij het doel waarvoor ze gebruikt worden. Bijvoorbeeld, heftrucks kunnen in fabriekshallen niet rijden met spiegels. Voor deze voertuigen is de plicht van het voeren van een spiegel of camera-monitorsysteem geheel vervallen. Dat deze verplichting in die gevallen niet geldt leidt tot een lastenvermindering. Ook artikel 142a van bijlage VIII is aangepast op de technische en redactionele wijzigingen die zijn doorgevoerd in artikelen 5.7a.45 en 5.8.45.

Hiermee zijn de eisen aan het zicht tevens in lijn gebracht met de toepasselijke ISO-normen. In bijlage VII bij verordening (EU) 2015/208 staan twee NEN-ISO-normen vermeld (NEN-ISO 5721-1:2013 en NEN-ISO 5721-2:2014) met eisen aan het zichtveld naar voren respectievelijk naar de zij- en achterkant.

Onderdeel JJJ (wijziging artikel 5.7a.57, tweede en derde lid)

In artikel 5.7a.57, tweede lid, is een onjuiste verwijzing hersteld. De wijziging in artikel 5.7a.57, derde lid, betreft een redactionele verbetering.

Onderdelen MMM en WWW (wijziging artikel 5.7a.66, derde lid, en artikel 5.8.66, derde lid)

De eisen omtrent het veilig kunnen aan- en afkoppelen van een aanhangwagen zijn Europees geregeld. Echter omtrent gedragen uitrustingsstukken is dit niet geregeld. Dit zou tot problemen kunnen leiden omdat hier geen passende eisen voor zijn. Door de wijziging van het derde lid is nu bepaald dat alleen het bedieningsorgaan van de inrichting om aanhangwagens (en dus niet verwisselbare gedragen uitrustingsstukken) te koppelen gemakkelijk bereikbaar bedienbaar moet zijn. Op deze manier is de eis meer in lijn met de motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Onderdeel OOO (wijziging artikel 5.8.15, tweede lid)

In dit artikellid is de wijze van keuren van het controleapparaat, ook wel de tachograaf genoemd, in lijn gebracht met de wijze van keuren zoals die voor dezelfde eis is omschreven voor personenauto's, bedrijfsauto's en bussen. Er was geen reden om hiervan af te wijken.

Onderdeel UUU (wijziging artikel 5.8.57)

Er is een nieuw derde lid toegevoegd aan artikel 5.8.57 van de Regeling voertuigen. Met dit lid worden extra rode retroreflectoren aan de achterzijde en extra ambergele retroreflectoren aan de zijkanten van een voertuig toegestaan. Het toestaan van deze extra retroreflectoren is wenselijk voor de verkeersveiligheid, specifiek de verbetering van de zichtbaarheid. Vanwege de zichtbaarheidshoeken en de afstand van de zijkanten tot het breedste punt van het voertuig worden de rode retroreflectoren vaak dubbel geplaatst. Deze zijn toegestaan vanuit de goedkeuring op grond van verordening (EU) 167/2013 en is daarmee ook logisch om toe te staan in de permanente eisen.

De wijziging in het tweede lid is het gevolg van het voorgaande, om een wijze van keuren voor de hiervoor omschreven bepaling vast te stellen.

Tot slot is in het eerste lid een redactionele verbetering aangebracht.

Onderdelen XXX en YYY (wijziging artikelen 5.12.28, eerste lid, en 5.12.31, elfde lid)

Artikelen 5.12.28 bevat eisen aan het veersysteem van zware aanhangwagens.⁸ Het elfde lid van artikel 5.12.31 betreft de verplichting dat bepaalde zware aanhangwagens een automatische remstelinrichting moeten hebben. Zware aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 m/h hoeven niet uitgerust te zijn met een (goed werkend) veersysteem of een automatische remstelinrichting, omdat daarmee niet snel gereden wordt. Gezien de lage snelheid leidt dit, overeenkomstig landbouw- of bosbouwvoertuigen, niet tot problemen. Hierdoor kan voor dergelijke langzaam rijdende aanhangwagens bespaard worden op de aanschaf en het onderhoud. Zo kunnen bijvoorbeeld voor de trailers in haven- en containeroverslaggebieden opleggers gebruikt worden die met zo min mogelijk slijtage-onderdelen zijn uitgerust. Om deze reden is het wenselijk in deze

⁸ Met zware aanhangwagens worden hier bedoeld aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg, lichte aanhangwagens hebben een toegestane maximummassa van niet meer dan 750 kg.



artikelen duidelijk te maken dat deze eisen niet gelden voor aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h.

Onderdeel ZZZ en CCCC (nieuwe artikelen 5.12.46, 5.12.47, 5.13.46 en 5.13.47)

Met deze nieuwe artikelen zijn eisen toegevoegd voor zogenoemde wegtreintjes. Dit zijn langzaam rijdende voertuigen waarmee personen in aanhangwagens worden vervoerd. Deze worden bijvoorbeeld gebruikt in dierentuinen en huisjes- en attractieparken. De hoofdregel van artikel 61b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is dat geen personen mogen worden vervoerd in aanhangwagens. Een lokale wegbeheerder, zoals een gemeente, kan echter onder voorwaarden een vergunning verlenen. Met de onderhavige nieuwe artikelen worden enkele basisregels voor die aanhangwagens gesteld en kunnen personen worden vervoerd in aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Het is wenselijk om regels te stellen over een deugdelijke zitplaats en deugdelijke bevestiging en functioneren van de gordels. Daarbij is de nummering van de artikelen aangehouden die geldt voor de bepalingen over zitplaatsen en gordels bij andere voertuigcategorieën.

Onderdeel EEEE (wijziging artikel 5.14.1, zevende lid)

Naar aanleiding van deze wijziging hoeven bepaalde landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken geen voertuigidentificatienummer in het chassis, frame of een soortgelijke dragende structuur ingeslagen te hebben. Deze uitzondering geldt voor landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die niet zijn opgenomen in het kentekenregister, in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 2021 en een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h hebben. Landbouw- of bosbouwaanhangwagens hoefden in het verleden niet te zijn voorzien van een voertuigidentificatienummer. Het voertuigidentificatienummer is verplicht geworden met het van toepassing worden van verordening (EU) 167/2013. Om die plicht nu met terugwerkende kracht in te voeren voor alle landbouw- en bosbouwaanhangwagens is gelet op de afweging van kosten tegenover de baten een te ingrijpende maatregel. Door de komst van de kentekenplicht is het noodzakelijk geworden om een voertuigidentificatienummer op landbouw- en bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken te eisen. Anders kan een voertuig niet uniek worden geregistreerd. Niet alle voertuigen zijn kentekenplichtig, daarom is ervoor gekozen om de vrijgestelde voertuigen ook vrij te stellen van de verplichting omtrent een voertuigidentificatienummer.

Onderdeel FFFF (nieuw artikel 5.14.39)

Met dit artikel zijn eisen toegevoegd over het parkeerremstelsel voor landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Het stelsel beveiligd het voertuig tegen weggrollen bij stilstand. Om te verzekeren van de aanhangwagens en uitrustingsstukken ook na loskoppeling met het trekkende voertuig op de juiste wijze is beveiligd, is het met het oog op de verkeersveiligheid wenselijk ook deze voertuigen te voorzien van een parkeerremstelsel. Deze eis geldt voor landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die in gebruik zijn genomen na 31 december 2017. Deze voertuigen zijn in de praktijk reeds voorzien van een parkeerremstelsel, zodat deze eis geen lastenverzwaring betekent. Omdat van belang is dat ook na ingebruikname van het voertuig altijd sprake is van een goed werkend parkeerremstelsel, is het wenselijk deze eis in de permanente eisen op te nemen.

Onderdeel HHHH (wijziging artikel 5.14.49, tweede lid)

In artikel 5.14.49, tweede lid, is de uitzondering op het moeten hebben van een stootbalk aan de achterzijde van een landbouw- of bosbouwaanhangwagen uitgebreid. De uitzondering gold alleen voor dolly's, maar is uitgebreid naar mallejans⁹ en soortgelijke aanhangwagens bestemd voor het vervoer van boomstammen of andere lange voorwerpen. Dit is overgenomen uit verordening (EU) 2015/208, specifiek bijlage XXVI, punt 2.5, eerste gedachtestreepje. Daarin is een vrijstelling voor het moeten hebben van een stootbalk opgenomen voor de goedkeuring van de voornoemde voertuigen. De in bijlage XXVI, punt 2.5, tweede gedachtestreepje, bij de verordening genoemde vrijstelling 'voor voertuigen waarbij de aanwezigheid van een bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden onverenigbaar is met hun gebruiksdoel' is te algemeen en kan derhalve leiden tot het ongewenst verwijderen van de stootbalk. Die uitzondering is dus niet als zodanig opgenomen in de Regeling voertuigen. Mocht een voertuig bij uitzondering zijn vrijgesteld op grond van deze bepaling in de verordening, dan wordt dit op het bewijs van de goedkeuring vermeld.

⁹ Een mallejan is een aanhangwagen waarmee bomen en andere lange voorwerpen worden vervoerd. Het bestaat uit een as en dissels waaraan de lading wordt verbonden. Er is geen sprake van een chassis zoals gebruikelijk is bij een aanhangwagen.



Onderdelen III en JJJJ (wijzigingen artikelen 5.14.51 en 5.14.57)

Per abuis was in onderdeel h van artikel 5.14.51 van de Regeling voertuigen de datum van 31 januari 2017 genoemd, waar 31 december 2017 bedoeld was. Dit is hersteld. In onderdeel i van artikel 5.14.51 en in onderdeel r van artikel 5.14.57 is een redactionele verbetering van een verwijzing aangebracht.

Onderdeel KKKK (nieuw artikel 5.14.67a)

Er was voor kogelkoppelingen op landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken nog geen slijtagegrens opgenomen in de Regeling voertuigen. Deze is wel wenselijk om te kunnen controleren of de koppelingkogel nog in een zodanig goede staat verkeert dat er geen risico's voor de verkeersveiligheid ontstaan, en om daarop te kunnen handhaven indien niet aan de eis wordt voldaan.

Onderdeel LLLL (wijziging artikel 5.14.68, vierde lid)

Door de wijziging van dit artikellid is rekening gehouden met het feit dat er verschillende vormen trekogen van 50 mm in de landbouw worden gebruikt. Deze wijziging is dus in lijn met wat in de praktijk wordt gebruikt en wat ook is opgenomen in de permanente eisen voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Het is tegen deze achtergrond wenselijk dat deze verschillende vormen trekogen ook voor mobiele machines worden toegestaan in de permanente eisen.

Onderdeel MMMM (nieuw artikel 5.14.70, eerste lid)

Artikel 5.14.70 van de Regeling voertuigen is opnieuw vastgesteld, omdat een nieuw eerste lid werd ingevoegd voor de bestaande tekst. Dit nieuwe eerste lid is een vangnetbepaling om koppelinrichtingen te beoordelen die niet in afdeling 14 van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen zijn beschreven. Landbouw- of bosbouwtrekkers mogen meerdere (soorten) aanhangwagens trekken. Het is dan ook noodzakelijk om de technische toestand te controleren om te voorkomen dat koppelingen losraken, met alle risico's voor de verkeersveiligheid van dien. Om deze reden zijn de eisen voor verbindingen tussen landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens van overeenkomstige toepassing op koppelinrichtingen die niet in afdeling 14 zijn beschreven.

Onderdeel NNNN (nieuw artikel 5.18.1, zevende lid)

Het uitgangspunt van artikel 5.18.1, eerste lid, is dat een voertuig niet meer dan één aanhangwagen mag trekken. Daarop zijn in het zesde lid enkele uitzonderingen gemaakt, waaronder voor een personenauto's, bedrijfsauto's en bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h, landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. Wanneer deze voertuigen worden gebruikt als een trekkend voertuig met daarachter aanhangwagens ingericht voor het vervoer van personen is sprake van een zogenoemd wegreintje. Een wegreintje mag bestaan uit een trekkend voertuig en maximaal drie aanhangwagens. Dit maximum is bepaald aan de hand van het weggedrag en de maximale lengte van het samenstel. Hier is aangesloten bij de eisen die in Frankrijk gelden. Bij meer dan drie aanhangwagens wordt bij eventueel uitwijken of slingeren de achterste aanhangwagen gekatapulteerd met kans op ongevallen.

Onderdelen OOOO, RRRR en VVVV (wijzigingen artikelen 5.18.7, derde lid, onderdeel e, 5.18.14, derde lid, en 5.18.22, tweede en derde lid)

Deze onderdelen betreffen een technische en redactionele wijziging. In de desbetreffende artikelen werd voor het buiten de zijkanten van het voertuigen uitsteken van lading verwezen naar een markering als bedoeld in bijlage VIII, artikelen 130 tot en met 133. De daarin beschreven markeringen betreffen echter zowel lengtemarkeringen als breedtemarkeringen. Alleen de artikelen 132 en 133 van bijlage VIII betreffen de breedtemarkering. Om die reden is de desbetreffende verwijzing gespecificeerd.

Onderdeel PPPP (wijziging artikel 5.18.7a)

Artikel 5.18.7a is bedoeld om misbruik van de voertuigcategorie mobiele machines tegen te gaan. Misbruik zou kunnen plaatsvinden door bedrijfsauto's als mobiele machines te construeren en registreren om aan regels van die laatgenoemde categorie te moeten voldoen, terwijl met die voertuigen evengoed alleen goederen worden vervoerd. Dit betreft niet alleen de technische eisen, maar ook de rijbewijsplicht, de tachograaf, de algemene periodieke keuring, de maximumsnelheid en de motorrijtuigenbelasting. De datum waarop een mobiele machine in gebruik is genomen is niet relevant, en is dus vervallen. Immers, mobiele machines die worden geïmporteerd of voertuigen die worden omgebouwd naar mobiele machine hoeven geen lading te vervoeren. Een voertuig kan



volgens de definitie in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen alleen mobiele machine zijn als het 'speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg'. Daardoor, en vanwege het feit dat de functie van het voertuig door onderdeel b van dit artikel wordt ondervangen, is ook de zinsnede 'die alleen zijn bedoeld voor het vervoer van goederen' uit de aanhef van artikel 5.18.7a vervallen.

In onderdeel a is een redactionele verbetering aangebracht door 'aanhangwagens' te vervangen door 'oplegger'. Dit om te voorkomen dat met een mobiele machine andere soorten aanhangwagens worden getrokken om lading te vervoeren. Aanhangwagens van de categorie R of S vallen niet onder de uitzondering.

Een mobiele machine zoals een combine kan op deze manier wel een maaibalk trekken, echter vervoer van lading is niet meer mogelijk. Alleen de zogenoemde terminaltrekker kan gebruikt worden om opleggers te verplaatsen. Gezien de constructie van dergelijke voertuigen is niet te verwachten dat vervoer van lading met mobiele machines en hun aanhangwagens vervoer van goederen op grote afstanden zal plaatsvinden, zoals dit met bedrijfsauto's zou gebeuren. Hierdoor zal zich het misbruik dat is beoogd te voorkomen, niet plaatsvinden.

Onderdeel SSSS (wijziging artikel 5.18.17g, tweede lid)

Er waren nog geen eisen gesteld aan de toegestane maximum te trekken massa bij samenstellen van motorrijtuigen en aanhangwagens die ingericht zijn voor het vervoer van personen. In artikel 61b, tweede lid, onderdeel e, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is geregeld dat dergelijk vervoer alleen met een vergunning van de wegbeheerder is toegestaan. Het vervoeren van personen in aanhangwagens is normaliter immers niet toegestaan. Om het risico weg te nemen dat een wegbeheerder geen eisen stelt aan de samenstellen, zijn in deze en de volgende bepaling hiervoor kaders gesteld.

Onderdeel TTTT (wijziging artikel 5.18.17h)

In het nieuwe derde lid is bepaald hoeveel passagiers met een wegtreintje vervoerd mogen worden. Dat is eerst en vooral afhankelijk van de constructie van de afzonderlijke voertuigen van het samenstel. Echter mogen nooit meer dan 75 personen worden vervoerd. Daarnaast wordt geregeld dat het technisch bepaalde maximummassa van het samenstel niet mag worden overschreden. Het stellen van de eisen dat niet meer dan 75 personen met een wegtreintje mogen worden vervoerd en dat de technisch bepaalde maximummassa van het samenstel niet mag worden overschreden is gericht op het waarborgen van de veiligheid van de passagiers van de wegtreintjes. De eis dat maximaal 75 personen mogen worden vervoerd wordt in andere landen, zoals Frankrijk, ook gehanteerd. Een maximum van 75 personen sluit aan bij de in het algemeen kleinschalige vorm van vervoer. Een hoger maximum zou negatieve effecten hebben voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld in verband met gevolgen voor de totale lengte van het treintje.

Onderdeel UUUU (wijziging artikel 5.18.21a, eerste lid, onderdeel e)

In artikel 5.18.21a, eerste lid, onderdeel e, is opgenomen hoe ver voertuigonderdelen of verwisselbare gedragen uitrustingsstukken aan de voorkant mogen uitsteken. Dit mag 3,5 m zijn, gerekend vanaf het hart van het stuurwiel. Wanneer het voertuig, specifiek een motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine, is uitgerust met een besturing zonder stuurwiel, was niet helder vanaf welk punt de 3,5 m bepaald moest worden. Nu is bepaald dat wordt gerekend vanaf het midden van de bestuurdersstoel, wanneer deze in de middelste stand gepositioneerd is. Dit sluit aan bij hetgeen hierover in omliggende landen is bepaald. Indien geen sprake is van een bestuurdersstoel, dient het midden van de bestuurdersstaplaats als zodanig worden beschouwd.

Onderdeel WWWW (wijziging artikel 5.18.25b)

De maximummassa van landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken wordt bepaald onder de as(sen). Dit is afwijkend van de categorie O. Door het aanpassen van het eerste lid en het vervallen van het tweede lid is dit in overeenstemming gebracht met verordening (EU) 167/2013 respectievelijk bijlage XXII bij verordening (EU) 2015/208.

Onderdeel XXXX (wijziging artikel 5.18.25c, derde lid)

Abusievelijk was niet opgenomen dat van de uitzonderingsmogelijkheid dat de maximale last onder de as van motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines niet meer dan 12.000 kg bedraagt alleen gebruik kan worden gemaakt in geval sprake is van een voertuig ingericht voor het uitvoeren van in hoofdzaak andere werkzaamheden dan het vervoer van goederen of personen. Met deze wijziging is dit alsnog gebeurd.



Onderdeel YYYY (nieuw artikel 5.18.32, tweede lid)

Er is een nieuw tweede lid toegevoegd aan artikel 5.18.32. Daarin is een uitzondering opgenomen voor het moeten hebben van een afscherming over ten minste twee derde van de totale breedte van de banden bij de tijdelijke montage van banden die breder zijn dan de banden die zich voorafgaand aan montage op het voertuig bevonden of dubbellucht banden. Deze uitzondering is wenselijk omdat het kan voorkomen dat mobiele machines en landbouw- of bosbouwtrekkers om praktische redenen tijdelijk worden voorzien van andere banden. Voorwaarde die is verbonden aan de uitzondering is wel dat de rijsnelheid en het rijgedrag worden aangepast aan de door de fabrikant van de banden vastgestelde voorschriften voor het gebruik van de band. Dat betekent bijvoorbeeld dat niet sneller met de banden mag worden gereden dan dat de fabrikant aanraadt of voorschrijft in de voorschriften. Dit sluit aan bij de regel voor noodwielen die gebruikt worden bij andere voertuigsoorten (artikel 5.18.32, eerste lid, Regeling voertuigen (nieuw)). De voorwaarde van snelheidsbeperking en geschikt rijgedrag om gebruik te kunnen maken van de uitzondering wordt opgelegd vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid.

Onderdeel ZZZZ (nieuw artikel 5.18.57a, tweede lid)

Deze nieuwe bepaling betreft de eis dat in zogenoemde wegtreintjes een communicatie-inrichting is waarmee de bestuurder en de passagiers met elkaar kunnen communiceren. Zo kan ervoor worden gezorgd dat als zich een calamiteit voordoet in het trekkende voertuig of een aanhangwagen, de bestuurder en de passagiers elkaar snel en effectief kunnen informeren. Deze eis geldt alleen voor een samenstel waarbij de aanhangwagens een gesloten ruimte betreffen. Het stellen van de eis om wegtreintjes te voorzien van een communicatieinrichting is gericht op het waarborgen van de veiligheid van de passagiers van de wegtreintjes. Hoewel het stellen van de eis extra lasten met zich brengt, is deze eis wenselijk omdat het leidt tot een verbeterde veiligheid van reizigers van wegtreintjes in geval zich een calamiteit voordoet. Bij open aanhangwagens is communicatie ook zonder communicatieinrichting mogelijk. Om deze reden is uitdrukkelijk bepaald dat de eis geldt bij gesloten aanhangwagens.

Onderdeel AAAAA (nieuw artikel 5.18.63)

In het nieuwe artikel 5.18.63 van de Regeling voertuigen zijn twee specifieke eisen voor wegtreintjes opgenomen. Fabrikanten van dergelijke voertuigen ontwerpen deze voor een bepaalde hellingshoek. Hiermee wordt bijvoorbeeld bij de keuze van de transmissie en remmen rekening gehouden. Voor het veilig besturen van het voertuig is het in acht nemen van die grenzen dus van cruciaal belang. Daarnaast moet in het trekkende voertuig een brandblusser aanwezig zijn, voor het ingrijpen bij eventuele calamiteiten. Deze eis wordt in andere landen, zoals Frankrijk, ook gehanteerd. Gezien de combinatie van voertuigen en het vervoer van personen is het wenselijk dat een brandblusser voorhanden is. Ook in de richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU wordt een brandblusser als een noodzakelijk voorwerp bij personenvervoer beschouwd. Het stellen van beide eisen is gericht op het waarborgen van de veiligheid van de passagiers van de wegtreintjes. Hoewel het stellen van de eisen extra lasten met zich brengt, is deze wenselijk met het oog op de verbeterde veiligheid van reizigers van wegtreintjes.

Onderdeel BBBB (wijzigingen artikel 6.3, eerste lid)

In artikel 6.3, eerste lid, van de Regeling voertuigen zijn drie onderdelen gewijzigd. In onderdeel k was niet duidelijk welke aanpassing van welke technisch toegestane maximummassa goedkeuringsplichtig was. Echter, elke aanpassing van een technische toegestane maximummassa¹⁰ leidt tot aansprakelijkheid en raakt technische voorschriften en dient derhalve te worden beoordeeld en goedgekeurd. In onderdeel l is een technische verbetering aangebracht. De verwijzing naar een aanhangwagen van de voertuigcategorie O met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg betreft meer concreet alleen de voertuigcategorieën O3 en O4. De voertuigcategorieën O1 en O2 hebben een lagere toegestane maximummassa. Aan onderdeel u is een zinsnede toegevoegd. Hierdoor is een goedkeuring van de wijziging van de

¹⁰ Een motorvoertuig kent een aantal technische maximummassa's:
– de technische maximummassa; het voertuig mag niet zwaarder worden beladen;
– de technische maximummassa onder de as(sen); de technische maximummassa van een samenstel van het voertuig met een aanhangwagen;
– de maximummassa op de koppeling (bijvoorbeeld fietsendrager); en
– de maximum te trekken massa's.
Deze moeten gerespecteerd worden om te voorkomen dat remmen onvoldoende zijn uitgerust, waardoor een voertuig bijvoorbeeld een heuvel niet opkomt of onderdelen breken.



voertuigomschrijving van een motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine niet in alle gevallen verplicht. Wanneer de wijziging het gevolg is van het tijdelijk aanbrengen van een ander verwisselbaar uitrustingsstuk, is dat geen goedkeuringsplichtige wijziging. In de (land)bouw worden uitrustingsstukken vaak verwisseld. Hierdoor krijgt het voertuig een andere of extra functie. De voertuigomschrijving heeft een identificerende functie en hoeft dus alleen te worden aangepast als er een permanente wijziging in de constructie is, die ervoor zorgt dat het voertuig een andere functie krijgt.

Onderdeel CCCCC (vervallen artikel 11.9, eerste en derde lid)

Het eerste lid van artikel 11.9 is vervallen omdat de wettelijk geregelde conversie voor de registratie van LBT's, MMBS'en en LBTA's, die was opgenomen in hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement, met ingang van 1 januari 2022 is vervallen.

Het derde lid is vervallen omdat er nu geen voertuigen van de categorie MMBS op de weg kunnen komen of kunnen worden geregistreerd. Het is dus ook niet meer nodig om te regelen dat MMBS'en niet meer voor het eerst in gebruik genomen mogen worden (of goedgekeurd kunnen worden). Dit is ook geborgd door de wijziging van de begripsomschrijving in artikel 1.1, waarin is opgenomen dat een voertuig alleen een MMBS is als het voor 1 januari 2022 in gebruik is genomen.

Onderdeel DDDDD (wijziging bijlage VIII, artikel 1, tabel II, laatste regel)

Dit betreft een reparatie. De 'kruizen' in de tabel waren per abuis niet in lijn met Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535.

Onderdeel DDDDD (wijziging bijlage VIII, artikel 106a, eerste lid)

Artikel 106a van bijlage VIII bij de Regeling voertuigen bevat een eis dat bepaalde zwaardere bedrijfsauto's en aanhangwagens die in gebruik zijn genomen op of na 1 januari 2017 moeten zijn voorzien van opspatafscherming die de verstuiving van water door de banden beperkt. Deze eis hoeft niet te gelden voor bedrijfsauto's die niet harder kunnen rijden dan 25 km/h, omdat bij een dergelijke lage snelheid niet of nauwelijks sprake is van opspattend water. Om deze reden is het wenselijk deze voertuigen van deze eis uit te zonderen en zo te komen tot lastenverlichting.

Onderdeel DDDDD (wijziging bijlage VIII, artikel 132, nieuw lid)

Artikel 132 is verder in lijn gebracht met verordening (EU) 2015/208 waarbij de vorm van de markering mag afwijken, mits het gestelde oppervlakte wordt verkregen.

Onderdeel DDDDD (wijziging bijlage VIII, opschrift van titel 2, paragraaf 2)

Dit betreft een redactionele verbetering.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*