

**Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [datum] ,
nr. IENW/BSK- , tot wijziging van de Regeling voertuigen in
verband met de aanpassing van diverse permanente eisen, gebruikseisen
en technische eisen (periodiek onderhoud Regeling voertuigen 2026)**
[KetenID W GK014172]

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 23, eerste lid, 71, 71a, 76, derde lid, van de
Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

Artikel I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3.4.1, eerste lid, onderdeel a, aanhef, wordt "eisen" vervangen door
"goedkeuringseisen".

B

Artikel 3.5.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt "op of na 1 september 2020" vervangen door
"van 1 september 2020 tot en met 30 juni 2027".
2. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot derde tot en
met vijfde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Voertuigen van de voertuigcategorieën T en C, met een datum van eerste
toelating op of na 1 juli 2027 voldoen voor het verkrijgen van een
nationale individuele goedkeuring:
 - a. aan de voor de desbetreffende categorie vastgestelde
goedkeuringseisen in bijlage I bij verordening (EU) 167/2013, met
uitzondering van de eisen opgenomen in:
 - 1°. bijlagen III tot en met V, XV en XXII bij verordening (EU)
1322/2014; en
 - 2°. bijlagen XVIII, XXI en XXIII bij verordening (EU) 2015/208; en
 - b. aan de in hoofdstuk 5 voor de desbetreffende voertuigcategorie
vastgestelde permanente eisen.

3. In het vierde lid (nieuw) wordt "en tweede lid", vervangen door "tot en met derde lid".

4. In het vijfde lid (nieuw) wordt "derde lid" vervangen door "vierde lid".

C

In artikel 3.5.4, eerste lid, wordt "eerste of tweede lid" vervangen door "eerste tot en met derde lid".

D

Aan artikel 3.6.1, eerste lid, onderdeel a, wordt onder vervanging van "; en" aan het slot van subonderdeel 11° door een puntkomma een subonderdeel toegevoegd, luidende:

12°. Bijlage XXXIV bij verordening (EU) 2015/208, ten aanzien van het gestelde omtrent mechanische koppelingen, indien de datum eerste toelating ligt na 1 juli 2027; en

E

Artikel 3.6.3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a, subonderdeel 10°, vervalt "en".

2. Onder vervanging van "; en" aan het slot van subonderdeel 11° door een puntkomma wordt een subonderdeel toegevoegd, luidende:

12°. Bijlage XXXIV bij verordening (EU) 2015/208, ten aanzien van het gestelde omtrent mechanische koppelingen, indien de datum eerste toelating ligt na 1 juli 2027; en

F

In artikel 3.7.2, onderdeel a, wordt " individuele EU-goedkeuring" vervangen door "EU-typegoedkeuring".

G

In hoofdstuk 3 wordt na afdeling 7 een afdeling ingevoegd, luidende:

Afdeling 7a. Nationale individuele goedkeuringen voor voertuigen die behoren tot een verhuisboedel

Artikel 3.7a.1

1. De Dienst Wegverkeer verleent een nationale individuele goedkeuring voor toelating tot het verkeer op de weg voor motorvoertuigen en aanhangwagens behorend tot de voertuigcategorieën L, M, N, O, T, C, R, S en mobiele machines, ongeacht de datum van eerste toelating, die blijkens een door de Belastingdienst afgegeven verklaring behoren tot persoonlijke goederen, als bedoeld in artikel 2,

eerste lid, aanhef en onderdeel c, van Verordening (EG) nr. 1186/2009 en die zijn vrijgesteld van rechten bij invoer, als bedoeld in artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1186/2009, indien zij voldoen aan de voor het voertuig gestelde permanente eisen.

2. De aanvrager van de in het eerste lid bedoelde individuele goedkeuring stelt bij de aanvraag de door de Dienst wegverkeer ten behoeve van de goedkeuring en inschrijving vastgestelde noodzakelijke voertuiggegevens ter beschikking.

H

Artikel 5.2.1, vierde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

4. De kentekenplaten moeten zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk, moeten deugdelijk aan de voor- en achterzijde van het voertuig zijn bevestigd en mogen geen beschadigingen vertonen die de reflectie van reflecterende kentekenplaten in ernstige mate beïnvloedt.

I

Artikel 5.3.1, derde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

3. De kentekenplaten moeten zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk, moeten deugdelijk aan de voor- en achterzijde van het voertuig zijn bevestigd en mogen geen beschadigingen vertonen die de reflectie van reflecterende kentekenplaten in ernstige mate beïnvloedt.

J

Artikel 5.5.1, vierde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

4. De kentekenplaten moeten deugdelijk zijn bevestigd, zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk en mogen geen beschadigingen vertonen die de reflectie van reflecterende kentekenplaten in ernstige mate beïnvloedt.

K

Artikel 5.8.1, derde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

3. Kentekenplaten moeten zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk, moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen geen beschadigingen vertonen die de reflectie van reflecterende kentekenplaten in ernstige mate beïnvloedt.

L

Artikel 5.12.1, derde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

3. De kentekenplaat moet zijn voorzien van het in artikel 5 van het Kentekenreglement voorgeschreven goedkeuringsmerk, moet deugdelijk aan

de achterzijde van het voertuig zijn bevestigd en mag geen beschadigingen vertonen die de reflectie van de reflecterende kentekenplaat in ernstige mate beïnvloedt.

M

Artikel 5.2.10a, vierde lid, en artikel 5.3a.10a, vierde lid, komen als volgt te luiden:

4.

Indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 2002:	De wijze van keuren bij het tweede lid is van toepassing.
a. moet de CNG-tank zijn voorzien van een deugdelijke gasdichte behuizing die in de buitenlucht moet uitmonden, tenzij de tank in de open lucht is geplaatst;	
b. moet de LNG-tank zijn voorzien van een deugdelijke gasdichte behuizing die in de buitenlucht moet uitmonden of van een aardgasdetector.	

N

In de artikelen 5.2.10b, tiende lid, 5.3.10b, tiende en elfde lid, 5.5.10b, tiende lid, 5.7.10b, tiende en elfde lid, 5.7a.10b, tiende lid en 5.8.10b, tiende en elfde lid, wordt "één van de volgende herkenningstekens:" vervangen door "een herkenningsteken met daarop de aanduiding H2." en vervalt de afbeelding.

O

Aan het eerste lid, eerste kolom "Eisen", van de artikelen 5.2.11, 5.3.11, 5.3a.11, 5.4.11, 5.5.11 en 5.6.11 wordt een zin toegevoegd, luidende:

Aanpassingen in het uitlaatsysteem waarmee de uitlaatgassen niet over de gehele lengte van uitlaatsysteem afgevoerd kunnen worden of die de juiste werking van geluidsdempers en emissiebeheersingssystemen negatief beïnvloeden, mogen niet zijn aangebracht.

P

In de artikelen 5.2.11 en 5.3.11 wordt, onder vernummering van het vijfde tot en met twaalfde lid tot zesde tot en met dertiende lid, een lid ingevoegd, luidende:

5.

Er mag geen softwarematige voorziening zijn met het kennelijke doel de geluidsniveaus bedoeld in het derde en vierde lid te beïnvloeden, dan wel de controle op deze geluidsniveaus te bemoeilijken.	Visuele en auditieve controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.
--	---

Q

Het tweede lid, eerste kolom "Eisen", van de artikelen 5.2.18, 5.3.18, 5.4.18, 5.5.18, 5.6.18, 5.7.18, 5.8.18, 5.10.18, 5.11.18, 5.12.18, 5.13.18 en 5.14.18, komt te luiden:

2. De assen mogen niet zodanig vervormd of beschadigd zijn dat de sterkte van de as negatief wordt beïnvloed.

R

In het tweede lid van de artikelen 5.2.28, 5.3.28, 5.3a.28, 5.4.28, 5.5.28, 5.6.28, 5.6a.28, 5.10.28, 5.11.28 en 5.12.28, wordt in de eerste kolom "Eisen" na "breuken" ingevoegd ", ernstige lekkage".

S

In de artikelen 5.2.42, 5.5.42 en 5.6.42 wordt, onder vernummering van het derde tot en met het vijfde lid tot het vierde tot en met zesde lid, een lid ingevoegd, luidende:

3.	De voorruit en de naast de bestuurderszitplaats aanwezige zijruiten mogen niet zijn voorzien van een spiegellende of reflecterende voorziening die het zicht op de bestuurder van buitenaf belemmert.	Visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.
----	---	--

T

Artikel 5.2.59 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na "mistvoorlichten" ingevoegd ", grote lichten, stadslichten".
2. Het zesde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

Het derde remlicht, mistachterlicht en achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.

U

In de artikelen 5.2.61, tweede lid, 5.3.61, tweede lid, 5.3a.61, tweede lid, en 5.5.61, tweede lid, wordt in de eerste kolom "Eisen" "en bochtlichten" vervangen door " , bochtlichten, toegestane richtingaanwijzers aan de achterzijde en de toegestane achterlichten".

V

In de artikelen 5.2.64, vierde lid, 5.3.64, vierde lid, 5.8.64, derde lid, en 5.12.64, tweede lid, wordt in de eerste kolom "Eisen" "de zijmarkeringslichten" vervangen door "de ambergele zijmarkeringslichten".

W

Artikel 5.2.67, eerste lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

Indien de personenauto is voorzien van een koppelingskogel met een nominale diameter van:

- a. 50 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 49,0 mm bedragen;
- b. 70 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 68,7 mm bedragen;
- c. 80 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 78,5 mm bedragen.

X

Aan de artikelen 5.3.10a, vierde lid, 5.5.10a, vierde lid, en 5.8.10a, vierde lid, wordt in de eerste kolom 'Eisen' een zin toegevoegd, luidende:

In afwijking van de eerste zin mag de LNG-tank, in plaats van een deugdelijke gasdichte behuizing die in de buitenlucht moet uitmonden, zijn voorzien van een aardgasdetector.

Y

Artikel 5.3.15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt in de eerste kolom "Eisen" "opeen" vervangen door "op een" en wordt na de eerste zin een zin ingevoegd, luidende:

De snelheidsbegrenzer mag echter niet op een hogere maximumsnelheid zijn afgesteld dan de in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid.

2. Het vierde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

4. De mechanische snelheidsbegrenzer en de voor het functioneren noodzakelijke aansluitingen daarvan, moeten met behulp van een verzegeling of door de noodzaak om speciale gereedschappen te gebruiken zijn beschermd tegen niet-toegestane bijstelling of onderbreking van de stroomvoorziening.

Z

Aan artikel 5.3.27 worden twee leden toegevoegd, luidende:

12.	Indien een bedrijfsauto een in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h heeft, zijn het zesde, zevende en negende tot en met het elfde lid niet van toepassing.	Leden 12 tot en met 14: Visuele controle.
13.	In afwijking van het eerste lid mogen bedrijfsauto's met een in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h voorzien zijn van banden zonder lucht of rupsbanden, waarvan het loopvlak niet bestaat uit metaal of een materiaal dat voor wat betreft hardheid en vervormbaarheid dezelfde eigenschappen heeft. Het vierde en vijfde lid zijn niet van toepassing.	

AA

In de artikelen 5.3.29, tiende en elfde lid, en 5.3a.29, tiende en elfde lid, wordt na "stuurbekrachtiging" ingevoegd "en het hydraulische besturingssysteem".

AB

In artikel 5.3.38 wordt, onder vernummering van het achtste lid tot negende lid, een lid ingevoegd, luidende:

8.	In afwijking van het zevende lid moeten bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h zijn voorzien van een bedrijfsrem die ten minste op één as werkt.	De wijze van keuren bij het zevende lid is van toepassing.
----	---	--

AC

In de artikelen 5.3.42 en 5.3a.42 wordt, onder vernummering van het derde tot en met zesde lid tot vierde tot en met zevende lid, een lid ingevoegd, luidende:

3.	De voorruit en de naast de bestuurderszitplaats aanwezige zijruiten mogen niet zijn voorzien van een spiegelende of reflecterende voorziening die het zicht op de bestuurder van buitenaf belemmert.	Visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.
----	--	--

AD

Artikel 5.3.47 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, geldt niet indien het voertuig in gebruik is genomen vóór 1 januari 2017 en op een afstand van

maximaal 1,30 m voor de rugleuning van deze zitplaats zich een veiligheidsschermbord of rugleuning van een ervoor gelegen zitplaats bevindt.

2. Het derde lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

Het eerste lid is niet van toepassing op klapstoelen, zitplaatsen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik in een stilstaande bedrijfsauto en bedrijfsauto's met een in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h.

3. In het zesde lid, tweede kolom "Wijze van keuren" wordt "Leden 5 en 6" vervangen door "Leden 6 en 7".

AE

Artikel 5.3.59 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na "mistvoorlichten" ingevoegd ", grote lichten, stadslichten".

2. Het zevende lid komt te luiden:

7. Het derde remlicht, mistachterlicht en achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.

AF

Artikel 5.3.67, eerste kolom onder "Eisen", komt te luiden:

Indien de bedrijfsauto is voorzien van een koppelingskogel met een nominale diameter van:

- a. 50 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 49,0 mm bedragen;
- b. 70 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 68,7 mm bedragen;
- c. 80 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 78,5 mm bedragen.

AG

Artikel 5.3a.6, tweede lid, eerste kolom "Eisen", komt te luiden:

Bussen met twee assen mogen niet langer zijn dan 13,50 m.

AH

Artikel 5.3a.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tiende lid vervalt.

2. Onder vernummering van het vijfde tot en met negende lid tot zesde tot en met tiende lid en onder vernummering van het elfde en twaalfde lid tot twaalfde en dertiende lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

5.

Er mag geen softwarematige voorziening zijn met het kennelijke doel de geluidsniveaus bedoeld in het derde en vierde lid te beïnvloeden, dan wel de controle op deze geluidsniveaus te bemoeilijken.	Visuele en auditieve controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.
--	---

11.

Bij bussen met roetfilter zoals bedoeld in de negende lid, dient het roetfilter goed te werken. Hierbij is het bepaalde in Bijlage VIII, artikelen 45e tot en met 45g, van toepassing.	Visuele en auditieve controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.
--	---

AI

Artikel 5.3a.41, vijftiende lid, komt te luiden:

15. Het bepaalde in het eerste lid met betrekking tot de bedrijfs- en nooddeuren en het vierde tot en met het veertiende lid zijn niet van toepassing op bussen in gebruik bij de in de artikelen 29, eerste lid, en 30b van het RVV 1990 bedoelde diensten.

AJ

Artikel 5.3a.46, tiende lid, komt te luiden:

10. Het eerste lid en het derde tot en met het negende lid zijn niet van toepassing op bussen in gebruik bij de in de artikelen 29, eerste lid, en 30b van het RVV 1990 bedoelde diensten.

AK

Artikel 5.3a.67, eerste kolom onder "Eisen", komt te luiden:

Indien de bus is voorzien van een koppelingskogel met een nominale diameter van:

- a. 50 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 49,0 mm bedragen;
- b. 70 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 68,7 mm bedragen;
- c. 80 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 78,5 mm bedragen.

AL

Aan de artikelen 5.4.11, 5.5.11 en 5.6.11 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5.

Er mag geen softwarematige voorziening zijn met het kennelijke doel de geluidsniveaus bedoeld in het derde en vierde lid te beïnvloeden, dan wel de controle op deze geluidsniveaus te bemoeilijken.	Visuele en auditieve controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.
--	---

AM

In artikel 5.4.64, tweede lid, wordt "en de waarschuwingsknipperlichten" vervangen door ", de waarschuwingsknipperlichten en de remlichten ten behoeve van het noodstopsignaal".

AN

Artikel 5.5.59 wordt als volgt gewijzigd:

4. In het eerste lid wordt na "mistvoorlichten" ingevoegd ", stadslichten".
5. In het tweede lid wordt na "mistachterlichten" ingevoegd ", achterlichten".

AO

Artikel 5.6.57, tweede lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. ambergele retroreflectoren aan de voorste zijkanten van het voertuig, ambergele of rode retroreflectoren aan de achterste zijkanten van het voertuig;

AP

Artikel 5.6a.41, zesde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt de puntkomma aan het slot van dat onderdeel vervangen door "; en".
2. In onderdeel b wordt de puntkomma aan het slot van dat onderdeel vervangen door een punt.
3. De onderdelen c tot en met e vervallen.

AQ

Na artikel 5.6a.41 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.6a.45

	Eisen	Wijze van keuren
1.	Bijzondere bromfietsen moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel.	Leden 1 tot en met 4: visuele controle
2.	Bijzondere bromfietsen voorzien van een carrosserie moeten zijn voorzien van een binnenspiegel, indien zicht naar achteren mogelijk is.	

3.	De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd.	
4.	Het spiegelglas van de spiegel mag geen verschijnselen van breuk vertonen en mag niet in ernstige mate zijn verweerd.	
5.	Het eerste lid is niet van toepassing op bijzondere bromfietsen die geproduceerd zijn op basis van een aanwijzing die is afgegeven op grond van artikel 20b van de wet, zoals dat luidde voor 1 januari 2024.	

AR

In artikel 5.7.42 wordt in de eerste kolom "Eisen" ", en" vervangen door een puntkomma en wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. niet zijn voorzien van een spiegelende of reflecterende voorziening die het zicht op de bestuurder van buitenaf belemmert.

AS

Artikel 5.7a.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "12,00" vervangen door "20,00".
2. Het derde lid komt te vervallen.

AT

Aan artikel 5.7a.42, eerste lid, eerste kolom "Eisen" wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. niet zijn voorzien van een spiegelende of reflecterende voorziening die het zicht op de bestuurder van buitenaf belemmert.

AU

Artikel 5.8.31, tweede lid, tweede kolom "Wijze van keuren", komt te luiden:

Visuele controle

AV

Artikel 5.8.39, tweede lid, komt te luiden:

2	De parkeerrem van landbouw- of bosbouwtrekkers moet het voertuig op een helling van 16% in beide richtingen in stilstand kunnen houden. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan indien op een remtestinrichting kan worden vastgesteld dat de remvertraging 1.6 m/s ² is of indien de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, ten minste 1,6 m/s ² bedraagt en de parkeerrem ook in achterwaartse richting functioneert.	Bij vaststelling van de remvertraging op een remtestinrichting wordt de remvertraging berekend door de remkrachten bij elkaar op te tellen en vervolgens te delen door de massa van het ledig voertuig vermeerderd met 100 kg. Indien de remvertraging niet bepaald kan worden op een remtestinrichting, wordt hieraan geacht te zijn voldaan, indien de parkeerrem wordt bediend en de wielen blokkeren terwijl deze zich vrij van de grond bevinden
---	--	--

AW

Artikel 5.8.59 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, eerste kolom 'Eisen', komt te luiden:

De grote lichten, mistvoorlichten, dimlichten, stadslichten en de achteruitrijlichten mogen niet anders dan wit of geel stralen.

2. In het tweede lid wordt na "mistachterlichten" ingevoegd "en achterlichten".

AX

Artikel 5.8.66 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt na "aanhangwagen" ingevoegd "of gedragen uitrustingsstuk".
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

5.	De vergrendelinrichting van de inrichting voor het koppelen van een gedragen uitrustingsstuk moet deugdelijk zijn en goed vergrendelen.	Visuele controle, waarbij de vergrendeling wordt bediend.
----	---	---

AY

In artikel 5.8.67, eerste kolom onder "Eisen" wordt onder verlettering van onderdeel b tot c een onderdeel ingevoegd, luidende:

b. 70 mm, moet de diameter van de kogel ten minste 68,7 mm bedragen;

AZ

Na artikel 5.12.36 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.12.37

	Eisen	Wijze van keuren
1.	Aanhangwagens met een tweeleidingremsysteem ten behoeve van het trekken van andere aanhangwagens moeten aan de aansluitkop van de voorraadleiding een druk bezitten met een grenswaarde van 6,5 tot 8,5 bar, en aan de aansluitkop van de commandoleiding, bij een maximale voorraaddruk, een druk met een grenswaarde van 6,0 tot 8,5 bar.	Visuele controle met behulp van een manometer, waarbij de rem in werking wordt gesteld.
2.	Bij aanhangwagens met een tweeleidingremsysteem ten behoeve van het trekken van andere aanhangwagens in gebruik genomen na 31 december 1997, moeten de voorraad- en commandoleiding zijn voorzien van goedwerkende automatische afsluiters.	Visuele controle

BA

In artikel 5.12.41, tweede lid, wordt "titel 3" vervangen door "titel 2".

BB

Artikel 5.12.59 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na "achteruitrijlichten" ingevoegd "en stadslichten".
2. Het vijfde lid, eerste kolom 'Eisen' komt te luiden:

Het derde remlicht en de achterlichten mogen niet anders dan rood stralen.

BC

In artikel 5.12.61, derde lid, wordt in de eerste kolom "Eisen" "en werklichten" vervangen door ", werklichten, toegestane richtingaanwijzers aan de achterzijde en de toegestane achterlichten".

BD

Artikel 5.14.39 komt te luiden:

	Eisen	Wijze van keuren
1.	Indien een landbouw- of bosbouwaanhangwagen of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk is voorzien van een vastzetinrichting, moet die goed werken en in werking kunnen worden gesteld door iemand die buiten het voertuig staat. De werking van de vastzetinrichting moet ook gewaarborgd zijn na loskoppeling van het trekkende voertuig.	Leden 1 tot en met 3: visuele controle, terwijl het voertuig zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt, waarbij de vastzetinrichting wordt bediend.
2.	Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, moeten landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die in gebruik zijn genomen na 31 december 2017 en zijn voorzien van een reminrichting, zijn voorzien van een vastzetinrichting die ten minste op de wielen van één as werkt en welke door een geheel mechanische overbrenging met de hand in werking kan worden gesteld.	
3.	Het bepaalde in het tweede lid is niet van toepassing indien de landbouw- of bosbouwaanhangwagen of het verwisselbare getrokken uitrustingsstuk is voorzien van een veerrem die automatisch in werking treedt bij het ontkoppelen of drukloos maken van het remsysteem.	

BE

Aan artikel 5.18.2 wordt een lid toegevoegd, luidende:

8. Aan de achterzijde van een gesleept voertuig moet een goedwerkende verlichtingsinstallatie zijn geplaatst die is aangesloten op de verlichting van het trekkende voertuig met ten minste twee rode achterlichten, twee rode remlichten, twee rode retroreflectoren en twee ambergele richtingaanwijzers.

BF

Artikel 5.18.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het vierde lid wordt een zin toegevoegd, luidende:

“De scharnieren en vergrendelingen van deuren en kleppen van afneembare bovenbouwen en gestandaardiseerde laadstructuren moeten een goede sluiting waarborgen.”

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Verpakkingen, reservoirs of andere omhulsels mogen geen inhoud verliezen waarbij gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan.

BG

Artikel 5.18.8 komt te luiden:

1. De lading van voertuigen en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken mogen geen scherpe uitstekende delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.

3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op lading, verwisselbare gedragen uitrustingsstukken of delen daarvan die zich hoger dan 2,00 m boven het wegdek bevinden.

4. 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.

BH

In artikel 5.18.11, twaalfde lid, wordt "het kentekenbewijzen" vervangen door "kentekenbewijzen".

BI

Artikel 5.18.12a, eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:

e. de verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die voor of achter het voertuig meer dan 1,00 m uitsteken, moeten bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, aan de zijkanten zijn voorzien van een ambergeel zijmarkeringslicht, een ambergele retroreflector of ambergele opvallende markering, die is aangebracht op een afstand van niet meer dan 1,00 m van de uiterste voor- of achterzijde.

BJ

Artikel 5.18.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a, subonderdeel 7°, komt te luiden:

7°. de lading die voor of achter het voertuig meer dan 1,00 m uitsteekt, moet bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, aan de zijkanten zijn

voorzien van een ambergeel zijmarkeringslicht, een ambergele retroreflector of ambergele opvallende markering, die is aangebracht op een afstand van niet meer dan 1,00 m van de uiterste voor- of achterzijde;

- b. In de onderdelen b en c wordt na "een semi-dieplader" ingevoegd "indien de hoogte daardoor overschreden wordt of indien deze geen mogelijkheid voor een deugdelijke ladingzekering heeft."

2. In het tweede lid, aanhef, wordt na 'dat is ingericht voor het vervoer van voertuigen' ingevoegd 'en dat is beladen met één of meerdere voertuigen'.

BK

Artikel 5.18.17c wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot het derde en vierde lid, wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:
2. Indien op de kentekencard of het kentekenbewijs van een aanhangwagen geen toegestane maximummassa is vermeld dan wel indien deze niet in Nederland is geregistreerd, mag de massa van het voertuig in beladen toestand of de som van de aslasten, uitgezonderd de aslasten van een niet autonome aanhangwagen, de technisch toegestane maximummassa van het voertuig niet overschrijden. Bij middenaanhangwagens en opleggers mag de som van de aslasten van het voertuig in beladen toestand in combinatie met een positieve last onder de koppeling van het voertuig in beladen toestand, niet meer bedragen dan de technisch toegestane maximummassa.
2. In het vierde lid (nieuw) wordt "het eerste en tweede lid" vervangen door "het eerste tot en met het derde lid".

BL

Aan artikel 5.18.17g wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Het bepaalde in het tweede lid, onderdeel a, subonderdelen 1°, 2° en 5°, is niet van toepassing op bedrijfsauto's en bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h.

BM

Artikel 5.18.18 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
2. De last onder de bestuurde as of assen van motorvoertuigen in beladen toestand mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa of van de som van de aslasten van het voertuig in beladen toestand. Indien het een gelede bus betreft, mag die last niet minder bedragen dan een vijfde deel van de som van de aslasten van het voorste deel van het motorvoertuig in beladen toestand.
2. Het derde lid komt te luiden:

3. De last onder de gestuurde as of assen, niet zijnde zelfsturende assen, van autonome aanhangwagens in beladen toestand of samenstellen van een dolly met een oplegger in beladen toestand, mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa of van de som van de aslasten van de aanhangwagen respectievelijk het samenstel van de dolly en de oplegger.

3. Het vierde lid komt te luiden:

4. De last onder de koppeling van opleggers in beladen toestand mag niet minder bedragen dan een vijfde deel van de massa of van de som van de aslasten, vermeerderd met de last onder de koppeling, van de oplegger in beladen toestand.

BN

Artikel 5.18.21, tweede lid, onderdeel 4°, komt te luiden:

4°. de lading die voor of achter het voertuig meer dan 1,00 m uitsteekt, moet bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, aan de zijkanten zijn voorzien van een ambergeel zijmarkeringslicht, een ambergele retroreflector of ambergele opvallende markering, aangebracht op een afstand van niet meer dan 1,00 m van de uiterste voor- of achterzijde.

BO

Artikel 5.18.21a, eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:

g. de verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die voor of achter het voertuig meer dan 1,00 m uitsteken, moeten bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd, aan de zijkanten zijn voorzien van een ambergeel zijmarkeringslicht, een ambergele retroreflector of ambergele opvallende markering, aangebracht op een afstand van niet meer dan 1,00 m van de uiterste voor- of achterzijde.

BP

Het opschrift van hoofdstuk 5, afdeling 18, paragraaf 3, onderdeel A, komt te luiden:

A. Aanhangwagens achter motorvoertuigen

BQ

Artikel 5.18.33 wordt als volgt gewijzigd:

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

2. Aanhangwagens van de voertuigcategorie R of S, met een totale massa onder de as of assen van meer dan 3500 kg achter landbouw- of bosbouwtrekkers of mobiele machines moeten zijn voorzien van een goedwerkende reminrichting.

BR

Artikel 5.18.34 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid wordt "vijfde" vervangen door "vierde".
2. Onder vernummering van het zesde lid tot zevende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
6. Bij een samenstel van voertuigen bestaande uit één motorvoertuig met meerdere aanhangwagens moeten de remverbindingen telkens worden aangesloten op het voertuig dat direct ervoor is gekoppeld.

BS

Aan artikel 5.18.54 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. in afwijking van het tweede lid mag de totale speling in de verbinding tussen het trekkende en getrokken voertuig ingeval gebruik wordt gemaakt van een vangmuilkoppeling of schotelkoppeling niet meer dan 6 mm bedragen.

BT

In artikel 5.18.57 wordt "inrichting" vervangen door "voorziening".

BU

Artikel 5.18.62, derde lid, vervalt.

BV

Aan artikel 6.1 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. In afwijking van het tweede lid wordt bij een brom- of motorfiets, die geschikt is voor een afneembare ongeremde zijspan zonder wijziging aan het voertuig, het monteren en demonteren van de zijspan niet aangemerkt als wijziging van de voertuigcategorie.

BW

In de artikelen 6.1, eerste lid, 6.3, eerste lid, aanhef, tweede lid, aanhef, vijfde lid, zesde lid en achtste lid, 6.6, tweede lid en 6.10, vierde lid wordt "bouw of inrichting" vervangen door "goedkeuring".

BX

Het opschrift van paragraaf 2 van hoofdstuk 6 komt te luiden:

§2. Eisen wijziging in de goedkeuring van voertuigen

BY

Artikel 6.2 komt te luiden:

1. Op de wijziging in de goedkeuring van een geregistreerd voertuig, met uitzondering van de inbouw van een elektrische of hybride aandrijflijn of een brandstofsysteem voor al dan niet tot vloeistof verdicht gas, zijn de eisen van toepassing zoals die luiden ten tijde van de ingebruikname van het voertuig;
2. Op de inbouw van een brandstofsysteem voor al dan niet tot vloeistof verdicht gas in een geregistreerd voertuig, zijn de eisen van toepassing zoals die luiden ten tijde van de aanvraag van de goedkeuring;
3. Op de inbouw of wijziging van een elektrische of hybride aandrijflijn in een voertuig wat in gebruik is genomen vóór 1 juli 2027 zijn de eisen van toepassing zoals deze golden op 30 juni 2027.
4. Op de inbouw of wijziging van een elektrische of hybride aandrijflijn in een voertuig wat in gebruik is genomen na 30 juni 2027 zijn de eisen van toepassing zoals die luiden ten tijde van de aanvraag van de goedkeuring.

BZ

Artikel 6.3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel c wordt "2%" vervangen door "3%".
2. Onder vernummering van onderdeel z en aa tot aa en ab, wordt na onderdeel y een onderdeel ingevoegd, luidende:

z. het aantal voor rolstoelgebruikers toegankelijk plaatsen;

CA

Artikel 6.4, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a, komt te luiden:
 - a. het remsysteem van voertuigen;
2. Onderdeel b, komt te luiden:
 - b. de stuurinrichting van voertuigen, met uitzondering van motorfietsen, driewielige motorrijtuigen en bromfietsen;

CB

In artikel 6.11 wordt "constructie" vervangen door "goedkeuring".

CC

Aan hoofdstuk 6 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 6.12

Bij wijziging in de goedkeuring van een voertuig die van invloed is op de werking van een geavanceerd voertuigstelsel met betrekking tot de zijwaartse beweging of beweging in de lengterichting van het voertuig, moet dat voertuig na wijziging voldoen aan de in hoofdstuk 3 voor het betrokken voertuig opgenomen eisen, voor zover die eisen verband houden met de aangebrachte wijziging.

CD

Bijlage 1, artikel 8, tweede lid, komt te luiden:

2. Het grootste oppervlak van de onderzijde van de zelfdragende carrosseriestructuur is bepalend voor de vaststelling van het voertuigidentificatienummer van het voertuig. Het oppervlak van de onderzijde is de rechthoek die in onderaanzicht alle uiterste punten van de volledige carrosserie omvat.

CE

Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift van artikel 5 komt te luiden:

Vaststelling datum eerste toelating indien het voertuig eerder is geregistreerd in het buitenland

2. Artikel 6 komt te luiden:

Indien een voertuig eerder in Nederland is geregistreerd, wordt, in afwijking van de voorgaande artikelen, de datum van eerste toelating vastgesteld op de datum van eerste toelating welke blijkt uit het kentekenregister of het eerder afgegeven Nederlandse kentekenbewijs.

3. Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het opschrift van artikel 7 komt te luiden:

Datum van eerste toelating blijkt niet uit een door een bevoegde autoriteit afgegeven document

b. Aan het eerste lid wordt toegevoegd "of uit de door de fabrikant afgegeven documentatie".

c. In het tweede tot en met vierde lid, wordt na "voertuigidentificatienummer" ingevoegd "of uit door de fabrikant afgegeven documentatie".

CF

Bijlage VIII wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 43 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het zesde lid komt te luiden:

6. Indien een uitlaatsysteem met één katalysator meer dan één uitmonding heeft, beperkt de controle zich tot één uitmonding.

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

7. Indien een uitlaatsysteem meerdere katalysatoren bevat, wordt in de uitmonding van elke katalysator een controle uitgevoerd.

c. In het negende lid (nieuw) wordt in de eerste zin "controle, bedoeld in artikel 41" vervangen door "controles, bedoeld in artikel 41 en 42" en wordt in de derde zin na "41" ingevoegd "en 42".

d. In het opschrift bij de tabel wordt "vijfde lid" vervangen door "zesde lid".

e. In de tabel komen de twee rijen die beginnen met "Ford", de rij beginnende met "Rover", en de rij beginnende met "Landrover" als volgt te luiden:

Ford	Alle typen		0,3	0,95-1,09	2000-3900
	Met een datum van eerste toelating tot en met 31 december 2005.				
Ford	Mustang		0,3	1,57-1,79	2500-3200
	Geldt voor auto's met een datum van eerste toelating tot en met 31 december 2005 waarbij op de 8 ^e positie van het voertuigidentificatienummer de letter T is vermeld. Tijdens de meting mag de luchtpomp worden uitgeschakeld.				
Rover	Alle typen		0,3	0,95-1,09	2000-3200
	Met een datum van eerste toelating tot en met 31 december 2005.				
Landrover	Met een datum van eerste toelating tot en met 31 december 2005.				

2. In artikel 45g wordt, onder vernummering van het derde tot en met vijfde lid tot vierde tot en met zesde lid, een lid ingevoegd, luidende:

3. Voor elke test zoals bedoeld in het tweede lid wordt een lekkagetest of schoneluchttest uitgevoerd. De test wordt uitgevoerd zoals door de fabrikant is voorgeschreven en wanneer sprake is van twijfel over de goede staat van het monsternamesysteem en de deeltjesteller.

3. Artikel 78, tabel 3, komt te luiden:

Tabel 3. Verschil in remwerking links en rechts op platenremtestbank.

	Resultaten van twee maatgevende remproeven VERSCHIL LINKS EN RECHTS.	Extra remproef nodig op de platenbank	Resultaat remproef	CONCLUSIE
Verschil op één as	Verschil beide proeven $\leq 30\%$	-	-	TOEGESTAAN
	Verschil ene proef $\leq 30\%$	Ja	Verschil proef > 30 %	NIET TOEGESTAAN
	Andere proef > 30 %		Verschil proef $\leq 30\%$	TOEGESTAAN
	Verschil beide proeven > 30 %	-	-	NIET TOEGESTAAN

CG

Bijlage IX wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2 wordt "bouw of inrichting" vervangen door "goedkeuring".
2. In het opschrift van de hoofdstukken 3, 4 en 5 wordt "bouw of inrichting" vervangen door "goedkeuring".

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2027.

Artikel III

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling periodiek onderhoud Regeling voertuigen 2026.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V. Karremans

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Deze wijzigingsregeling wijzigt diverse onderdelen van de Regeling voertuigen. Deze wijzigingen vinden plaats in het kader van periodiek onderhoud. Het laatste onderhoud aan de regeling heeft plaatsgevonden in 2021. Vanwege onder andere ontwikkelingen in toelatingsregelgeving, ontwikkelingen op voertuiggebied en signalen uit de handhaving dient de Regeling voertuigen op bepaalde onderdelen te worden aangepast.

2. Hoofdpijnen

De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de gebruikerseisen en permanente voertuigeisen. Het gaat veelal om kleine aanpassingen die omissies herstellen. De omissies zijn ontstaan bij, onder andere, de invoering van kentekens voor (land)- en bosbouwvoertuigen en veranderde toelatingseisen. Omwille van verkeersveiligheid worden in de gebruikerseisen enkele omissies hersteld op het gebied van lading en verlichting en wordt spiegelfolie op voertuigen verboden. Daarnaast worden enkele omissies in de permanente eisen en dus soms in de eisen van de Algemene Periodieke Keuring (APK) weggenomen.

De wijzigingsregeling beoogt vijf beleidsdoelen:

1. verbeteren van de veiligheid op de weg door het geven van mogelijkheden om te handhaven op mogelijk onveilige situaties;
2. verbeteren van de veiligheid op de weg door de eisen aan het voertuig aan te laten sluiten bij de laatste stand van zaken met betrekking tot het voertuig;
3. beter aansluiten van permanente eisen op de toelatingseisen;
4. herstellen van kleine fouten en omissies ten behoeve van eenduidige regelgeving;
5. verbeteren van de veiligheid op de weg door wijzigingen aan het voertuig, die van invloed zijn op de voertuigveiligheid (ADAS-systemen, remmen, sturingsinrichting) keuringsplichtig te maken.

Hieronder wordt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen gegeven. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader op de verschillende wijzigingen ingegaan.

2.1 Regeling voertuigen bevat inconsistenties en omissies

De Regeling voertuigen bevat op enkele punten omissies en inconsistenties zoals tekstfouten, verkeerde verwijzingen, weggevalen waarden en overbodig geworden einddata. Het oplossen van deze omissies heeft geen impact op de werking van de regelgeving.

2.2 Permanente eisen in de Regeling voertuigen zijn niet in lijn met de toelatingseisen

De permanente eisen zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen sluiten op enkele punten niet (meer) goed aan op de toelatingseisen. Dat de eisen

niet goed op elkaar aansluiten kan ertoe leiden dat voertuigen afgekeurd worden omdat ze niet voldoen aan de (verouderde) permanente eisen terwijl de voertuigen wel aan alle toelatingseisen voldoen.

Dit speelt onder andere bij de nieuwe waterstofsticker die verplicht is wanneer waterstof in het voertuig aanwezig is, de hoogte van zijmarkeringslichten, de knipperende remlichten van motorfietsen en zijspanwagens bij een noodstop en de uitzondering op de maximale afstand tot de zijkant van het voertuig voor optionele richtingaanwijzers en optionele achterlichten. Met de wijziging van de Regeling voertuigen worden de permanente eisen in de Regeling voertuigen in lijn gebracht met de toelatingseisen. Hierdoor zijn ze niet meer strijdig zijn met de toelatingseisen en wordt voorkomen dat toegelaten voertuigen afgekeurd worden omdat ze niet voldoen aan de permanente eisen.

2.3 Hiaten in gebruikerseisen in de Regeling voertuigen

De handhavingssketen signaleert meerdere hiaten in de Regeling voertuigen die de effectieve handhaving op de weg belemmeren en daarmee risico's veroorzaken voor de verkeersveiligheid. Hieronder worden een aantal benoemd die door de handhaving expliciet zijn ingebracht:

2.3.1 Lading

De huidige bepalingen met betrekking tot ladingverlies, zichtbaarheid van uitstekende lading en maximale lengte van lading blijken in de praktijk onvoldoende duidelijk of niet toereikend. Hierdoor ontstaan situaties waarbij lading op een verkeersonveilige wijze wordt vervoerd, zonder dat handhavers effectief kunnen optreden. Dit leidt tot risico's voor andere weggebruikers, met potentieel ernstige ongevallen tot gevolg.

Anderzijds is per 1 januari 2025 de bepaling in de regeling met betrekking tot scherpe en uitstekende lading aangescherpt. Sindsdien bestaat de verplichting om scherpe of uitstekende delen aan de zijkanten van lading af te schermen, indien deze zich onder de twee meter boven het wegdek bevindt. De toevoeging heeft onvoorziene gevolgen waardoor transporteurs geconfronteerd worden met onverwachte extra regeldruk en een onwerkbaar situatie omdat afscherming niet altijd eenvoudig te realiseren is.

2.3.2 Verlichting

In de huidige regelgeving ontbreekt een expliciete verplichting dat een gesleept voertuig moet zijn voorzien van werkende verlichting. Hierdoor kan sanctionering slechts plaatsvinden op basis van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 waarbij uitgeschreven moet worden wat de exacte overtreding is geweest. Dit is een omslachtige en tijdrovende werkwijze en belemmert een efficiënte en consistente handhaving. Door het opnemen van een specifieke verplichting met betrekking tot werkende verlichting van een gesleept voertuig in de Regeling voertuigen, kan aan het overtreden van de verplichting een 'feitcode' gekoppeld worden. Een feitcode is een unieke alfanumerieke code die door politie en justitie wordt gebruikt om een specifiek strafbaar feit, zoals een verkeersovertreding, exact aan te duiden. Met de expliciete bepaling in de Regeling voertuigen en de

daaraan te koppelen feitcode, wordt het maken van proces verbaal eenvoudiger en sneller.

Daarnaast was de toegestane kleur van een aantal optionele verlichtingselementen niet beschreven wat er toe kan leiden dat extra toegevoegde achterlampen niet rood van kleur zijn. Dit is toegevoegd.

2.3.3 Spiegelfolie

Het gebruik van spiegelfolie (ook wel kameleonfolie genoemd) op de voorruit en zijruiten is volgens de huidige regelgeving niet verboden. De politie constateert dat het gebruik van spiegelfolie toeneemt. Al jarenlang bestaat bij zowel de politie als het Openbaar Ministerie de wens om dit wel te verbieden. De minister deelt deze wens.

Spiegelfolie beperkt namelijk het zicht op de bestuurder. Dit belemmert andere verkeersdeelnemers in het maken van oogcontact, wat belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Het ontbreken van oogcontact kan leiden tot misverstanden, weifelgedrag en daardoor gevaarlijke verkeerssituaties. Vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals motorrijders, kan dit grote risico's met zich meebrengen.

Voor hulpdiensten die met optische en geluidssignalen (OGS) rijden, is zicht op de bestuurder cruciaal om de juiste inschattingen en keuzes te kunnen maken, bijvoorbeeld bij het naderen van een rood verkeerslicht. Verder vormt spiegelfolie voor handhavers een probleem. Het bemoeilijkt het constateren van overtredingen, zoals niet handsfree bellen en het contact maken met de bestuurder tijdens staandehoudingen. Bij digitaal verkeerstoezicht wordt gebruikgemaakt van een monacam en focusflitser om de bestuurder te fotograferen. Door spiegelfolie is dit niet mogelijk, waardoor bestuurders van voertuigen met dergelijke folie feitelijk aan controle kunnen ontsnappen.

De Regeling voertuigen wordt zodanig gewijzigd dat spiegelfolie niet meer wordt toegestaan. Voertuigen mogen geen spiegelfolie meer aangebracht hebben op de voorruit en voorste zijruiten. In lijn met de minimale lichtdoorlatendheid van ruiten, is de aanwezigheid van spiegelfolie geen controlepunt binnen de APK.

2.3.4 Hiaten naar aanleiding van kentekening (land) en bosbouwvoertuigen

Met de kentekening van (land)bouw- en bosbouwvoertuigen is de Europese voertuigcategorie mobiele machine ingevoerd. Deze voertuigen mogen niet zijn ingericht voor het vervoer van goederen. Als dat wel zo is, worden zij als bedrijfsauto aangemerkt. Veel van deze voertuigen kunnen echter niet harder dan 25 km/h. De huidige eisen voor bedrijfsauto's – met name die voor remmen en banden – sluiten niet goed aan bij deze langzaam rijdende voertuigen, waardoor de regelgeving in de praktijk onvoldoende passend is en eigenaren hieraan niet kunnen voldoen.

Met de wijziging van de Regeling voertuigen sluiten de eisen met betrekking tot remmen en banden van bedrijfsauto's die niet harder kunnen dan 25 km/h, weer aan bij de praktijk waardoor de voertuigen voldoen aan de eisen zonder in te leveren op voertuigveiligheid.

2.3.5 Keuring bij wijziging voertuig in aantal situaties gewenst

Wanneer een voertuig constructief gewijzigd wordt, moet deze in bepaalde gevallen opnieuw goedgekeurd worden door RDW. Dit geldt bijvoorbeeld nu al wanneer de wielbasis van het voertuig wordt vergroot of het aantal assen van een voertuig wijzigt.

Aanpassingen aan de bouw of inrichting van een voertuig kunnen de werking van rijhulpsystemen (ADAS) verstoren. Dit is risicovol omdat bestuurders hier steeds meer op (moeten kunnen) vertrouwen. Als deze systemen door aanpassingen minder goed functioneren, ontstaan risico's voor de verkeersveiligheid.

Daarnaast kunnen wijzigingen aan essentiële onderdelen zoals remmen en stuurinrichting direct gevaar opleveren. Dergelijke aanpassingen kunnen de controleerbaarheid van het voertuig aantasten en daarmee de veiligheid van zowel de bestuurder als andere verkeersdeelnemers in gevaar brengen. Door aanpassing van de Regeling voertuigen moet elke wijziging aan de rem- of stuurinrichting worden gekeurd. Het vervangen van een remschijf valt hier niet onder omdat dit geen onderdeel is van de reminrichting.

2.3.6 Omissies in permanente eisen en APK

Omwille van de veiligheid van het voertuig is een aanscherping of verduidelijking van een aantal APK-punten noodzakelijk. Zo hoeven voertuigen met beschadigde assen, voertuigen met een ernstige lekkage aan het veersysteem en voertuigen met een onvoldoende werkend tweeleidingremsysteem momenteel niet te worden afgekeurd. Verder bestaan er geen kleurvoorschriften voor bepaalde extra lampen die op voertuigen mogen worden aangebracht. Daarnaast sluiten de huidige eisen voor de mechanische snelheidsbegrenzer niet altijd aan op elektronische snelheidsbegrenzers. Door de ontbrekende controles ontstaan risico's voor de verkeersveiligheid en is aanscherping van de regelgeving gewenst.

Ook is het gebruik van een rollenremtestbank voor de controle van de parkeerrem bij tractoren nog niet toegestaan, terwijl dit een snellere en betrouwbaardere remtest zou kunnen opleveren. De rollenbank is al toegestaan voor controle op de remvertraging van de bedrijfsrem.

De wijziging in de Regeling voertuigen scherpt enkele APK-eisen aan waardoor mogelijk onveilige situaties worden voorkomen. Anderzijds kan de extra remmentestmethode voor landbouwvoertuigen de APK-keuring van tractoren versnellen.

2.3.7 Overlast door klep in uitlaat

In de regeling is een verbod opgenomen op aanpassingen in de uitlaat die de werking van de geluidsdemper of emissiebestrijdingssysteem negatief kunnen beïnvloeden. In de praktijk veroorzaken onder andere motorfietsen, vrachtwagens en personenauto's met een klep in het uitlaatsysteem aanzienlijke geluidsoverlast. Deze klep heeft vaak geen andere functie dan het verhogen van het geluidsniveau van een voertuig. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid en het beperken van maatschappelijke hinder is het onwenselijk dat dergelijke aanpassingen op voertuigen worden toegestaan voor gebruik op de weg. Met deze

wijziging kan tijdens de APK-keuring worden gecontroleerd op de aanwezigheid van kleppen en bypass-systemen van het uitlaatsysteem. Indien zo'n klep of systeem toch aanwezig is en niet fabrieksmatig is aangebracht, dient deze verwijderd of onklaar gemaakt te worden.

3. Verhouding tot hoger recht

Op grond 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) dienen lidstaten het ontwerp van technische voorschriften te notificeren bij de Europese Commissie.

Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op [PM] voorgelegd aan de Europese Commissie ter voldoening aan het bepaalde in artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 (notificatienummer [PM]). Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen. [PM]

4. Gevolgen

De wijzigingen in deze regeling zijn veelal slechts minimaal en vaak technisch van aard. Daarmee hebben ze slechts beperkte gevolgen voor burgers, bedrijven en decentrale overheden. Een groot aantal wijzigingen betreft slechts tekstuele wijzigingen of herstel van omissies. De gevolgen worden daar waar mogelijk gekwantificeerd in de paragraaf regeldruk. De belangrijkste gevolgen zijn:

- 1. Wijziging APK-regelgeving*
Een aantal wijzigingen hebben betrekking op de APK-eisen die gesteld worden aan voertuigen. Over de (kleine) wijzigingen in de APK-eisen moeten APK-keurmeesters geïnformeerd worden. Daarnaast moet met betrekking tot de APK, daar waar relevant, de opleiding en examinering aangepast worden. Ook in het toezicht op de APK-keurmeesters moeten de wijzigingen meegenomen worden. Voor de voertuigbezitter verandert in de praktijk weinig.
- 2. Wijziging in gebruikerseisen van een voertuig*
De gebruikerseisen zijn op een aantal punten iets aangescherpt zodat excessen voorkomen worden. In de praktijk wordt er al voldaan aan de gewijzigde eisen. Het verbod op spiegelfolie heeft een grotere impact op de voertuigeigenaren. Onder de paragraaf regeldruk wordt hier verder op ingegaan.
- 3. Wijziging in regelgeving met betrekking tot de wijziging constructie*
Voertuigeigenaren die hun voertuig wijzigen moeten in meer gevallen hun voertuig keuren.

De te verwachten regeldrukeffecten van de verplichtingen die uit dit wetsvoorstel voortvloeien, worden in deze paragraaf kwantitatief en kwalitatief beschreven.

4.1 Regeldruk

Voor de berekening van het effect op de regeldrukkosten voor burgers en bedrijven wordt gebruik gemaakt van het Standaard Kosten Model (SKM). Deze is beschreven in het Handboek Meting Regeldrukkosten 2.1. In de berekening van de kosten van tijdslast wordt in overeenstemming met het Handboek Meting Regeldrukkosten 2.1 uitgegaan van een tarief voor technici en ander middelbaar opgeleid personeel van € 33,- per uur en voor burgers wordt gerekend met € 17,- per uur.

4.1.1 Gebruik rollenremtestbank

Voor erkenninghouders die de APK voor tractoren mogen uitvoeren, wordt het mogelijk om de rollenremtestbank te gebruiken voor de controle van de parkeerrem. De verwachting is dat voor 10 tractoren per jaar deze methode gebruikt gaat worden, wat per controle 10 minuten aan tijd scheelt. In totaal besteden de erkenninghouders 100 minuten minder. Dit betreft een totale regeldrukverlichting van (100 minuten x € 33,- per uur) € 55,-.

4.1.2 Verbod op spiegelfolie

Voertuigeigenaren worden geconfronteerd met een verbod op spiegelfolie voor de voorruit en zijruit. Voertuigeigenaren moeten derhalve de aanwezige spiegelfolie verwijderen van het voertuig. Daarnaast verliezen bedrijven die spiegelfolie aanbrengen een deel van hun omzet. Vanuit het gebruik van de monocam door de politie, waarbij de politie een foto van de bestuurder maakt, is gebleken dat op ongeveer 1,7 % van de passerende voertuigen het beschreven fenomeen min of meer van toepassing is. Op 1 januari 2026 waren er in totaal 10,4 miljoen¹ personenauto's en bestelauto's. Op basis van deze schatting hebben zo'n 177.000 voertuigen spiegelfolie. Het verwijderen van de spiegelfolie kost de burger naar schatting dertig minuten. De regeldrukkosten bedragen daarmee naar schatting (177.000 * 30 minuten * € 17,- per uur) = € 1.504.500,-.

4.1.3 Verbod op geluids- en emissieverhogende aanpassingen uitlaat

Voertuigeigenaren krijgen tevens te maken met een verbod op aanpassingen in de uitlaat die de werking van de geluidsdemper of emissiebestrijdingssysteem negatief kunnen beïnvloeden. Ook mogen er geen softwarematige voorzieningen meer aanwezig zijn om het geluid te van de uitlaat te beïnvloeden. De reeds geïnstalleerde systemen moeten onklaar gemaakt worden door de voertuigeigenaren. Onbekend is hoeveel voertuigen zijn voorzien van zulke systemen. Het softwarematig laten upgraden van de Electronic Control Unit kost naar schatting € 250,- per voertuig. Aangenomen wordt dat het terugzetten van de oude software ongeveer dezelfde kosten met zich brengen aangezien het verwijderen van de klep in een uitlaatpijp of -buis en het terugbrengen in de oude staat van de uitlaat naar schatting € 100,- kost per voertuig. Het stage 1 softwarematig laten upgraden van een auto wordt vaak gecombineerd met het toevoegen van de 'pops & bangs'. Hiermee wordt het uitlaatgeluid van een voertuig veranderd door softwareaanpassingen aan de motor. Aangenomen mag worden dat er enkele tienduizenden voertuigen rondrijden met zo'n systeem.

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/personenautos>

4.1.4 APK-controle op vergrendeling hefinrichting

Binnen de APK moet een extra controle uitgevoerd worden op de vergrendeling van de hefinrichting voor landbouwtrekkers. Voor de circa tachtig tractoren die elk jaar worden gekeurd betekent dit dat de controle 1 minuut langer duurt. In totaal gaat het om tachtig minuten per jaar (euro's). Dit betreft een regeldrukverzwaring van (80 minuten x € 33,- per uur) € 44,-.

4.1.5 APK-controle op tweeleidingremsysteem

Binnen de APK moet een extra controle uitgevoerd worden met betrekking tot de toegestane druk in aansluitpunten en automatische afsluiters van aanhangwagens (of dolly) met een tweeleidingremsysteem ten behoeve van het trekken van andere aanhangwagens. Deze controle kost vijf minuten extra per keuring. In Nederland rijden er 3.000 LZV-combinaties² die jaarlijks gekeurd moeten worden. Het betreft een regeldrukverzwaring van (3.000 x 5 minuten x € 33,- per uur) € 8.250,-.

4.1.6 Verhoging keuringsplichtige wijzigingen voertuig

De volgende wijzigingen aan een voertuig worden keuringsplichtig: inbouw of wijziging elektrische of hybride aandrijflijn, wijziging aantal toegankelijke rolstoelplaatsen en wijzigingen in de constructie die de geautomatiseerde zijwaartse beweging of beweging in de lengterichting van het voertuig beïnvloedt. Daarnaast worden alle wijzigingen aan de rem- of stuurinrichting keuringsplichtig.

Het is niet bekend hoe vaak dergelijke wijzigingen momenteel worden uitgevoerd. Daardoor kan niet nauwkeurig worden vastgesteld hoeveel extra keuringen jaarlijks zullen plaatsvinden. Wel geldt dat het over het algemeen gaat om (ingrijpende) voertuigaanpassingen die specialistische kennis, onderdelen en werkzaamheden vereisen. De verwachting is daarom dat deze wijzigingen minder frequent voorkomen dan reguliere voertuigaanpassingen.

Bij wijzigingen van het aantal rolstoelplaatsen, het remsysteem of de stuurinrichting moet door RDW worden vastgesteld of de aangepaste inrichting nog voldoet aan de geldende technische eisen. De kosten van een beoordeling kunnen afhankelijk van de aard en omvang van de wijziging oplopen. Voor een wijziging van bijvoorbeeld het aantal rolstoelplaatsen wordt indicatief rekening gehouden met enkele honderden euro's per beoordeling. Een wijziging van de elektrische aandrijflijn of rij-ondersteunende systemen zullen de test- en beoordelingscriteria complexer zijn en daarmee de kosten hoger.

De beoordeling van de wijzigingen zijn altijd gebaseerd op basis van de daadwerkelijk bestede uren en volgens de daarvoor geldende tarieven van de RDW. Hierbij zijn de bestede uren sterk afhankelijk van de aard van de technische wijziging en de benodigde beoordeling. Ook de deskundigheid en mate van voorbereiding van de aanvrager hebben een directe invloed op de benodigde beoordelingstijd en daarmee uiteindelijke kosten.

² <https://www.tln.nl/kennis/materieel-lading/lzvs>

Het ontwerp van de wijzigingsregeling wordt voor advies voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

5. Financiële gevolgen

De wijzigingsregeling heeft geen gevolgen voor de Rijksbegroting.

6. Uitvoerbaarheid en handhaving

Een ontwerp van deze wijzigingsregeling wordt voor een uitvoerings-handhaafbaarheidstoets voorgelegd aan het RDW, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de politie.

ILT is de toezichthouder die controleert of voertuigen en transportmiddelen voldoen aan de wetgeving, zoals de Regeling voertuigen. Eveneens geldt dit voor de politie. De RDW is verantwoordelijk voor de toelating en goedkeuring van voertuigen en APK van voertuigen.

[PM]

7. Advies en consultatie

Vorbereidingsfase

De onderhavige wijzigingen zijn aangedragen door RDW, Politie en Openbaar Ministerie. Gedurende de voorbereidingsfase van de wijzigingsregeling zijn de beoogde wijzigingen besproken met RDW, Politie en Openbaar Ministerie.

Vervolgens zijn de voorgestelde wijzigingen voorgelegd aan de leden van de Stichting Overlegorgaan Algemene Periodieke Keuring (SO-APK). Deze stichting adviseert de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over aangelegenheden in het kader van de APK. Deelnemers zijn alle bij de APK betrokken partijen waaronder RDW, ILT, BOVAG, RAI-vereniging, ANWB, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Stichting Vakopleiding Automobiel- en Motorrijwielbedrijf (IBKI), Brancheorganisatie van leveranciers en importeurs van Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel (BMWT), Federatie van fabrikanten, importeurs en handelaren in landbouwwerktuigen, veehouderijmachines, grondverzetmachines, tuin- en parkmachines en machines voor de bosbouw (Fedecom), Bouwend Nederland en Vereniging van Automobieltechnici (ATC).

Daarnaast zijn de wijzigingen voorgelegd aan de deelnemers van het Maten en Gewichten overleg van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dit overleg worden diverse zaken besproken met betrekking tot het vrachtvervoer. Hierin nemen onder andere Politie, Openbaar Ministerie, TLN, Cumela, RAI-vereniging en RDW aan deel.

De geconsulteerde organisaties zijn positief over de wijzigingen maar hebben in reactie diverse vragen, verbeter suggesties en nieuwe wijzigingsvoorstellen naar voren gebracht. Naar aanleiding van de reacties is een deel van de voorstellen aangepast waarbij het in een aantal gevallen ging om tekstuele wijzigingen. Met betrekking tot artikel 5.18.13 (lengte ondeelbare lading) is op verzoek van TLN

toegevoegd dat een deugdelijke ladingzekering voorwaardelijk is voor het vervoeren van lading op de bok.

Het wijzigingsvoorstel met betrekking tot de reparatie-adviespunten is aangehouden mede op verzoek van ANWB en BOVAG.

Daarnaast is een aantal wijzigingen na overleg met de geconsulteerde organisaties niet doorgevoerd. Het gaat hierbij onder meer om een wijziging met betrekking tot de afscherming van uitstekende lading onder de 2 meter en de keuringsplicht van wijzigingen die van invloed zijn op elektromagnetische straling.

Nieuw voorgestelde wijzigingen worden bekeken in een volgende onderhoudsronde.

Voor wat betreft de spiegelfolie waren er zorgen om de handhaafbaarheid. De Politie en OM zien hierin geen probleem.

Binnen deze consultatie kwam ook naar voren dat de wijziging van het artikel met betrekking tot de afscherming van scherpe, uitstekende lading in 2018 ongewenste gevolgen heeft. Derhalve is de wijziging van destijds teruggedraaid.

Gezien de afstemming met de organisaties en de relatieve kleine impact van de wijzigingen op het MKB, is er geen MKB-toets uitgevoerd.

Internetconsultatie

[PM]

8. Inwerkingtreding

Deze wijziging treedt in werking op 1 juli 2027. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten. De termijn van twee maanden tussen de publicatie van de wijzigingsregeling en het tijdstip van inwerkingtreding is in acht genomen. Dit geeft de voertuigeigenaren ook voldoende tijd om kennis te nemen van de onderhavige wijzigingen, zoals het verbod op spiegelfolie en het verbod op aanpassingen in het uitlaatsysteem, en daarop actie te ondernemen.

Er is geen overgangsrecht van toepassing.

Artikelsgewijs deel

ARTIKEL I

Onderdelen A, G, T, AD, AE, AH, onder 1, AN, AU, AW, BA, BB, BG, BR, onder 1, BW, CB, CE, onder 1, 2 en 3a, CF, onder 1, onder c en d, en CG

Deze wijzigingen herstellen omissies en zien op taalkundige verbeteringen.

Onderdelen B en C

Met deze wijziging worden aan de nationale individuele goedkeuring van trekkers machineveiligheid voorschriften toegevoegd die mede betrekking hebben op veilig

werken. Hiermee worden de eisen met betrekking tot de nationale goedkeuring van landbouw- en bosbouwvoertuigen verder geharmoniseerd met de Europese goedkeuringseisen zoals die zijn opgenomen in de kaderverordening (EU) 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen. Dit betekent onder meer dat voor de toelating van een voertuig na 1 juli 2027 een kantelbeveiliging aanwezig moet zijn en dat er eisen gesteld worden aan de (bestuurders)zitplaatsen.

Onderdeel D en E

Op mobiele machines worden koppelingen voor aanhangwagens aangebracht. Met deze wijziging worden eisen gesteld aan de koppeling. Hierbij wordt aangesloten bij de voorschriften voor landbouw- of bosbouwvoertuigen in verordening (EU) 2015/208.³

Onderdeel F

Met deze wijziging wordt wederom de regeling omtrent het verlenen van nationale individuele goedkeuringen voor voertuigen die vallen onder Verordening (EG) nr. 1186/2009⁴ opgenomen. Deze regeling is eerder abusievelijk vervallen.

Onderdeel H, I, J, K en L

Voor een effectieve handhaving is het belangrijk dat kentekenplaten voldoende reflecteren, met name in het donker. Dit is niet altijd het geval wanneer van een kentekenplaat grote stukken folie loslaten of de folie ernstig verweerd is. Met deze wijzigingen wordt geregeld dat de kentekenplaat geen beschadigingen mag vertonen die de reflectie van de kentekenplaat in ernstige mate beïnvloed.

Onderdeel M en X

Met deze wijzigingen wordt voorkomen dat voertuigen onterecht worden afgekeurd doordat een toelatingseis niet is opgenomen in de permanente eisen. De toevoeging is gebaseerd op punt 18.13 van VN/ECE-reglement 110. De eisen met betrekking tot de CNG-tank blijven ongewijzigd. De wijzigingen zien enkel op de LNG-tank.

Toegevoegd wordt dat de LNG-tanks van personenauto's en bussen, naast een gasdichte behuizing, tevens mogen zijn voorzien van een aardgasdetector. De LNG-tanks van deze voertuigen moeten, conform het VN/ECE-reglement 110 altijd van één van beide zijn voorzien, ook als de tanks in de open lucht zijn geplaatst.

Ten aanzien van de LNG-tanks van bedrijfsauto's, driewielige motorrijtuigen en land- of bosbouwtrekkers wordt eveneens toegevoegd dat de tanks naast een gasdichte behuizing, tevens mogen zijn voorzien van een aardgasdetector.

³ 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.

⁴ Verordening (EG) nr. 1186/2009 van de Raad van 16 november 2009 betreffende de instelling van een communautaire regeling inzake douanenvrijstelling.

Conform het VN/ECE-reglement 110 blijft echter de uitzondering bestaan dat de tank geen gasdichte behuizing of aardgasdetector hoeft te hebben als de tank in de open lucht is geplaatst.

Onderdeel N

Een voertuig met een waterstofinstallatie moet zowel in de motorruimte als in de nabijheid van de tankverbinding of het aansluitpunt zijn voorzien van een weerbestendige sticker. Met deze wijziging wordt geregeld dat niet meer de specifieke stickers worden opgenomen in de regelgeving, maar alleen dat het voertuig voorzien moet zijn van een sticker die aanduidt dat het om een waterstofvoertuig gaat met daarop duidelijk afgebeeld een H₂.

Onderdeel O, P, AH, onder 2, en AL

In de praktijk veroorzaken onder andere motorfietsen, vrachtwagens en personenauto's met een klep in het uitlaatsysteem aanzienlijke geluidsoverlast. Op dit moment kan de politie alleen handhaven wanneer de klep geopend is en het voertuig niet voldoet aan de geluid- en emissie-eisen. Met deze wijziging kan tijdens de APK-keuring worden gecontroleerd op de aanwezigheid van kleppen en bypass-systemen van het uitlaatsysteem. Het moet hierbij expliciet gaan om niet-originele aanpassingen; systemen die af-fabriek zijn toegestaan en typegoedgekeurd blijven buiten beschouwing.

Daarnaast wordt er met het toevoegen van het vijfde lid geregeld dat het niet is toegestaan dat er een softwarematige voorziening is met het kennelijke doel de geluidsniveaus bedoeld te beïnvloeden, dan wel de controle erop te bemoeilijken. Dit gaat om zogenaamde 'pops and bangs'. Dit geeft geluidsoverlast.

Onderdeel Q

Met deze wijziging wordt toegevoegd dat een as ook niet beschadigd mag zijn. In de praktijk komt het voor dat aluminium draagarmen doorschuren door contact met een ander onderdeel waardoor er een aanzienlijk deel van het materiaal verdwenen is. Dit gaat ten koste van de voertuigveiligheid. Het moet gaan om beschadigingen die van invloed zijn op de sterkte van de as.

Onderdeel R

Hydraulische veersystemen hebben een oliereservoir en een pomp waardoor de hoeveelheid olie die lekt groot kan zijn. Met deze wijziging wordt geregeld dat er geen sprake mag zijn van ernstige lekkage. In de regeling is al opgenomen dat voertuigen moeten zijn voorzien van een goed werkend veersysteem. Voertuigen met een lekkend veersysteem worden in de huidige situatie al afgekeurd vanwege een niet goed werkend veersysteem.

Onderdeel S, AC, AR en AT

De voor- en zijruiten van voertuigen worden steeds vaker voorzien van folie of coating waardoor de bestuurder van buitenaf niet zichtbaar meer is. Hierdoor kan van buitenaf geen (oog)contact gemaakt worden met de bestuurder wat tot gevaarlijke situaties in het verkeer kan leiden. Daarnaast vormt deze folie of

coating een probleem bij digitaal verkeerstoezicht, onder andere als het gaat om 'niet handsfree bellen'. Ook kan de handhaving bij het benaderen niet de bestuurder en diens handelingen waarnemen. Omdat de behandelde ruiten van binnenuit wel voldoende lichtdoorlatend zijn, kon op grond van dit artikel niet worden opgetreden. Met deze wijziging wordt nu geregeld dat voor- en zijruiten niet mogen zijn voorzien van een spiegelende of reflecterende voorzieningen die het zicht op de bestuurder van buitenaf belemmeren.

Onderdeel U en BC

Volgens de artikelen 5.2.61, eerste lid, 5.3.61, eerste lid, 5.3a.61, eerste lid, 5.5.61, eerste lid, en 5.12.61, eerste lid, moeten alle richtingaanwijzers zijn aangebracht binnen 0,5m vanaf het breedste punt van het voertuig. In VN/ECE-reglement 48 (M, N en O), dat van toepassing is bij de toelating, zijn de facultatieve achterrichtingaanwijzers en achterlichten echter uitgezonderd. Door de toevoeging van 'toegestane richtingaanwijzers aan de achterzijde en de toegestane achterlichten' is de tekst in de betreffende in lijn gebracht met VN/ECE-reglement 48. Deze aanpassing voorkomt dat voertuigen onterecht afgekeurd worden en ten onrechte aangepast moeten worden. Hierdoor wordt voorkomen dat voertuigeigenaren onnodige kosten maken.

Onderdeel V

Het achterste zijmarkeringslicht mag ambergeel of rood zijn. Overeenkomstig VN/ECE-reglement 48 mag echter enkel het ambergele licht knipperen in combinatie met de richtingaanwijzers. Met deze wijziging is dit verduidelijkt ten behoeve van andere weggebruikers en ter voorkoming van verwarring over de functie van deze lichten.

Onderdeel W, AF, AK en AY

Met deze wijziging wordt de kogelkoppeling van 70 en 80 mm toegevoegd voor personenauto's, bedrijfsauto's en bussen. De koppelingskogel van 70 mm wordt toegevoegd voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Voor deze koppeling geldt in verhouding dezelfde marge als de kogelkoppeling van 50 mm. Hiermee wordt voorkomen dat een aanhangwagen losschiet van het trekkende voertuig met een versleten kogelkoppeling van 70 en 80 mm.

Onderdeel Y

Met deze wijziging van het derde lid wordt geregeld dat de snelheidsbegrenzer van bedrijfsauto's niet op een hogere maximumsnelheid mag zijn afgesteld dan de in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid. In elk geval geldt als maximumsnelheid 90 km/u. Deze aanpassing heeft te maken met de introductie van de nationale goedkeuringen van personenauto's, bedrijfsauto's en bussen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/u. Met de begrenzing wordt voorkomen dat voertuigen harder rijden dan constructief verantwoord.

Door de wijziging van het vierde lid is de eis dat een snelheidsbegrenzer verzegeld of beschermd is met speciale gereedschappen zodat deze niet ongeoorloofd kan worden gewijzigd, alleen van toepassing op de mechanische

snelheidsbegrenzer en niet op de elektronische snelheidsbegrenzer. Bij de moderne vrachtwagens is de snelheidsbegrenzing softwarematig afgeregeld in de motorelektronica. De keuringseis kan niet toegepast worden op deze voertuigen, aangezien het systeem in het voertuig is geïntegreerd.

Onderdeel Z

Met de introductie van de goedkeurings- en registratieplicht voor de landbouw- en bosbouwvoertuigen in 2021, is de voertuigcategorie mobiele machines geïntroduceerd en wordt de categorie 'motorrijtuigen met beperkte snelheid' (MMBS) uitgefaseerd. Deze MMBS voertuigen hebben veelal een maximum constructiesnelheid van 25 km/h of 45 km/h. Wanneer deze voertuigen in of na 2021 op de markt worden gebracht, worden ze geclassificeerd als mobiele machine of bedrijfsauto.

MMBS-voertuigen moeten voldoen aan de voor die classificatie geldende eisen die ingeval van bedrijfsauto's mede gericht zijn op het gebruik van het voertuig in snelverkeer. Voor bedrijfsauto's zijn in beginsel luchtbanden voorgeschreven. Bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h hebben in de praktijk echter vaak massief rubber banden in plaats van luchtbanden en voldoen daarmee niet aan de gestelde eisen. Aangezien de lage snelheid en techniek overeenkomstig mobiele machines is en luchtbanden in deze gevallen in verband met de hoge slijtage niet wenselijk zijn, komt de verplichting van luchtbanden voor deze groep met deze wijziging te vervallen.

Onderdeel AA

Bedrijfswagens en bussen kunnen een stuurbare naloopas hebben voor betere wendbaarheid. Dit zijn de achterste as(sen) van een voertuig die actief meesturen tijdens het vooruit- en achteruitrijden. Dit hydraulische stuursysteem moet lekvrij zijn, want lekkages beïnvloeden hun werking of veroorzaken uitval. Met deze wijziging worden hier eisen aan gesteld en kan er op worden gecontroleerd.

Onderdeel AB

Bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h zijn niet altijd van remmen op alle wielen voorzien. Gezien de lage snelheid en techniek overeenkomstig met mobiele machines wordt het voldoende veilig geacht om de verplichting van remmen op alle wielen te laten vervallen.

Onderdeel AG

In onderdeel b van het tweede lid was opgenomen dat indien de bus in gebruik is genomen voor 10 september 2003, deze in afwijking van onderdeel a tot 1 januari 2021 niet langer mag zijn dan 15,00 m. Deze bepaling kan vervallen omdat de termijn is verstreken.

Onderdeel AI

Voor voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van justitiabelen worden met dit onderdeel wijzigingen doorgevoerd op de uitzonderingspositie voor een aantal eisen aan de carrosserie.

Vanuit veiligheidsoverwegingen is het bij het vervoer van justitiabelen doorgaans niet wenselijk dat bedrijfs- en nooddeuren die direct toegang geven tot de personenruimte, op normale wijze vanaf de binnen- en buitenzijde kunnen worden geopend. Met deze wijziging worden deze voertuigen hier van uitgezonderd. De veiligheid van de justitiabelen blijft gegarandeerd doordat het vervoer altijd onder begeleiding plaatsvindt. Bij calamiteiten kunnen de justitiabelen hierdoor gecontroleerd in veiligheid worden gebracht.

Het derde lid heeft betrekking op aerodynamische voorzieningen en uitrusting die intrekbaar of inklapbaar zijn. Deze voorzieningen kunnen ook aanwezig zijn op voertuigen in gebruik bij de in de artikelen 29, eerste lid, en 30b van het RVV 1990 bedoelde diensten. Omdat deze voertuigen wel aan dit vereiste kunnen voldoen, wordt met deze wijziging de uitzondering om niet te hoeven voldoen aan dit vereiste ongedaan gemaakt.

Het veertiende lid heeft betrekking op het opschrift 'nooduitgang'. Voor de goedkeuring (toelating) van bussen ontworpen voor het beveiligd vervoer van personen hoeft niet aan de uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen van categorie M2 of M3 wat hun algemene constructie betreft te worden voldaan. Als gevolg daarvan kunnen geen eisen worden gesteld aan de aanwezigheid van (nood)uitgangen en daarmee ook niet aan eventuele opschriften. Met deze wijziging wordt geregeld dat deze voertuigen hier niet aan hoeven te voldoen.

Onderdeel AJ

Met dit onderdeel wordt geregeld dat ook het eerste lid niet van toepassing is op bussen in gebruik bij de in de artikelen 29, eerste lid, en 30b van het RVV 1990 bedoelde diensten. Hierdoor geldt in deze gevallen het verbod op zijdelings gerichte zitplaatsen niet. Zitplaatsen worden zijdelings gericht vanwege ruimtebesparing en effectief toezicht.

Onderdeel AM

Motorfietsen kunnen volgens VN/ECE-reglement 78 uitgerust worden met een of meerdere remlichten, die bij een noodstop knipperen om aan te geven dat er met een zeer hoge vertraging geremd wordt. Motorfietsen en zijspanwagens verbonden aan motorfietsen mogen derhalve voorzien zijn van knipperende remlichten.

Onderdeel AO

Met deze wijziging worden rode reflectoren toegestaan aan de achterste zijkanen van het voertuig. In de praktijk zijn al veel brommobielen uitgerust met deze rode reflectoren. Met dit wijzigingsonderdeel wordt het artikel in lijn gebracht met de bepalingen voor motorfietsen, driewielige motortuigen en bromfietsen op twee wielen binnen de Regeling voertuigen.

Onderdeel AP en AQ

Voor bijzondere bromfietsen geldt als goedkeuringseis dat deze voertuigen moeten zijn voorzien van een linkerbuitenspiegel. Dat volgt uit punt 16.2.1 van

VN/ECE reglement nummer 81, dat op grond van artikel 3.4.1 voor de goedkeuring van bijzondere bromfietsen van toepassing is.

De verplichting om een linkerbuitenspiegel op het voertuig te hebben is voor deze voertuigen echter niet opgenomen in de permanente eisen, in afdeling 6a van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen. Op grond van artikel 71, tweede lid, van de wet moeten voertuigen waarmee op de weg wordt gereden blijven voldoen aan de goedkeuringseisen, maar een overtreding kan niet worden beboet op grond van artikel 177, tweede lid, van de wet. Die omissie wordt met deze wijzigingsregeling hersteld. Bijzondere bromfietsen geproduceerd op basis een aanwijzing die is verleend op grond van artikel 20b van de wet, zoals dat luidde voor 1 januari 2024, hoeven geen buitenspiegels te hebben.

De onderdelen uit artikel 5.6a.41, zesde lid, die komen te vervallen zijn in dit nieuwe artikel opgenomen.

Onderdeel AS

Voor mobiele machines geldt een maximum lengte van 20 meter. Aangezien mobiele machines geen goederen mogen vervoeren over de weg, geldt voor deze voertuigcategorie altijd een maximum lengte van 20 meter. Met deze wijziging komt het derde lid daarom te vervallen en wordt het eerste lid gewijzigd naar een lengte van 20 meter.

Onderdeel AV

Omdat bij een landbouwtrekker ook een rollenremtestbank gebruikt kan worden voor de controle op de werking van de parkeerrem, wordt met deze wijziging deze testmethode toegevoegd aan de wijze van keuren.

Onderdeel AX

Met de wijziging wordt een eis met betrekking tot deugdelijkheid en vergrendelbaarheid van de vergrendelinrichting van de inrichting voor het koppelen van een gedragen uitrustingsstuk toegevoegd. De vergrendeling van de hefinrichting voor landbouwtrekkers is kwetsbaar. Bij een defect kan het gedragen uitrustingsstuk tijdens het rijden los raken wanneer de vergrendeling niet goed werkt. Dit vormt een gevaar voor de verkeersveiligheid.

Onderdeel AZ

Met dit nieuwe artikel worden er eisen toegevoegd met betrekking tot de toegestane druk in aansluitpunten en automatische afsluiters van aanhangwagens met een tweeleidingremsysteem ten behoeve van het trekken van andere aanhangwagens. Een aanhangwagen die geschikt is om een andere aanhangwagen te trekken in een langere en zwaardere vrachtautocombinatie (LZV) heeft aansluitpunten voor een tweeleidingsysteem. Afwijkingen in druk of niet goed functionerende automatische afsluiters kunnen grote impact hebben op de remvertraging van de tweede aanhangwagen.

Onderdeel BD

Met deze wijziging worden de eisen omtrent de parkeerrem voor landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken gelijk getrokken met de eisen die worden gesteld op dit punt voor aanhangwagens van de voertuigcategorie O met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg. Toegevoegd is dat wanneer het voertuig beschikt over een automatische veerrem de bepaling met betrekking tot een parkeerrem overbodig is.

Onderdeel BE en BU

Met deze wijzigingsonderdelen wordt geregeld dat aan de achterzijde van gesleepte voertuigen zonder bestuurder een goedwerkende verlichtingsinstallatie zoals een lichtbalk aanwezig moet zijn, die is aangesloten op de verlichting van het trekkende voertuig ongeacht de wijze waarop het voertuig gesleept wordt. Daarnaast wordt geregeld dat de verlichtingsinstallatie ten minste twee rode achterlichten, twee rode reflectoren, twee rode remlichten en twee amberkleurige richtingaanwijzers heeft. Met deze gebruikerseis wordt voorkomen dat enkel op basis van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 kan worden opgetreden indien aan de achterzijde van een gesleept voertuig zonder bestuurder geen aangesloten lichtbalk (die voldoet aan de daarvoor geldende eisen) aanwezig is, zoals voorheen het geval was.

Voor het afslepen van een voertuig specifiek met een afsleep-as was dit al geregeld. Met dit wijzigingsonderdeel komt dit lid te vervallen.

Onderdeel BF

In artikel 5.18.6 zijn bepalingen opgenomen die moeten voorkomen dat lading van een voertuig op de weg belandt. Dit levert gevaar voor op voor de verkeersveiligheid. Omdat sommige vormen van ladingverlies niet rechtstreeks onder één van de bestaande leden vallen, is aan het artikel toegevoegd dat verpakkingen, reservoirs of andere omhulsels geen inhoud mogen verliezen waarbij gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan. Te denken valt aan een doorgeroeste cementtank die scheurt en inhoud verliest, een gescheurde big-bag die inhoud verliest of opvangbakken voor uitwerpselen die tijdens dierenvervoer overstromen of lekken.

Regelmatig wordt geconstateerd dat de deuren van met name afneembare bovenbouwen (containers) niet meer goed sluiten. Om ladingverlies te voorkomen is daarom als extra eis toegevoegd dat de scharnieren en vergrendelingen van deuren en kleppen van afneembare bovenbouwen en gestandaardiseerde laadstructuren - ook in lege toestand - een goede sluiting waarborgen.

Onderdeel BG

Per 1 januari 2025 is de verplichting toegevoegd om scherpe of uitstekende lading onder de twee meter af te schermen. Deze bepaling met betrekking tot uitstekende lading heeft ongewenste gevolgen voor transporteurs. Het afschermen van lading kan, door de aard en vorm van de lading, heel lastig zijn. Er wordt daarom nagenoeg aangesloten bij de situatie van voor 1 januari 2025. Met de blijvende verplichting dat uitstekende delen van verwisselbare gedragen

uitrustingsstukken die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd, blijven gevaarlijke situaties voorkomen worden. Voor getrokken verwisselbare uitrustingsstukken zijn de vereisten met betrekking tot uitstekende en scherpe delen geregeld in artikel 5.14.48.

Onderdeel BI, BJ, BN en BO

Met dit onderdeel wordt de verplichting geregeld dat verwisselbare gedragen uitrustingsstukken die uitsteken ook vanaf de zijkanten kunnen worden opgemerkt. Met de toevoeging 'bij nacht of bij dag indien het zicht ernstig wordt belemmerd' wordt bepaald dat de zijmarkeringslichten alleen dan aanwezig moeten zijn. Hierbij wordt aangesloten bij artikel 130 tot 133 van de bijlage VIII van de Regeling voertuigen. De toevoeging van de kleur ambergeel voor een zijmarkeringslicht voorkomt dat een zijmarkeringslicht een andere willekeurige kleur uitstraalt. Ook wordt hiermee aangesloten bij de ambergele retroreflector en de ambergele opvallende markering.

In de artikelen 5.18.13 en 5.18.21 werden abusievelijk verwisselbare uitrustingsstukken genoemd terwijl in dit artikel eisen aan de lading wordt gesteld. Met deze wijziging is dit ook hersteld.

Onderdeel BJ, onder 1, onder b en onder 2

Ten aanzien van dit artikel is in 2018 bepaald dat eerst de lengte van de laadvloer benut moet worden, voordat van de verlenging tot 22 meter gebruik gemaakt mag worden. Het verhoogde deel van een semi-dieplader was daarbij uitgezonderd om te voorkomen dat de lading dan snel hoger dan 4 meter zou worden. In de praktijk blijkt echter dat er veelvuldig met lading gereden wordt waarbij de hoogte van 4 meter niet wordt overschreden, maar waarbij ook niet op het verhoogde deel wordt geladen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een lading als rijplaten, balk- en steigermateriaal of draglineschotten. Dergelijke lading kan met een bok gemakkelijk op het verhoogde deel geladen worden, waarmee overschrijding van de lengte eenvoudig kan worden voorkomen. Met deze wijziging wordt het onwenselijke effect van de eerdere wijziging hersteld. Voorwaardelijk is wel dat de lading op het verhoogde deel deugdelijk gezekerd moet kunnen worden.

In het tweede lid is toegevoegd dat de lading moet bestaan uit één of meerdere voertuigen. Hiermee wordt verduidelijkt dat deze lengte-overschrijding alleen is toegestaan als er voertuigen worden vervoerd.

Onderdeel BK

De toegestane maximum massa van een aanhanger wordt afgeleid van het kentekenbewijs. Aan het artikel wordt toegevoegd dat wanneer er geen toegestane maximum massa op het kentekenbewijs is opgenomen of het een in het buitenland geregistreerd voertuig betreft, het voertuig inclusief lading niet zwaarder mag zijn dan de technisch toegestane massa. Deze massa kan ook bepaald worden door de som van de aslasten eventueel aangevuld met de druk op de koppeling.

Onderdeel BL

De voertuigen moeten voldoen aan de voor die classificatie geldende eisen die ingeval van bedrijfsauto's mede gericht zijn op het gebruik van het voertuig in snelverkeer. Dit geldt ook voor wegreintjes. Gebleken is dat wegreintjes en de interne transportmiddelen in praktijk een hogere technische toegestane maximummassa samenstel kennen dan gebruikelijk is voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid hoger dan 25 km/h.

Om deze specifieke groep voertuigen te kunnen blijven gebruiken vervallen met dit wijzigingsonderdeel de specifieke beperkingen. Daardoor worden de toegestane maximummassa's leidend. Gezien de lage snelheden en de aard van de voertuigen, vormt dit geen extra gevaar voor de verkeersveiligheid.

Onderdeel BM

Voor de bepaling van de toegestane last onder de bestuurde as, gestuurde as of last onder de koppeling van opleggers wordt gerekend met de massa van het voertuig in beladen toestand. De massa van het voertuig kan worden gewogen op een weegbrug. In de praktijk wordt voor het wegen van het voertuig ook gebruik gemaakt van wiel(as)lastmeters die het gewicht per as weegt. Omdat de som van de aslasten, bij opleggers vermeerderd met de last onder de koppeling, gelijk is aan de massa van het voertuig, wordt deze berekeningsmethode toegevoegd met dit wijzigingsonderdeel.

Onderdeel BP en BQ

Met deze wijziging wordt een lid toegevoegd aan het artikel waarin wordt geregeld dat aanhangwagens van de voertuigcategorie R of S met een totale massa onder de as of assen van meer dan 3500 kg achter landbouw- of bosbouwtrekkers of mobiele machines niet ongeremd kunnen rondrijden. Het betreft een gebruikerseis. De permanente eis dat landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingstukken, met een massa in rijklare toestand van meer dan 3.500 kg, moeten zijn voorzien van een goed werkende reminrichting, bestaat al. Dit is geregeld in artikel 5.14.31 van de Regeling voertuigen. Door de toevoeging van deze gebruikerseis wordt voorkomen dat aanhangwagens van de voertuigcategorie R of S, die weliswaar in rijklare toestand minder dan 3.500 kg wegen maar in geladen toestand boven dit gewicht uitkomen, ongeremd mogen rondrijden.

In verband met deze wijziging wordt ook het opschrift gewijzigd.

Onderdeel BR, onder 2

In het reguliere transport is het onwenselijk dat er remslangen van het trekkende voertuig via de zij- of bovenkant van de eerste aanhangwagen aangesloten worden op de aanhangwagen daarachter. Dit kan het geval zijn wanneer er meerdere aanhangwagens van een combinatie deel uitmaken, zoals bij langere en zwaardere voertuigen (LZV). Om de werking van de remmen te borgen behoren de combinaties zo geconstrueerd te zijn, dat de voertuigen onderling aan elkaar verbonden zijn. Dit wordt met het toevoegen van het zesde lid geregeld. De bepaling geldt alleen voor één trekkend voertuig met aanhangwagens. In geval er meerdere trekkende voertuigen worden gebruikt zoals bij zwaar

transport en het afslepen van een trekker-oplegger combinatie, is het namelijk niet altijd mogelijk om de verbindingen onderling door te lussen.

Onderdeel BS

Koppelinrichtingen zijn ontworpen om onder bepaalde condities een veilige verbinding tot stand te brengen. Door een maximale speling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen te stellen wordt slijtage en beschadiging van de koppeling voorkomen. Voor de vangmuilkoppeling en schotelkoppeling geven de permanente eisen al ruimte voor speling op de koppeling van het voertuig zelf afhankelijk van de maat van de koppeling van in totaal zo'n maximaal 6 mm (dit is inclusief onderbus). Daarnaast is er nog speling op de verbinding (pen-oog) tussen het trekkende en getrokken voertuig. Dit vormt samen met de speling in het voertuig de totale speling in de verbinding. Vanwege de mogelijke speling op de koppeling zelf van het voertuig is met deze wijziging voor specifiek de vangmuilkoppeling en schotelkoppeling de toegestane speling vergroot van 3 mm naar 6 mm.

Onderdeel BT

De term 'voorziening' sluit aan bij de artikel 1 van bijlage VIII. De hulpkoppeling kan in sommige gevallen niet aangebracht worden aan de trekhaak van het trekkende voertuig. In dat geval kan de hulpkoppeling op een andere wijze aan de trekkinrichting worden gekoppeld. Bijvoorbeeld aan een speciaal aangebracht oog aan de trekkinrichting of klem die aan de schacht van de (afneembare) koppelingskogel wordt aangebracht. Daarom wordt met deze wijziging de term 'inrichting' vervangen. Vanwege een mogelijke negatieve koppelingsdruk is het niet toegestaan om de hulpkoppeling over de koppelingskogel te plaatsen, zodat deze rust op de schacht van de koppelingskogel.

Onderdeel BV

Wanneer een motorfiets wordt voorzien van een permanente zijspan dan wijzigt de voertuigcategorie. Dit is keuringsplichtig. In de meeste gevallen worden in dat geval ook remmen, banden en veersysteem aangepast. Het is mogelijk om aan een standaard motorfiets een zijspan aan te brengen, zonder verdere aanpassingen. Deze zijspan is dan ook weer te verwijderen, zonder aanpassing van de motorfiets. Door de aanpassing van artikel 6.1 wordt voorkomen het voor het aanbrengen van een dergelijke zijspan de motorfiets bij de RDW gekeurd moet worden.

Onderdeel BX

Het opschrift van de paragraaf wordt in lijn wordt gebracht met het opschrift van het hoofdstuk dat aangeeft dat voor bepaalde wijzigingen in de bouw of inrichting van het voertuig een wijziging van de goedkeuring van het voertuig moet plaatsvinden.

Onderdeel BY

Met deze wijziging wordt de hybride aandrijflijn toegevoegd aan het artikel 6.2. Tevens is artikel 6.2 uitgebreid met de wijziging van elektrische of hybride

aandrijflijnen. Dit gaat dan bijvoorbeeld om het plaatsen van een ander accupakket of om het er een plug-in hybride van te maken.

De eisen voor de ombouw zijn op een dusdanig hoog niveau dat het voor voertuigen die in gebruik zijn genomen vóór 1 juli 2027 verantwoord is om deze eisen blijvend te maken op een niveau zoals deze golden op 30 juni 2027. In de praktijk betekent dit het niveau van VN/ECE Reglement 100, wijzigingsreeks 02, supplement 03, voor de voertuigcategorieën M & N. Voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 30 juni 2027 zijn dan de eisen van toepassing die gelden op het moment van de aanvraag.

Onderdeel BX

De toegestane afwijking van de wielbasis van bromfietsen ten opzichte van hetgeen in het kentekenregister geregistreerd staat, wordt verruimd van 2% naar 3%. Dit percentage is gelijk aan de toegestane afwijking zoals die wordt gehanteerd bij de audit op de Conformity of Production (CoP-audit). Met deze verruiming van de Regeling voertuigen wordt voorkomen dat goedgekeurde voertuigen alsnog niet voldoen aan de eisen in de Regeling voertuigen.

Onderdeel BY

Wijzigingen op het remsysteem en de stuurinrichting die van invloed zijn op de bedieningsplaats, bedieningsmanier en bedieningskracht zijn al keuringsplichtig. Omdat goedwerkende rem- en stuurinrichtingen essentieel zijn voor de veiligheid van het voertuig in het verkeer en de inzittenden van het voertuig, is het wenselijk dat ook andere aanpassingen aan het remsysteem en stuurinrichting gekeurd worden door de RDW. Met deze wijziging wordt dit geregeld. Het gaat dan bijvoorbeeld bij remsystemen om het vergroten van de hoofdremscilinder of het toepassen van sportievere remsystemen met grotere remschijven en -klauwen. Voor stuursystemen geldt dit dan bijvoorbeeld ook voor het wijzigen van hydraulische naar elektrische ondersteuning.

Onderdeel CC

Moderne voertuigen zijn voorzien van diverse systemen die de bestuurder ondersteunen, waarschuwen en in de toekomst taken overnemen van de bestuurder. Deze rij(hulp)systemen worden ADAS en ADS-systemen genoemd. Voorbeelden hiervan zijn Adaptive Cruise Control en ALKS (geautomatiseerd systeem voor rijstrookassistentie). Met dit onderdeel wordt geregeld dat een wijziging aan een voertuig die invloed heeft op het functioneren van dergelijke systemen, keuringsplichtig wordt. Wanneer dergelijke systemen niet goed functioneren of onjuist zijn afgesteld kan dit bij gebruik voor gevaarlijke situaties in het verkeer zorgen.

Onderdeel CD

Wanneer een voertuig uit meerdere delen samengesteld wordt, is het grootste deel bepalend voor de vaststelling van het chassisnummer. Voor het bepalen hiervan moest eerst de totale inhoud van de carrosserie opgemeten en berekend worden om vervolgens de grootste helft te bepalen. Dit blijkt in de praktijk erg lastig uitvoerbaar en zorgt voor verschillende uitkomsten. Vanwege uitvoerbaarheid wordt in de praktijk al hiervoor naar het vloeroppervlak gekeken

en niet naar de inhoud van het voertuig. Voor de bepaling van het grootste deel (oppervlakte) van de rechthoek wordt een virtuele rechthoek aan de onderzijde van de carrosserie uitgezet. De korte zijde van de rechthoek wordt bepaald aan de hand van de dorpels links en rechts en de lange zijde aan de hand van de bumperbalken voor en achter. Het bepalen van de grootste helft van de rechthoek is vervolgens eenvoudig uitvoerbaar. Met deze wijziging wordt geregeld dat voor de bepaling van het grootste gedeelte wordt uit uitgegaan van het vloeroppervlak.

Onderdeel CE, onder 3, onder b en c

Met deze wijziging wordt geregeld dat de datum van eerste toelating ook wordt vastgesteld aan de hand van documentatie afgegeven door de fabrikant, bijvoorbeeld een certificaat van overeenstemming (CvO).

Onderdeel CF, onder 1, onder a en b

Via de uitmonding van het uitlaatsysteem wordt onder meer de werking van de katalysator gemeten. Een uitlaat kan meer uitmondingen hebben met per uitmonding een katalysator. Om de werking van beide katalysatoren te controleren wordt met deze wijziging toegevoegd dat in deze situatie via alle uitmondingen van de uitlaat de uitstoot gemeten wordt. Het is onwenselijk dat een voertuig wordt goedgekeurd wanneer één katalysator kapot is. Ook wordt hiermee voorkomen dat er een keuze kan worden gemaakt in welke katalysator wordt gemeten tijdens de keuring.

Onderdeel CF, onder 1, onder e

Met deze wijziging wordt geregeld dat aan de lijst met specifieke voertuigen die niet hoeven te voldoen aan artikel 42, eerst tot en met vijfde lid, van bijlage VIII, bij enkele voertuigtypen wordt toegevoegd dat het om voertuigen gaat met een datum van eerste toelating tot en met 31-12-2005. Zo blijft deze uitzondering beperkt tot de bedoelde beperkte groep voertuigen.

Onderdeel CF, onder 2

Deeltjestellers die gebruikt worden moeten de juiste waarden aangeven. In de praktijk is gebleken dat lekkage bij deeltjestellers regelmatig voorkomt. De meetwaarde kan door deze lekkage lager zijn waardoor een defect roetfilter mogelijk onterecht goedgekeurd kan worden. Met deze wijziging moet voorafgaand aan elke test een lek of schoneluchttest worden uitgevoerd. Hiermee worden eventuele defecten aan de deeltjesteller voorafgaand aan de test gesignaleerd.

Onderdeel CF, onder 3

De eisen voor het remverschil van minder dan 30% en van meer dan 30% waren reeds geregeld, maar de eisen van het remverschil van exact 30% waren nog niet vastgelegd. Met deze wijziging is die omissie hersteld.

ARTIKEL II

Dit artikel bepaalt dat de regeling in werking treedt per 1 juli 2027.
De termijn van twee maanden tussen de publicatie van de wijzigingsregeling en het tijdstip van inwerkingtreding wordt in acht genomen.

ARTIKEL III

Dit artikel bepaalt dat de regeling zal worden aangehaald als: Regeling periodiek onderhoud Regeling voertuigen 2026

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V. Karremans

CONCEPT