

VERSIE TEN BEHOEVE VAN INTERNETCONSULTATIE

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

Toelichting

Algemeen deel

1. Inleiding en aanleiding

Deze regeling strekt tot aanpassing van diverse ministeriële regelingen in verband met de invoering van een APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers (hierna: LBT's) en een registratie- en kentekenplicht voor motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS'en), mobiele machines (hierna: MM's) en door die voertuigen voortbewogen aanhangwagens (hierna: LBTA's).

De kentekenplicht is met ingang van 1 januari 2021 ingevoerd als gevolg van de inwerkingtreding van de Wet van 20 mei 2020 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Stb. 2020, 167) (hierna: de wijzigingswet).

2. Hoofdpijnen van de regeling

De in deze regeling opgenomen wijzigingen vloeien alle voort uit de hiervoor genoemde invoering van de APK-, registratie- en kentekenplicht en de daarmee samenhangende wijzigingen van het Besluit voertuigen en het Kentekenreglement in het Besluit van **PM** tot wijziging van het Besluit voertuigen, het Kentekenreglement, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en enige andere besluiten ter implementatie van richtlijn nr. 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) en enige andere wijzigingen (Stb. 2020, **PM**) (hierna: het wijzigingsbesluit).

3. Gevolgen

Deze regeling heeft over het algemeen geen andere gevolgen voor de administratieve lasten of de nalevingskosten dan die al eerder zijn beschreven bij de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit. De administratieve lasten en nalevingskosten die het gevolg waren van de kentekenplicht zijn inzichtelijk gemaakt in hoofdstuk 6 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet (Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 16-20).

Met het oog op lastenvermindering is gekozen voor het slechts verplichten van een kentekenplaat aan de achterzijde voor LBT's, MMBS'en, en MM's. Dit is verwerkt in verschillende regelingen. Hierbij wordt opgemerkt dat voor LBT's, MMBS'en en MM's die buiten Nederland rijden ook een kentekenplaat aan de voorzijde verplicht kan zijn volgens de daar geldende regelgeving. Daarnaast is het toegestaan dat op het getrokken voertuig dat niet-kentekenplichtig is een (witte respectievelijk blauwe) kentekenplaat wordt gemonteerd van één van de (land)bouwvoertuigen van de eigenaar of houder van

het trekkende voertuig. Dit scheelt voor de houder het veelvuldig wisselen van kentekenplaten.

Ook hoeven reeds in gebruik zijnde voertuigen niet met terugwerkende kracht te worden voorzien van kentekenplaatverlichting en is de verplichting tot het voeren van een afgeknotte oranje driehoek (overeenkomstig VN/ECE-reglement nr. 69) niet meer verplicht, overeenkomstig de Europese regelgeving.

Er zijn nog enige aanvullende administratieve lasten en nalevingskosten die nog niet eerder zijn beschreven, ten aanzien van het verkrijgen en behouden van een erkenning voor het uitvoeren van een APK voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Deze zullen naar verwachting niet meer bedragen dan voor elke andere erkenninghouder. Een bedrijf dat nu al een erkenning voor het uitvoeren van de APK heeft, zal hier naar verwachting eenvoudiger aan kunnen voldoen. Hoeveel het precies gaat kosten, is moeilijk in te schatten en is erg afhankelijk van het soort bedrijf en hoe het specifieke bedrijf is uitgerust met apparatuur. Voor de APK moet naar verwachting wel wat apparatuur aangeschaft worden. In de gewijzigde Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK zijn alleen de noodzakelijke instrumenten verplicht, en bijvoorbeeld niet een inspectieput of hefinrichting. Dit beperkt de kosten aanzienlijk.

De RDW heeft een enquête uitgevoerd onder landbouwmechanisatiebedrijven en andere bedrijven die mogelijk de APK voor LBT's met een maximumconstructie van meer dan 40 km/h willen uitvoeren. Daaruit bleek dat er onder de landbouwmechanisatiebedrijven voldoende animo is voor het aanvragen van een erkenning voor de APK voor LBT's met een maximumconstructie van meer dan 40 km/h, en dat dit ook zal resulteren in een voldoende geografische spreiding over Nederland. Zodoende kan iedere eigenaar of houder van een LBT met een maximumconstructie van meer dan 40 km/h voor de APK (relatief) dichtbij een APK-keuringsstation vinden.

Wat betreft de aanpassing van de toetsmatrijzen voor de theorie- en praktijkexamens voor de rijbewijscategorie T wordt het volgende opgemerkt. Er zijn kosten die de instellingen moeten maken om toetsmateriaal aan te passen op de nieuwe vereisten. Uitgevers hebben aangegeven dat hun lesmateriaal digitaal is en de kosten zitten hem dan in het aanpassen van het examenmateriaal, dat enige tijd kost. Er hoeft geen fysiek lesmateriaal, zoals boeken en dergelijke, opnieuw gedrukt te worden. Hoe groot de tijdsbelasting en daarmee de kosten exact zijn, is niet vast te stellen. Vanuit de sector wordt daarover ook geen helder beeld gekregen. De verwachting is dat deze relatief gering zijn en niet meer dan ten hoogste enkele tienduizenden euro bedragen. Het overgrote deel van de vereisten blijft immers in stand. De branche is ook goed op de wijzigingen voorbereid, omdat de wijzigingen zijn afgestemd met de branche. Opleiders zijn voorafgaand aan de inwerkingtreding via een klankbordgroep op de hoogte gebracht van het feit dat er wijzigingen aan kwamen. Ook uitgevers zijn hierover tijdig geïnformeerd. Zij zagen de wijzigingen aankomen en zijn op tijd begonnen met de voorbereidingen.

4. Consultatie en advies

Op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer, is het ontwerp van deze wijzigingsregeling met het oog op een uitvoeringstoets voorgelegd aan de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW). De RDW heeft in dat kader aangegeven zich in deze wijzigingsregeling te kunnen vinden.

Voorts zijn enkele elementen van deze wijzigingsregeling aangedragen door en afgestemd met de vertegenwoordigers van de RDW, de Inspectie Leefomgeving en Transport, het openbaar ministerie en de nationale politie.

In verschillende stadia zijn de elementen van deze wijzigingsregeling dan wel is het ontwerp van deze wijzigingsregeling ter consultatie voorgelegd aan de te onderscheiden belangenorganisaties in de voertuig- en vervoersbranche. Met de in dat kader ontvangen reacties is zoveel mogelijk rekening gehouden.

PM Internetconsultatie

PM ATR

5. Notificatie

Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op 15 september 2020 voorgelegd aan de Europese Commissie ter voldoening aan het bepaalde in artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241; notificatienummer 2020/0576/NL). Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen. **PM.**

6. Overgangsrecht en inwerkingtreding

De inwerkingtreding van deze regeling vindt grotendeels plaats tegelijkertijd met de wijzigingswet, op 1 januari 2021. Daarop zijn enkele uitzonderingen gemaakt.

De wijziging van de toetsmatrijs voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorie T met betrekking tot de registratie- en kentekenplaatplicht, de APK-plicht en het Kentekenreglement (toetsterm 6.1) zal per 1 juli 2021 plaatsvinden. Vragen hierover zullen dus niet direct na de inwerkingtreding van de APK-, registratie- en kentekenplicht worden gesteld in het theorie-examen. Hiervoor is gekozen omdat op 1 januari 2021 de zogenoemde conversieperiode¹ start en de gevolgen van de gewijzigde regelgeving in de eerste helft van 2021 nog relatief nieuw en onbekend zijn.

Vanwege het feit dat de algehele kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's geldt vanaf 1 januari 2025, is bepaald dat met ingang van die datum de uitzondering op het innemen van kentekenplaten bij het door erkenninghouders (autohandelaren en dealers) in bedrijfsvoorraad nemen van dergelijke voertuigen, waarvoor geen kenteken is afgegeven, weer vervalt.

Omdat het betrokken bedrijfsleven afdoende op de hoogte is van de voorgenomen wijzigingen en spoedige inwerkingtreding ervan gewenst is, mede vanwege een lopende infractieprocedure van de Europese Commissie in verband met niet tijdige implementatie van APK-plicht voor snelle LBT's uit richtlijn 2014/45/EU, is

¹ De periode van één jaar waarin voor die datum in het verkeer gebrachte LBT's, MMBS'en en LBTA's via een administratief proces door het door de eigenaar of houder zelf aanleveren van gegevens kan worden geregistreerd in het kentekenregister.

in overeenstemming met aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving afgezien van het hanteren van een invoeringstermijn.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Artikelsgewijs deel

Artikel I (Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten)

Onderdeel A (artikel 20, derde lid)

Ook LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die voor 1 januari 1978 in gebruik genomen zijn, mogen worden voorzien van zogenoemde historische kentekenplaten. Omdat LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's pas na 1 januari 2021 registratieplichtig geworden zijn, zou vasthouden aan de eis van artikel 20, derde lid, tweede zin, van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten hebben betekent dat er geen historische kentekenplaten voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's afgegeven mogen worden. Dat is voorkomen met deze wijziging.

onderdeel B (artikel 21)

Artikel 21 van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten is aangepast vanwege de verplichting om alleen een kentekenplaat aan de achterzijde te voeren.

Model 27.13 is toegevoegd, omdat deze in de bijlage ontbrak. Deze bijlage zal overigens op korte termijn bij een volgende wijziging integraal worden vervangen ten behoeve van de leesbaarheid ervan.

Er zullen ook handelaarskenteken worden uitgegeven voor LBT's, MMBS'en en MM's. Het nieuwe vierde lid van artikel 21 van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten bepaalt voor die voertuigsoorten hoeveel kentekenplaten van welke modellen worden afgegeven.

Onderdeel C (artikel 25)

Dit betreft een uitgewerkte bepaling en kon daarom vervallen.

Artikel II en III (bijlagen bij de Regeling eisen praktijkexamen rijbewijscategorie T en de Regeling eisen theorie-examen rijbewijscategorie T)

In verband met de wijzigingswet en de daaruit voortvloeiende wijzigingen zijn met deze regeling aanpassingen in de toetsmatrijzen theorie en praktijk voor het rijbewijsexamen T doorgevoerd voor de nieuwe eisen die gelden voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's. Daarnaast heeft het CBR in samenwerking met diverse stakeholders de toetsmatrijzen geëvalueerd, en zijn op basis daarvan kleine verbeteringen doorgevoerd.

Artikel IV (Regeling erkenning bedrijfsvoorraad)

Onderdeel A (artikel 8)

Voorheen hield artikel 8 van de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad in dat een omgevingsvergunning nodig was voor het bewerken van autowrakken, afgedankte motorfietsen of afgedankte bromfietsen. Hierbij werd er echter geen rekening mee gehouden dat er ook bedrijven zijn die (uitsluitend) overige voertuigwrakken bewerken, bijvoorbeeld bedrijfsauto's zwaarder dan 3.500 kg. Nu er ook sprake is van kentekening van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's, zouden ook bedrijven die dergelijke voertuigen demonteren de bevoegdheid tot Online Registratie Autodemontage (de bevoegdheid, bedoeld in artikel 46, tweede lid, onderdeel c, van het Kentekenreglement) willen aanvragen. Het is echter niet nodig en niet

relevant dat zij een omgevingsvergunning hebben voor het bewerken van autowrakken, afgedankte motorfietsen of afgedankte bromfietsen. Die bedrijven moeten een omgevingsvergunning hebben voor het bewerken van wrakken van LBT's, MMBS'en en MM's ('overige voertuigwrakken' in de zin van bijlage I bij het Besluit omgevingsrecht). Met de aanpassing van artikel 8 van de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad is het voor elk bedrijf dat voertuigen demonteert nodig om een omgevingsvergunning te hebben voor de demontage van de voertuigen dat het bedrijf demonteert.

Onderdeel B (artikel 10a)

Artikel 10a van de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad betreft de innameplicht van kentekenplaten van voertuigen die in de bedrijfsvoorraad worden opgenomen. Deze plicht geldt ook voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's nu die ook worden geregistreerd en een kenteken krijgen. Met het oog op lastenvermindering is gekozen voor het slechts verplichten van een kentekenplaat aan de achterzijde voor LBT's, MMBS'en, en MM's. Artikel 10a van de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad is hierop aangepast.

Er wordt wel een derde lid toegevoegd aan dit artikel voor de gevallen waarin een voertuig nog geen kentekenplaat voert. Dat is immers op grond van artikel III van de wijzigingswet tot 1 januari 2025 nog niet algemeen verplicht. Vanaf 1 januari 2025 moet wel elk voertuig een kentekenplaat voeren, dus dan vervalt het nieuwe derde lid.

Artikel V (Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK)

Onderdeel A (artikel 8)

In artikel 8 is een lid ingevoegd. Doordat de emissie-eisen voor landbouw- en bosbouwtrekkers niet van toepassing zijn, omdat dit een nationale kop zou zijn, is een roetmeting niet van toepassing en zijn ook de eisen voor de afzuiging ten behoeve van de roetmeter niet van toepassing. Desalniettemin is wel vereist dat de keuringsruimte ten minste is voorzien van een voorziening waarmee uitlaatgassen direct door een daartoe bestemde opening naar buiten kunnen worden gevoerd.

Onderdeel B (artikel 9)

De verplichting om een hefbrug of inspectieput te hebben, geldt niet voor de ruimte waarin LBT's worden gekeurd. Een hefbrug en een inspectieput worden niet nodig geoordeeld voor het kunnen uitvoeren van de keuring van een LBT. Wanneer een inspectieput aanwezig is, moet deze voldoen aan de eisen daarvoor die in artikel 9 de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK zijn opgenomen.

Onderdelen C, F en I (nieuw artikel 9a en wijziging artikelen 16 en 28, eerste lid)

Artikel 11 van richtlijn 2014/45/EU vereist dat de ruime waarin LBT's worden gekeurd geschikt is om de afstelling van de dimlichten van de LBT's te beoordelen. Dat is geregeld in het nieuwe artikel 9a van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK.

De invoeging van het nieuwe artikel 9a leidt tot wetstechnische wijzigingen in de artikelen 16 en 28, eerste lid, van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK.

Onderdeel D (artikel 11)

In artikel 11 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK zijn twee eisen opgenomen ten aanzien van de apparatuur die aanwezig moet zijn specifiek voor de keuring van LBT's.

In onderdeel c is bepaald dat een meetband aanwezig moet zijn die minimaal 20 meter lang is, net als bij voertuigen die zwaarder zijn dan 3.500 kg.

In onderdeel h is bepaald dat voor de erkenning voor het uitvoeren van de keuring van LBT's in de keuringsruimte een rollenrembanktest of een zelfregistrerende remvertragsmeter aanwezig moet zijn. De aanvrager van de erkenning heeft de vrije keuze tussen deze twee apparaten, voor zover de aanvraag betrekking heeft op de keuring van LBT's. De investeringskosten van een remvertragsmeter zijn veel lager dan voor een rollenrembanktest. De remvertragsmeters zijn reeds op de markt en zijn daarmee een goed alternatief. In tegenstelling tot bij een erkenning voor voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg is de rollenrembanktest dus niet verplicht, maar het aanwezig zijn van een platenrembanktest is niet voldoende.

Onderdeel E (artikel 12)

In onderdeel a is aangegeven dat de apparaten die in dat onderdeel zijn genoemd, niet (allemaal) nodig zijn voor de keuringsplaats waar (uitsluitend) landbouw- of bosbouwtrekkers worden gekeurd. De daarvoor vereiste apparaten worden genoemd in het nieuwe onderdeel e van artikel 12. Daarbij wordt wel verwezen naar de apparaten, genoemd in de onderdelen a en b. In aanvulling daarop is een hydraulische manometer nodig om de remdruk van landbouw- en bosbouwtrekkers te meten om zo te waarborgen dat de drukken niet te laag of te hoog zijn voor het te trekken voertuigen. Dit apparaat is speciaal ontworpen om remdrukken voor dit soort voertuigen te meten. De apparaten, genoemd in de onderdelen c en d, zijn niet vereist, omdat er bij landbouw- en bosbouwtrekkers geen keuring plaatsvindt aan de hand van een emissie-eis.

Onderdeel G (artikel 19c)

Omdat LBT's een specifieke categorie voertuigen vormen met specifieke keuringseisen, is voor het keuren van LBT's een apart examen voorgeschreven, het examen keurmeester periodieke keuring landbouw- en bosbouwtrekkers. Artikel 19c van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK is om die reden aangepast door toevoeging van de nieuwe bijbehorende examens in de onderdelen c en f.

In onderdeel h (nieuw) van het eerste lid en in het tweede lid van artikel 19c zijn wetstechnische wijzigingen doorgevoerd voortvloeiend uit het invoegen van de nieuwe onderdelen c en f in het eerste lid.

Onderdeel H (artikel 20)

Omdat LBT's een specifieke categorie voertuigen vormen met specifieke keuringseisen is voor het keuren van LBT's een apart examen voorgeschreven, het examen keurmeester periodieke keuring landbouw- en bosbouwtrekkers. Het behalen van dat examen leidt tot het gelijknamige diploma.

Artikel VI (Regeling handelaarskentekens en –kentekenbewijzen)

Onderdeel A (nieuw artikel 1a)

Dit nieuwe artikel is toegevoegd naar aanleiding van de wijziging van artikel 3 van het Kentekenreglement.² Hierin worden de te gebruiken combinaties van letters en cijfers bepaald. Hierdoor is de wijze van regulering van handelaarskentekens in overeenstemming gebracht met de wijze van regelen van de reguliere kentekens (in de Regeling kentekens en kentekenplaten).

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel B (artikel 2, eerste lid, onderdeel b)

In artikel 3, onderdeel c, van het Kentekenreglement is voor het handelaarskenteken voor LBT's, MMBS'en en MM's een aparte lettercombinatie geïntroduceerd: de lettercombinatie LH. Voor deze voertuigen mag, net als voor aanhangwagens, degene aan wie de handelaarskentekens zijn opgegeven over ten hoogste drie handelaarskentekenplaten beschikken, en wel één van elk van de toepasselijke modellen. Voor LBTA's geldt de voor aanhangwagens al bekende lettercombinatie OA, overeenkomstig artikel 3, onderdeel d, van het Kentekenreglement.

Onderdeel C (artikelen 7 en 8)

Deze uitgewerkte bepalingen konden vervallen.

Artikel VII (Regeling kentekens en kentekenplaten)

Onderdeel A (artikel 1, tweede lid)

De nieuwe onderdelen b, c en d van artikel 1, tweede lid, van de Regeling kentekens en kentekenplaten vloeien voort uit de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2021, zijn vervangen door artikel 4, derde lid, onderdelen a, b en c, van het Kentekenreglement. De verwijzingen zijn hierop aangepast. Daarnaast is in de genoemde onderdelen van artikel 1, tweede lid, van de Regeling kentekens en kentekenplaten op grond van artikel 40, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen welke letter- en cijfercombinaties voor de desbetreffende kentekens worden gebruikt. Bovendien is in het nieuwe onderdeel c, betreffende transitokentekens, de exacte indeling van het kenteken open gelaten. Deze kan door de RDW worden bepaald, mits het kenteken dus uit twee of drie groepen van letters en cijfers bestaat. In verband met de automatisering van de transitokentekens is het wenselijk om dit nu al voor deze kentekens te bepalen. Mogelijk wordt de indeling van de andere kentekens op een later moment eveneens overgelaten aan de RDW.

Onderdeel B (artikel 3)

Onder 1

Overeenkomstig de personenauto's en bedrijfsauto's is de mogelijkheid geschapen dat oldtimers in gebruik genomen vóór 1 januari 1978 blauwe kentekenplaten mogen voeren. De voertuigen die een GV-kenteken hadden en waren afgegeven vóór 1 januari 1978 hadden reeds blauwe kentekenplaten. Omdat de ruimte voor de kentekenplaat bij landbouw- of bosbouwtrekkers is vastgelegd in Europese regelgeving is tevens gekozen voor bestaande modellen die passen in deze ruimte.

Onder 2

² Zie artikel III, onderdeel C, van het wijzigingsbesluit.

Deze wijziging is het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vijfde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2021, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement. De verwijzing is hierop aangepast.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onder 3

Als gevolg van het vervallen per 1 januari 2021 van het GV-kenteken als bijzonder kenteken kon artikel 3, vierde lid, onderdeel c, van de Regeling kentekens en kentekenplaten eveneens vervallen.

Onder 4

Dit betreft een redactionele verbetering.

Onderdeel C (artikel 7)

Onder 1 en 2

Met het oog op lastenvermindering is gekozen voor het slechts verplichten van een kentekenplaat aan de achterzijde voor LBT's, MMBS'en en MM's. Artikel 7 van de Regeling kentekens en kentekenplaten is hierop aangepast.

Onder 3

Artikel 37, tweede lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt met ingang van 1 januari 2021 dat LBTA's moeten zijn voorzien van het kenteken van een LBT, MMBS of MM waarvan de eigenaar of houder ook de eigenaar of houder is van die LBTA. Omdat dit afwijkt van de regel voor niet-kentekenplichtige aanhangwagens is artikel 7 van de Regeling kentekens en kentekenplaten hierop worden aangepast.

Onder 4

Artikel 7, zevende lid, van de Regeling kentekens en kentekenplaten bepaalde dat de kentekenplaat maximaal 2 meter boven het wegdek op het motorrijtuig mag zijn bevestigd. Op grond van de Europese regelgeving die de plaats van de kentekenplaat beschrijft was 2 meter te laag. Daarom is die maximale hoogte verhoogd tot 4 meter.

Onderdeel D (bijlage)

Onder 1

Deze wijziging maakt in het opschrift van de modellen 3.1 en 4.1 duidelijk dat deze donkerblauwe kentekenplaten ook gebruikt kunnen worden bij landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen kentekenplichtige aanhangwagens.

Onder 2, 7 en 8

Deze wijzigingen zijn het gevolg van het vervallen van de zogenoemde GV-kentekens als bijzonder kenteken (en wordt onder 7 een redactionele verbetering doorgevoerd).

Onder 3 en 5

Met deze wijzigingen zijn de modellen aangewezen voor kentekenplaten die afgegeven mogen worden voor LBT's, MMBS'en en MM's.

Onder 4

Deze wijziging is het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vijfde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2017, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement. De verwijzingen is hierop aangepast.

Onder 6

Model 27.23 miste in de bijlage bij de Regeling kentekens en kentekenplaten.

Artikel VIII (artikel 9, aanhef, van de Regeling legitimatievoorschriften tenaamstelling en kentekenplaten)

Deze wijziging is het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vijfde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2021, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement. De verwijzing is hierop aangepast.

Artikel IX (artikel 1, eerste lid, van de Regeling mobiele-objectenregister)

In het mobiele-objectenregister kunnen niet-kentekenplichtige motorrijtuigen worden geregistreerd. Omdat LBT's, MMBS'en en MM's nu kentekenplichtig zijn geworden, hebben ze geen plaats meer in het mobiele-objectenregister. De Regeling mobiele-objectenregister is daarop aangepast.

Artikel X (artikel 6, onderdeel g, van de Regeling optische en geluidssignalen 2009)

In artikel 6, onderdeel g, van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 worden naast MMBS'en ook MM's genoemd. De voertuigsoort MM is immers de opvolger van de voertuigsoort MMBS, dus daarvoor gelden dezelfde regels.

Artikel XI (Regeling tenaamstelling en kentekenbewijzen)

Onderdeel A (artikel 1)

Deze toevoegingen zijn het gevolg van de toevoeging van LBT's, MMBS'en en MM's aan artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Regeling tenaamstelling en kentekenbewijzen.

Onderdeel B (artikel 2)

Onder 1

Voor een LBT, een MMBS of een MM wordt evenals voor andere motorrijtuigen die na 31 december 2013 tenaamgesteld zijn een kentekencard afgegeven.

Onder 2 en 3

Deze wijzigingen zijn het gevolg van het vervallen van de zogenoemde GV-kentekens als bijzonder kenteken.

Onder 4

Deze wijzigingen zijn het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vijfde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2021, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement. De verwijzingen zijn hierop aangepast.

Onderdeel C (artikel 3)

Deze wijziging is het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, zesde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2017, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel c, van het Kentekenreglement. De verwijzing is hierop aangepast.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel D, onder 1 (artikel 8, tweede lid)

Nu LBT's, MMBS'en en MM's worden geregistreerd, zijn deze voertuigcategorieën ook vermeld in artikel 8, tweede lid, van de Regeling tenaamstelling en kentekenbewijzen ten behoeve van vervallenverklaring van de tenaamstelling. De LBTA's vallen onder de bestaande categorie "aanhangwagens" (onderdeel g (nieuw)).

Onderdeel D, onder 2, onder a en b (artikel 8, derde lid, aanhef en onderdeel a)

De wijzigingen onder a en b betreffen redactionele verbeteringen en een wijziging ten aanzien van te overleggen documenten voor het laten vervallen van een tenaamstelling wegens uitsluitend gebruik op een bedrijfsterrein. Een uittreksel uit het Kadaster zoals dat voorheen werd vereist bevat meer gegevens dan noodzakelijk. Omdat enkel het gebruiksdoel van het desbetreffende terrein waarop het voertuig gaat rijden van belang is, is een document dat dat aannemelijk maakt voldoende. Dit is uiteindelijk ter beoordeling aan de RDW.

Onderdeel D, onder 2, onder c (artikel 8, derde lid, nieuw onderdeel b)

Er is een nieuw onderdeel b ingevoegd specifiek voor voertuigen die in de land- of bosbouw worden gebruikt. Deze kunnen om twee redenen niet altijd onder onderdeel a worden gebracht als reden voor het verzoek om een voertuig buiten registratie te plaatsen. De desbetreffende voertuigen worden niet op bedrijfsterreinen gebruikt, maar bijvoorbeeld op landbouwgronden of in het bos, en ze worden mogelijk niet op het eigen terrein, maar in opdracht op het terrein van een ander gebruikt, bijvoorbeeld in het kader van een opdracht. Om het toch mogelijk te maken dat de desbetreffende voertuigen buiten registratie worden geplaatst, is onderdeel b toegevoegd. Daarvoor is een overeenkomst nodig, om aan te tonen dat daadwerkelijk voor een ander werkzaamheden worden verricht, en een document waaruit het gebruiksdoel van het desbetreffende terrein blijkt, om aannemelijk te maken dat het terrein waarop de werkzaamheden worden verricht wordt gebruikt voor landbouw of bosbouw.

Onderdeel E (nieuw artikel 8a)

Hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement regelt de eerste inschrijving en tenaamstelling van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die voor 1 januari 2021 in het verkeer gebracht zijn. Dit is de zogenoemde conversie.

Om die eerste inschrijving en tenaamstelling mogelijk te maken moeten gegevens worden opgegeven. Artikel 8a van de Regeling tenaamstelling en kentekenbewijzen somt, op grond van artikel 58z, vierde lid, van het Kentekenreglement, die gegevens op.

Aangezien de conversieperiode loopt tot 1 januari 2022 vervalt dit artikel met ingang van die datum.

Onderdeel F (bijlage)

Onder 1 en 2

Deze wijzigingen zijn het gevolg van het vervallen van de zogenoemde GV-kentekens als bijzonder kenteken.

Onderdeel 3

Dit model van de zogenoemde uitvoerverklaring vervalt omdat het niet meer wordt uitgegeven sinds 1 januari 2014.

Onderdelen 4 en 5

Deze wijzigingen zijn het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vijfde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2021, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement. De verwijzingen zijn hierop aangepast.

Onderdeel 6

Voor een LBT, een MMBS of een MM wordt evenals voor andere motorrijtuigen die na 31 december 2013 te naam gesteld zijn een kentekencard volgens model D.1 afgegeven.

Artikel XII (artikel 1 van de Regeling transitokentekens)

Deze wijziging is het gevolg van de wijzigingen van artikel 4 van het Kentekenreglement. Artikel 4, vijfde lid, van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor 1 januari 2021, is vervangen door artikel 4, derde lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement. De verwijzingen is hierop aangepast.

Artikel XIII (Regeling voertuigen)

Onderdeel A (artikel 1.1)

Onder 1 tot en met 5, 7 tot en met 13, 16, 17, 19 en 21 tot en met 26

Dit betreft een redactionele verbetering. De aanpassingen worden samengebracht in het nieuwe artikel 1.1a.

Onder 6

Een dolly kan door deze wijziging nu ook een voertuig van de categorie R zijn. Daarnaast is de voornoemde redactionele verbetering ook hier doorgevoerd en is de verwijzing naar carrosserietypen gelijkgetrokken.

Onder 14

Dezelfde definitie die voor 'massa in rijklare toestand voor motorrijtuigen met beperkte snelheid' geldt, is ook van toepassing op mobiele machines.

Onder 15

Door deze wijziging kan een meeneemheftruck, naast een motorrijtuig met beperkte snelheid, ook een mobiele machine zijn.

Onder 18

Er is een definitie van 'mobiele machine' opgenomen in de Regeling voertuigen om te duiden wat een dergelijk voertuig is. Een mobiele machine (bijvoorbeeld een knik-dumper of combine) kan weliswaar goederen vervoeren, maar qua ontwerp is het niet bedoeld om dit over weg te doen. Bij een mobiele machine staat voorop dat er werkzaamheden mee worden verricht. Met werkzaamheden wordt niet alleen bedoeld werkzaamheden op, aan of bij de weg, maar ook activiteiten op het land, zoals zandwinning of bouwwerkzaamheden. Een personenauto of lichte bedrijfsauto zal in beginsel niet kunnen voldoen aan de

zinsnede "niet bedoeld voor personen- en goederenvervoer over de weg". Immers, deze voertuigen zijn ooit goedgekeurd als een voertuig voor personen- of goederenvervoer. Het geschikt maken in het ontwerp van het voertuig voor werkzaamheden wordt dan ook onwaarschijnlijk geacht.

Voor zware bedrijfsauto's geldt dat deze voertuigen na modificatie in het ontwerp, bijvoorbeeld door aanpassing van assen, wielen en spatborden, relatief eenvoudig kunnen voldoen aan de eis van "speciaal ontworpen en gebouwd voor werkzaamheden". Te denken valt aan bedrijfsauto's die hoofdzakelijk worden ingezet voor landbouwdoeleinden of voor rangeerdoeleinden op bedrijfsterreinen. Door het opnemen van de definitie van mobiele machine in de Regeling voertuigen is het mogelijk voertuigen die nog niet onder één van de drie Europese verordeningen die betrekking hebben op de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens vallen goed te keuren en toe te laten tot de weg. Het is uitdrukkelijk niet bedoeld om het mogelijk te maken dat personenauto's en lichte bedrijfsauto's worden omgebouwd naar mobiele machine.

De definitie motorrijtuig met beperkte snelheid kan na 1 januari 2020 niet meer worden toegepast op nieuwe en niet reeds in gebruik zijnde voertuigen. De meeste voertuigen in deze categorie voldoen in de praktijk aan de nieuwe definitie mobiele machine. Echter, rijdende winkels, wegtreintjes, golfkarretjes, eerder omgebouwde personenauto's, bedrijfsauto's en bussen met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h zullen voortaan onder moeten worden gebracht in reeds bestaande voertuigsoorten en de daarvoor geldende eisen moeten voldoen. De reeds in gebruik zijnde motorrijtuigen met beperkte snelheid worden eenmalig geregistreerd en uiterlijk per 1 januari 2025 voorzien van een kentekenplaat. Daarna is er geen mogelijkheid meer om een voertuig toe te laten als motorrijtuig met beperkte snelheid.

Onder 20

Naast een herschrijving van de definitie van motorrijtuig met beperkte snelheid, is nu ook het zogenoemde pluktreintje onder die definitie gebracht. Dit zijn voertuigen die gedurende het plukseizoen worden gebruikt in de fruitteelt om de kratten te vervoeren met het geplukte fruit.

Onderdeel B (nieuw artikel 1.1a)

Er is een nieuw artikel 1.1a toegevoegd als algemene begripsbepaling voor de verschillende soorten voertuigen die in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen zijn genoemd. De indeling van een voertuigsoort wordt geformaliseerd in het kentekenregister; daarin is de voertuigsoort genoemd. Dat betekent dat het kentekenregister doorslaggevend is voor de bepaling in welke soort een specifiek voertuig valt. Daar is na registratie dus geen discussie meer over mogelijk. Daarnaast is met deze begripsbepaling in algemene zin geregeld dat de indeling in een voertuigsoort indeling in een andere soort automatisch uitsluit. Een voertuig kan immers maar in één soort worden ingedeeld.

Onderdeel C (artikel 1.2)

In artikel 1.2 van de Regeling voertuigen is reeds een lijst van begripsbepalingen opgenomen van relevante Europese regelgeving. Hieraan worden een richtlijn en verordening toegevoegd, die relevant zijn voor de goedkeuring van mobiele machines.

Onderdelen D en F (nieuwe artikelen 3.1.3a en 3.5.3)

Deze artikelen zijn toegevoegd aan de bestaande afdelingen met betrekking tot de goedkeuringseisen voor respectievelijk voertuigen van de voertuigcategorieën M, N en O en voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S. In de praktijk komt het voor dat voertuigen langer, breder, hoger of zwaarder zijn dan toegestaan volgens de voor die voertuigen geldende goedkeuringseisen en permanente eisen. Dit worden ontheffingsplichtige voertuigen genoemd, omdat deze een ontheffing van de permanente eisen ten aanzien van de afmetingen of massa van de wegbeheerder of de RDW nodig hebben om gebruik te mogen maken van de weg. De RDW gaf voor deze voertuigen een nationale individuele goedkeuring af onder de voorwaarde dat voor het gebruik op de weg een ontheffing werd verkregen. In de onderhavige artikelen is deze praktijk vastgelegd. De RDW stelt de (alternatieve) voorschriften vast waaraan moet worden voldaan om voor een ontheffingsplichtig voertuig een nationale individuele goedkeuring te krijgen. Ingevolge artikel 3.9.2, eerste lid, van de Regeling voertuigen wordt ook in het kentekenregister geregistreerd dat het in dat geval gaat om een ontheffingsplichtig voertuig, en dat er dus ook een ontheffing moet zijn afgegeven om op de weg te rijden waar het voertuig op rijdt.

Onderdeel E (nieuwe afdeling 2 van hoofdstuk 3)

Voertuigen van de voertuigcategorieën M en N hebben blijkens de begripsbepalingen in artikel 3, onderdelen 15 en 16, van verordening (EU) 2018/858 een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h. Echter, er zijn ook dezelfde soort voertuigen (personenauto's en bedrijfsauto's) met een lagere maximumconstructiesnelheid. Tot nu toe waren er geen goedkeuringseisen voor deze personenauto's en bedrijfsauto's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Dit betekent dat deze voertuigen niet goedgekeurd konden worden voor toelating tot de weg. Omdat sommige van de desbetreffende voertuigen wel konden kwalificeren als motorrijtuig met beperkte snelheid, maar vanaf 1 januari 2021 niet passen binnen de voertuigcategorie mobiele machine (omdat ze niet zijn ontworpen voor werkzaamheden, maar voor vervoer van personen of goederen), zouden deze voertuigen tussen wal en schip kunnen vallen. Het betreft dan bijvoorbeeld rijdende winkels, wegtreintjes en golfkarretjes. Daartoe zijn in de gereserveerde afdeling 2 van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen goedkeuringseisen gesteld voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h die bij een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h voertuigen van de voertuigcategorieën M en N zouden zijn.

In beginsel wordt aangesloten bij de eisen die gelden voor voertuigen van de voertuigcategorieën M en N, zoals neergelegd in afdeling 1 van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen. In afwijking daarvan worden op basis van artikel 3.2.1, tweede lid, voor de goedkeuring wel enkele eisen buiten toepassing gelaten. Het nieuwe artikel 3.2.2 regelt de goedkeuring van voertuigen met een datum van eerste toelating van voor 1 januari 2021. Dit artikel zal naar verwachting weinig gebruikt worden, omdat deze voertuigen veelal tijdens de zogenoemde conversie geregistreerd zullen worden, waarvoor de goedkeuring geen vereiste is. Als een dergelijk voertuig wordt geregistreerd op of na 1 januari 2022, is de goedkeuring wel vereist.

In het nieuwe artikel 3.2.3 zijn de goedkeuringseisen voor ontheffingsplichtige voertuigen opgenomen, overeenkomstig artikel 3.1.3a (zie hiervoor).

Onderdeel G (nieuwe afdeling 6 van hoofdstuk 3)

Afdeling 6 van hoofdstuk 3 is ook gereserveerd en wordt eveneens ingevuld, ditmaal voor de nationale individuele goedkeuring van MM's. Dit betreft een nieuwe nationale voertuigcategorie, waarvoor goedkeuring gewenst is. Omdat er ten aanzien van voor de weg bestemde voertuigen vanuit de Europese voertuigregelgeving (nog) geen goedkeuringsregels zijn, wordt voor de goedkeuring aangesloten bij de eisen voor niet voor de weg bestemde mobiele machines (Verordening (EU) 2016/1628) en de Machinerichtlijn (Richtlijn 2006/42/EG). In aanvulling daarop wordt aangesloten bij enkele regels uit de voertuigregelgeving en de voor mobiele machines geldende permanente eisen. De voertuigveiligheid voor het gebruik op de weg moet immers afzonderlijk gewaarborgd worden; Verordening (EU) 2016/1628 en de Machinerichtlijn zijn daar niet op gericht. Voor het overige is voor de inhoud van deze nieuwe afdeling aangesloten bij afdeling 5 van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen (inclusief het nieuwe artikel 3.5.4, zie hiervoor), die betrekking heeft op de goedkeuring van voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S.

Onderdeel H (nieuw artikel 3.8.3)

Het is wenselijk dat voor reminrichtingen die zijn bedoeld voor mobiele machines een afzonderlijke nationale individuele goedkeuring kan worden gegeven. Daartoe is artikel 3.8.3 geïntroduceerd, die aansluit bij de vergelijkbare nationale (type)goedkeuring van reminrichtingen voor voertuigen van de voertuigcategorie O3 of O4. In tegenstelling daarmee is echter geen sprake van Europese goedkeuringseisen, maar enkel nationale permanente eisen. Omdat het voertuig waarin de reminrichting wordt geplaatst in beginsel te allen tijde moet voldoen aan de permanente eisen, is het niet wenselijk dat voor de nationale individuele goedkeuring door de RDW alternatieve voorschriften worden vastgesteld.

Onderdeel I (wijziging artikel 3.10.1)

In artikel 3.10.1 worden voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S (LBT's en LBTA's) die vóór 1 januari 2016 in gebruik zijn genomen en MM's die in artikel 1b van het Kentekenreglement zijn uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht, uitgezonderd van de goedkeuringsplicht. Voertuigen van de voertuigcategorieën T, C, R en S zijn op grond van Verordening (EU) 167/2013 pas sinds 1 januari 2016 goedkeuringsplichtig. Bij de MM's die zijn uitgezonderd van de kentekenplicht gaat het grofweg om voertuigen waarvan de bestuurders zijn vrijgesteld van de rijbewijsplicht en een aantal bijzondere voertuigen, zoals relatief smalle voertuigen, niet zijnde landbouw- of bosbouwvoertuigen met een maximale breedte van 1,30 meter en die speciaal bestemd en uitgerust zijn voor maaien, vegen, uitwerpselen op te zuigen, ter bestrijding van gladheid, sneeuw en onkruid. Daarnaast geldt de vrijstelling ook voor bepaalde heftrucks, zogenoemde pluktreintjes, meeneemheftrucks, motorvoertuigen met een maximumconstructiesnelheid lager dan 6 km/h of met één as. Verder zijn bepaalde motorvoertuigen die zich uitsluitend op dat weggedeelte bevinden ten behoeve van die werkzaamheden op of aan de weg, uitgezonderd. Ook aanhangwagens die in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 2021 en niet harder kunnen dan 25 km/h en aanhangwagens die niet rond een verticale as draaibaar verbonden, zijn uitgezonderd. Daarbij valt te denken aan een ploeg die star in de hefinrichting hangt met een steunwiel op het wegdek die voorkomt dat er te weinig wieldruk op de bestuurde as van het trekkende voertuig ontstaat. De afwezigheid van een goedkeuringsplicht heeft geen effect op de verkeersveiligheid, omdat deze voertuigsoorten niet op grote schaal op de weg

worden gebruikt, en dan slechts voor specifieke doeleinden. Bovendien is als ze op de weg rijden niet na te gaan of al dan niet aan de goedkeuring wordt voldaan, omdat er geen registratie van (de goedkeuring van) het voertuig is.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel J (artikel 5.1a.3)

In artikel 5.1a.3 wordt bepaald wanneer een samenstel van wielen die op één wielnaaf zijn gemonteerd, worden aangemerkt als één wiel. Hierop zijn een aantal uitzonderingen waaronder landbouw- of bosbouwtrekkers en MMBS-en omdat bij deze voertuigen omwille van de soort grond of teelt vaak van extra wielen worden voorzien. Hetzelfde geldt ook voor mobiele machines en deze wijziging zorgt daarvoor.

Onderdelen K, L, N en O (artikelen 5.2.46, 5.2.47, 5.3.46 en 5.3.47)

In deze onderdelen is geregeld dat personenauto's en bedrijfsauto's niet van zijdelings gerichte zitplaatsen mogen zijn voorzien en dat op alle naar voren en naar achteren gerichte zitplaatsen gordels aanwezig moeten zijn. Hierop wordt een uitzondering gemaakt voor voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/h, bijvoorbeeld zogenoemde wegtreintjes.

Onderdeel M (artikel 5.3.6)

Met deze wijziging wordt een afwijkende breedte voor bedrijfsauto's toegestaan. Bedrijfsauto's die niet harder dan 25 km/h kunnen rijden, mogen onder voorwaarden maximaal 3 meter breed zijn in plaats van 2,55 meter. De voorwaarde is dat de breedtevermeerdering komt door bredere banden of dubbellucht banden en de daarvoor noodzakelijk aangebrachte wielafscherming en markering. Uitrusting breder dan 2,55 meter die valt binnen het breedste punt van de banden wordt niet in aanmerking genomen, indien deze te demonteren is en niet leidt tot extra laadruimte. Deze maximale breedte stemt overeen met de bestaande situatie voor LBT's en LBTA's waarvoor dezelfde uitzondering geldt. Voor MMBS'en geldt reeds een maximale breedte van 3 meter. Door deze uitzondering op te nemen, blijven de zogenoemde agritrucks, die voor 1 januari 2021 in sommige gevallen werden gekwalificeerd als LBT of MMBS, toegelaten als bedrijfsauto met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h.

Onderdelen P, Y en WW (artikelen 5.7.1, 5.8.1 en 5.14.1)

Met deze wijzigingen wordt geregeld dat de geregistreerde MMBS'en, LBT's en LBTA's in overeenstemming moeten zijn met de op de voor het voertuig afgegeven kentekencard of in het kentekenregister vermelde gegevens. Tevens wordt hier de nieuwe eis opgenomen dat deze geregistreerde voertuigen moeten zijn voorzien van de juiste kentekenplaat. Deze kentekenplaat moet zijn voorzien van het goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 5 van het Kentekenreglement, deugdelijk zijn bevestigd, leesbaar zijn en niet zijn afgeschermd. In de laatste leden van de betreffende artikelen zijn de vrijstellingen van de kentekenplicht opgenomen die voortvloeien uit de wijzigingswet.

Onderdeel Q (artikel 5.7.6)

Om in lijn te blijven met de praktijk, als ook met de afmetingen voor bedrijfsauto's, mogen MMBS'en die zijn ingericht voor het uitvoeren van in hoofdzaak andere werkzaamheden dan het vervoer van goederen of personen, langer zijn dan de in het eerste lid genoemde 12 meter. Dit wordt echter wel beperkt tot maximaal 20 meter.

Onderdeel R en AA (artikelen 5.7.7 en 5.8.7)

Door de introductie van de goedkeurings- en registratieplicht zijn de maximale last onder de assen en de totale massa van MMBS'en en LBT's nu niet meer vaste waarden, maar zijn ze per voertuig vastgelegd in het kentekenregister of op de constructieplaat. Daarnaast zijn de nationaal toegestane maximummassa's tijdens gebruik van het voertuig geregeld in hoofdstuk 5, afdeling 18, van de Regeling voertuigen.

Onderdelen S en CC (artikelen 5.7.10, 5.7.10a, 5.7.10b, 5.8.10, 5.8.10a en 5.8.10b)

Tot voor het in werking treden van deze wijziging waren er geen eisen aan de LPG, CNG, LNG of waterstof-installaties die waren gemonteerd op MMBS'en. Dat is met deze wijziging verholpen, door dezelfde eisen toe te passen als die ook voor bijvoorbeeld de bedrijfsauto's gelden.

Onderdeel T (artikel 5.7.27)

Met deze wijziging is een minimale profieldiepte voor de banden van MMBS'en vastgesteld, welke overeenkomt met die van onder andere de bedrijfsauto's, namelijk 1,6 millimeter.

Onderdelen U (artikel 5.7.51)

Met deze wijziging is geregeld dat MMBS'en die zijn voorzien van een kentekenplaat hoeven niet meer te zijn voorzien van rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek. De kentekenplaten zorgen immers voor een vergelijkbare zichtbaarheid en herkenbaarheid. Dit was bij de wijzigingswet reeds aangekondigd.

Onderdeel V (artikel 5.7.57)

Door de wijziging van artikel 5.7.57 van de Regeling voertuigen is het toegestaan om een breedte-markering aan te brengen ook wanneer een MMBS (tijdelijk) niet de breedte heeft waarvoor de verplichting geldt.

Indien het voertuig al verplicht is voorzien van een afgeknotte driehoek, wordt hier geregeld dat er niet nog een mag worden gemonteerd. Tevens wordt extra verlichting toegestaan die tijdens werkzaamheden een projectie maakt op het wegdek om andere verkeersdeelnemers te waarschuwen voor de werkzaamheden, de zogenoemde blue spot.

Onderdeel W (artikel 5.7.72)

Door deze wijziging van artikel 5.7.72 van de Regeling voertuigen wordt bepaald dat het verplichte bevestigingspunt ten behoeve van het slepen van een MMBS ook aan de achterzijde van het voertuig kan zitten. De reden daarvoor is dat het belangrijk is dat het voertuig gesleept kan worden, niet in welke richting. In de praktijk blijken MMBS'en (en na 1 januari 2021 MM's) aan de voorzijde niet altijd gesleept te kunnen worden in verband met uitrusting aan de voorzijde. Dit is in lijn met de Machinerichtlijn.

Onderdeel X (afdeling 5.7a)

Met deze wijziging wordt een nieuwe afdeling ingevoegd met permanente eisen voor MM's. Als basis zijn hiervoor de permanente eisen voor MMBS'en gebruikt, met dien verstande dat deze zijn gemoderniseerd met een eerste stap naar de huidige stand der techniek.

De Europese ontwikkelingen en praktijkervaring de komende zal er voor zorgen dat de voorschriften voor deze voertuigen zich verder zullen ontwikkelen.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel Z (artikel 5.8.6)

De breedte van de laadruimte, inclusief andere laadvormen, van LBT's is in de Europese regelgeving beperkt tot 2,55 meter. In de Regeling voertuigen zoals die luidde voor 1 januari 2021 was opgenomen dat er per 1 januari 2025 geen bredere voertuigen meer op de weg mochten komen. Omdat er nu een goedkeurings- en registratieplicht is, wordt het mogelijk om oudere voertuigen nog te blijven gebruiken na 1 januari 2025. Met deze wijziging wordt voorkomen dat voertuigen voortijdig vernietigd moeten worden. Door de goedkeuringsplicht worden er geen bredere voertuigen meer toegelaten en is de in artikel 5.8.6 genoemde datum derhalve het begin van de conversieperiode.

Onderdeel BB (artikel 5.8.8)

Een LBT moet te allen tijde voldoen aan de maximumconstructiesnelheid. Deze waarde kan uit een type- of individuele goedkeuring komen, of zijn opgegeven bij de registratie van het voertuig. Daarnaast zijn enige redactionele verbeteringen doorgevoerd.

Onderdeel DD (artikel 5.8.11)

Ter voorkoming van geluidsoverlast en geluidschade is overeenkomstig andere voertuigsoorten opgenomen hoe bij een LBT wordt gecontroleerd met een statische meting of het uitlaatsysteem nog in goede conditie is.

Onderdeel EE (artikel 5.8.14)

Gezien de gemiddelde massa en het gebruik van LBT's is in de Europese regelgeving reeds een achteruitrijinrichting verplicht. Het blijkt echter dat er voertuigen rondrijden die hier niet (meer) aan voldoen. Om die reden is deze permanente eis toegevoegd.

Onderdeel FF (artikel 5.8.18)

In artikel 5.8.18, vierde lid, van de Regeling voertuigen zijn eisen toegevoegd ten aanzien van het wielgeleidingselement, zoals deze ook gelden voor andere voertuigsoorten.

Onderdelen GG, UU, AAA, UUU (artikelen 5.8.27, 5.8.57a, 5.8.64, 5.8.65, 5.14.29, 5.18.17a en 5.18.17b)

Deze wijzigingen betreffen redactionele en technische verbeteringen.

Onderdeel HH (artikel 5.8.31)

In de Europese regelgeving is een antiblokkeersysteem verplicht gesteld. Om te voorkomen dat er voertuigen rondrijden die hier niet (meer) aan voldoen, is in artikel 5.8.31 een nieuw tweede lid ingevoegd met de verplichting tot het hebben van een dergelijk systeem toegevoegd. Hiermee wordt beoogd dat antiblokkeersystemen aanwezig zijn en blijven. De overige wijzigingen zijn van redactionele aard.

Onderdeel II (artikelen 5.8.33 en 5.8.34)

De artikelen 5.8.33 en 5.8.34 van de Regeling voertuigen betreffen de verplichting dat LBT's moeten zijn voorzien van een optische of akoestische waarschuwingsinrichting bij een drukluchtremsysteem of veerrem. Omdat niet is

uit te sluiten dat er bestaande voertuigen zijn die niet aan dit voorschrift hoefden te voldoen, is voor de bepaling van welke voertuigen moeten zijn voorzien van de genoemde waarschuwingsinrichting aangesloten bij de invoeringsdatum van de registratie- en kentekenplaatplicht.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel JJ (artikelen 5.8.37)

Artikel 5.8.37, eerste lid, van de Regeling voertuigen gaat over de vereiste remvertraging. In de praktijk bleek dat de drukken van de hydraulische remsystemen van elkaar afweken. Om te voorkomen dat getrokken voertuigen onvoldoende of te hard worden geremd en daardoor een gevaarlijke situatie kan ontstaan, wordt meten van de hydraulische drukken afzonderlijk beschreven. In het tweede lid is de verplichte goed werkende automatische afsluiters van de voorraad- en commandoleiding geregeld. Hiervoor is de datum vanaf wanneer de verplicht geldt aangepast aan de inwerkingtreding van de registratie- en kentekenplicht uit de wijzigingswet en de onderhavige regeling. Voor die plicht kan beter worden aangesloten op die inwerkingtreding.

Onderdeel KK (artikelen 5.8.38)

In artikel 5.8.38, tweede lid, zijn regels gesteld over de bedrijfsrem van een LBT. Er wordt met de datums ten aanzien van de verplichting van waarop de bedrijfsrem moet werken aangesloten bij de invoering van de registratieplicht. Het derde lid is toegevoegd om te voorkomen dat voorremmen van snelle LBT's worden uitgeschakeld tijdens het rijden op de weg en daarmee een gevaarlijke situatie kan ontstaan.

Onderdeel LL (artikelen 5.8.39)

De permanente eis ten aanzien van de parkeerrem voor LBT's was gebaseerd op een rijden voertuig. Omdat niet is uit te sluiten dat er voertuigen zijn die rijdend niet kunnen worden gemeten is een stilstaande proef toegevoegd, in lijn met de Europese regelgeving.

Onderdeel MM (artikelen 5.8.41)

Het voorschrift omtrent het aantal deuren van een LBT was strenger dan de Europese voorschriften. Derhalve is dit voorschrift aangepast. Het is gebruikelijk dat bepaalde uitrusting, zoals bedieningscomputers, ervoor zorgen dat één deur niet bruikbaar is.

Onderdeel NN (artikelen 5.8.42)

Ingevolge artikel 5.8.42 van de Regeling voertuigen moet de bestuurderszitplaats van een LBT voldoende zicht naar voren en opzij bieden. De datum vanaf wanneer de eis geldt is in lijn gebracht met de invoering van registratieplicht. Daarnaast is de tekst van de wijze van keuren verduidelijkt en is dit vanwege de benodigde meetruimte geen controleaspect tijdens de APK.

Onderdeel OO (artikelen 5.8.45)

Artikel 5.8.45 van de Regeling voertuigen gaat over buitenspiegels en camera-monitoringsystemen. De in het tweede lid genoemde datum is in lijn gebracht met de invoering van goedkeuringsplicht voor alle classificaties LBT's op 1 januari 2018.

Onderdeel PP (artikelen 5.8.48)

Om te voorkomen dat stenen of modder tijdens het rijden op de weg worden rondgeslingerd zijn spatborden bij LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/h verplicht. Dit is in lijn met de Europese regelgeving.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel QQ (nieuw artikelen 5.8.49)

Bij frontale botsingen met andere voertuigsoorten is gebleken dat klemrijden of overrijden kan worden voorkomen door het aanbrengen van een beschermingsinrichting aan de voorzijde. Door deze te beschrijven en voor te schrijven wordt voorkomen dat er beschermingsinrichtingen worden ontworpen die niet bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Onderdelen RR, SS en TT (artikelen 5.8.51, 5.8.53 en 5.8.57)

De verlichtingseisen voor LBT's zijn in lijn gebracht met de invoeringsdatum van de registratieplicht en de eisen zijn in lijn gebracht met de Europese regelgeving.

Onderdeel VV (artikelen 5.14.0)

In het eerste lid wordt mobiele machine toegevoegd, immers deze voertuigen zullen deze aanhangwagens ook trekken.

Onderdeel XX (artikel 5.14.6)

De breedte van de laadruimte, inclusief andere laadvormen, van LBTA's is in de Europese regelgeving beperkt tot 2,55 meter. In de Regeling voertuigen zoals die luidde voor 1 januari 2021 was opgenomen dat er per 1 januari 2025 geen bredere voertuigen meer op de weg mochten komen. Omdat er nu een goedkeurings- en registratieplicht is, wordt het mogelijk om oudere voertuigen nog te blijven gebruiken na 1 januari 2025. Hiermee wordt voorkomen dat voertuigen voortijdig vernietigd moeten worden. Door de komst van de goedkeuringsplicht per 1 januari 2016 en de toepassing van verordening (EU) 167/2013 per 1 januari 2018 ontbreekt de noodzaak om dergelijke voertuigen nog nieuw toe te laten. Om te voorkomen dat eventuele voorraad of reeds in productie zijnde voertuigen niet meer kunnen worden toegelaten, is de datum waarop voertuigen breder dan 2,55 meter maar niet breder dan 3,00 meter zijn toegelaten, gesteld op het einde van de conversieperiode.

In het vijfde lid van artikel 5.14.6 van de Regeling voertuigen is geregeld dat de kopstraal van een oplegger 2,17 meter mag zijn. Dit komt omdat deze voertuigen nog 3,00 m breed mogen zijn, in tegenstelling tot de opleggers met de voertuigclassificatie O.

Onderdeel YY (artikel 5.14.7)

Door de introductie van de goedkeurings- en registratieplicht zijn de maximale last onder de assen en de totale massa van LBTA's nu niet meer vaste waarden, maar zijn ze per voertuig vastgelegd in het kentekenregister of op de constructieplaat. Daarnaast zijn de nationaal toegestane maximummassa's tijdens gebruik van het voertuig geregeld in hoofdstuk 5, afdeling 18, van de Regeling voertuigen.

Onderdeel ZZ (artikel 5.14.27)

Overeenkomstig de andere voertuigen wordt er een eis gesteld aan de minimale profieldiepte van de banden (1,6 millimeter). Daarnaast dienen banden aanwezig te zijn die geschikt zijn voor het voertuig qua rijnsnelheid en belasting. Echter, in de landbouw kan het voorkomen dat het voertuig tijdelijk wordt voorzien van

andere banden. De gebruiker dient dan de belasting en rijnsnelheid te beperken tot de grenzen van deze tijdelijk aangebrachte banden.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel BBB (artikel 5.14.31)

Per 1 januari 2016 is de goedkeuringsplicht ingevoerd voor LBTA's. Per 1 januari 2018 is de Europese verordening (EU) 167/2013 volledig doorgevoerd in de voorschriften. Ongewenste aanpassingen aan of het verwijderen remsystemen wordt met de toevoeging van acht leden aan artikel 5.14.31 van de Regeling voertuigen verboden.

Voertuigen die in gebruik genomen zijn voor 1 januari 2018 zijn in veel gevallen nog uitgerust met een eenleidingremsysteem, derhalve is er een uitzondering gemaakt voor een tweeleidingremsysteem, mits de maximumconstructiesnelheid niet hoger ligt dan 40 km/h. Voor voertuigen die in gebruik genomen zijn na 31 december 2017 is het eenleidingremsysteem verboden. Dit expliciete verbod is nodig ter voorkoming van de ongewenste modificatie waarbij een tweeleidingremsysteem ook al eenleidingremsysteem werkt.

De Europese voorschriften verplichten een antiblokkeersysteem (ABS) indien de maximumconstructiesnelheid hoger is dan 60 km/h. Overeenkomstig de voorschriften in 5.12.31 van de Regeling voertuigen is het verwijderen of een defect systeem niet toegestaan.

Het elfde lid (nieuws) is gecorrigeerd. Er zijn ook leidingen die bestaan uit ander materiaal dan kunststof. Knikken in remleidingen zijn ongewenst ongeacht het materiaal in verband met mogelijke breuk of te weinig doorstroming.

Onderdeel CCC (artikel 5.14.36)

In artikel 5.14.35 waren alleen eisen gesteld met betrekking tot drukluchtremscilinders. Echter, dezelfde regels gelden voor hydraulische remscilinders. Zo mogen zowel lucht- als hydraulische cilinders niet begrensd worden tijdens het remmen.

Onderdeel DDD (artikel 5.14.38)

Per 1 januari 2018 zijn de Europese voorschriften voor goedkeuring van LBTA's doorgevoerd. Het artikel met betrekking tot de werking van de remmen en de bedrijfsrem is in lijn gebracht met die voorschriften.

Onderdeel EEE (artikel 5.14.40)

Ook artikel 5.14.40 is in lijn gebracht met de Europese voorschriften. De losbreekrem voorkomt dat een voertuig dat tijdens het rijden losschiet van een voertuig doorrijdt, met alle mogelijke gevolgen van dien. Deze losbreekrem is onderdeel van het bij goedkeuring verplichte remsysteem. Door deze eis wordt het verboden de losbreekrem te verwijderen of uit te schakelen.

De aanpassingen aan het tweede en derde lid zijn tekstuele verbeteringen.

Onderdeel FFF (artikel 5.14.48)

In Nederland wordt de maximale rijnsnelheid weliswaar 40 km/h, echter is het mogelijk om het voertuig goed te laten keuren voor een hogere maximumconstructiesnelheid, bijvoorbeeld indien men het voertuig ook wil gebruiken in Duitsland. In lijn met de Europese regelgeving zijn spatborden voor voertuigen boven 40 km/h verplicht gesteld, zo ook de zijdelingse afscherming voor andere kwetsbare weggebruikers.

Onderdeel GGG (nieuw artikel 5.14.49)

In lijn met de Europese regelgeving is de stootbalk verplicht gesteld voor LBTA's die op of na 1 januari 2018 in gebruik zijn genomen. Vanaf die datum moeten nieuwe LBTA's immers worden goedgekeurd en voor die goedkeuring is de stootbalk ook verplicht.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdelen HHH, III en JJJ (artikelen 5.14.51, 5.14.53 en 5.14.57)

De verlichtingseisen voor LBTA's zijn in lijn gebracht met de Europese voorschriften.

Voertuigen in gebruik genomen voor de invoering van de goedkeuringsplicht (1 januari 2018) zijn mogelijk niet voorzien van een kentekenplaatverlichting, derhalve is hiervoor een uitzondering gecreëerd.

De markeringseisen voor de breedte zijn in lijn gebracht met de Europese voorschriften en voortaan verplicht vanaf 2,55 meter voor voertuigen die in gebruik genomen zijn na 31 december 2017. Deze retroreflecterende platen zullen eraan bijdragen dat andere weggebruikers geattendeerd worden op de 'extra' breedte.

De afgeknotte driehoek is, overeenkomstig de Europese regelgeving, niet meer verplicht, maar wel toegestaan. Door de verplichting om te zetten in een optie wordt voorkomen dat Europees goedgekeurde voertuigen, voordat deze in gebruik worden genomen, nog moeten worden aangepast.

Onderdeel KKK (artikel 5.14.66)

De eisen voor de trekrichting van LBTA's zijn in lijn gebracht met de Europese regelgeving. De eisen omtrent de technische staat zijn overeenkomstig de eisen voor aanhangwagens van de voertuigcategorie O.

De eis omtrent de verplichte hulpkoppeling in het nieuwe vijfde lid van artikel 5.14.66 van de Regeling voertuigen is toegevoegd om de voertuigveiligheid te verhogen in relatie tot de snelheidsverhoging van 25 naar 40 km/h. Dit voorschrift is afkomstig uit Europese regelgeving. De maximumconstructiesnelheid is daarbij als onderscheidend criterium toegevoegd omdat de reeds in gebruik zijnde voertuigen slechts 25 km/h mochten rijden en daar dus veelal op gemaakt zijn. In die gevallen is de hulpkoppeling dan niet nodig en hoeven voertuigen daar dus niet op te worden aangepast. De verplichting omtrent de hulpkoppeling is per 1 januari 2018 in de goedkeuring verplicht geworden, ongeacht de maximumconstructiesnelheid.

Onderdeel LLL (nieuwe artikelen 5.14.68 en 5.14.69)

De eisen omtrent het trekoog en de opleggerkoppeling zijn in lijn gebracht met de Europese regelgeving en de eisen omtrent de technische staat zijn overeenkomstig de eisen voor aanhangwagens van de voertuigcategorie O. In de praktijk bleek dat het ontbreken van eisen omtrent de technische staat het risico met zich meebrengt dat er ondeugdelijk verbindingen ontstaan.

Onderdeel MMM (artikel 5.18.0)

In artikel 5.18.0 van de Regeling voertuigen is geregeld dat verwisselbare gedragen uitrustingsstukken ook aan mobiele machines, landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken gekoppeld mogen worden. In de praktijk gebeurde dit al, echter was het hier nog niet expliciet beschreven.

Onderdeel NNN (artikel 5.18.1)

Artikel 5.18.1 van de Regeling voertuigen is opnieuw ingedeeld ten behoeve van de overzichtelijkheid.

Het trekken van meerdere aanhangwagens, dat is toegestaan voor MMBS'en en LBT's, is niet toegestaan voor MM's. Dit vanwege het feit dat deze voertuigen in de basis niet bedoeld zijn voor het vervoer van goederen over de weg. Daarnaast zijn MM's vaak voorzien van achterwielbesturing, wat bij het trekken van meerdere aanhangwagens zou leiden tot meer ongewenst zwenken tijdens rijden. Onderdelen van de MM's die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het 'machinedeel' moeten wel kunnen worden meegenomen op een aanhangwagen en daarom mag één aanhangwagen worden getrokken.

Door middel van het zevende lid is geregeld dat het niet is toegestaan om met de bepaalde niet-kentekenplichtige voertuigen een aanhangwagen te trekken. Voor deze voertuigen is geen goedkeurings-, registratie- en rijbewijsplicht en daarom is het ook niet wenselijk dat daarmee een aanhangwagen wordt voortbewogen. Het achtste lid is toegevoegd ter verduidelijking dat de lengte van een samenstel nooit mag worden overschreden.

Onderdeel OOO (artikel 5.18.5)

In artikel 5.18.5 van de Regeling voertuigen met betrekking tot het vereiste gezichtsveld van de bestuurder zijn de eisen voor MMBS'en en MM's gelijkgesteld aan die voor bedrijfsauto's. Het derde en vierde lid zijn vervallen omdat de gezichtsvelden ook voor deze voertuigen zijn geregeld in bijlage VIII bij de Regeling voertuigen.

Onderdeel PPP (artikel 5.18.7)

Artikel 5.18.7 van de Regeling voertuigen is aangepast zodat het ook van toepassing is op ander voertuigsoorten. Daarnaast zijn tekstuele verbeteringen doorgevoerd.

Onderdeel QQQ (nieuw artikel 5.18.7a)

Dit artikel bevat een verbod voor het beroepsmatig en commercieel vervoeren van lading met MM's. Dit is ter voorkoming van het ongewenst gebruik van 'bedrijfsauto-achtige' voertuigen voor transport over de weg, bijvoorbeeld een beladen omgebouwde bedrijfsauto's of zogenoemde knikdumper. Zonder deze bepaling zou de mogelijkheid openstaan bedrijfsauto's op grote schaal om te bouwen en in te zetten als MM. Daarvoor gelden dan minder strenge eisen, bijvoorbeeld met betrekking tot de APK of het rijbewijs. Dat is onwenselijk, omdat daarmee een ongelijk speelveld in het commercieel goederenvervoer zou ontstaan.

Op het voornoemde verbod zijn wel uitzonderingen gemaakt. Ten eerste voor zogenoemde terminaltrekkers. Deze voertuigen vervoeren weliswaar goederen, maar doen dat hoofdzakelijk op eigen terrein. Het wordt onrechtvaardig geacht voor de enkele keer dat deze voertuig op de weg komen, dit verbod voor dergelijke voertuigen te laten gelden. Tevens zijn er uitzonderingen voor het type lading dat wordt vervoerd. Als het gaat om lading die gerelateerd is aan de functie van de MM of het een los (niet volledig en functioneel) verwisselbaar gedragen uitrustingsstuk, onbeladen afneembare bovenbouw of gestandaardiseerde laadstructuur (zoals een container) betreft, geldt het verbod ook niet. Dergelijke vormen van lading horen bij de MM en leiden niet tot een ongelijk speelveld ten opzichte van bedrijfsauto's en commercieel goederenvervoer. Een beladen veldspuit blijft zodoende bijvoorbeeld toegestaan.

Die is immers niet alleen bedoeld voor het vervoeren van goeden, de lading is gerelateerd aan de functie sproeien.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdeel RRR (artikel 5.18.10)

Wanneer meerdere aanhangwagens worden getrokken die niet afzonderlijk zijn gekentekend, is het voeren van een kentekenplaat alleen verplicht op het achterste voertuig. De reden is dat men enkel de houder van het trekkende voertuig hoeft te identificeren. De maximale rijsnelheid is immers beperkt op 25 km/h indien de getrokken voertuigen niet zelfstandig gekentekend zijn. Bovendien zouden kentekenplaten op andere dan de achterste aanhangwagen mogelijk moeilijk leesbaar zijn.

Daarnaast is geregeld dat bij de LBT's en de verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die niet zelfstandig gekentekend zijn een kentekenplaat aanwezig dient te zijn van een willekeurige LBT, MMBS of MM van de houder van het trekkende voertuig. In de land- en tuinbouw worden veelvuldig verschillende trekkende en getrokken voertuigen gekoppeld en door dit toe te staan wordt het veelvuldig wisselen van kentekenplaten voorkomen. Ook hier geldt dat men enkel de houder van het trekkende voertuig hoeft te identificeren. De maximale rijsnelheid is immers beperkt op 25 km/h indien de getrokken voertuigen niet zelfstandig gekentekend zijn.

Verder is geregeld in het zesde lid dat wanneer de kentekenplaat nog niet verplicht is op het trekkende voertuig, deze ook niet verplicht is op de aanhangwagen.

Onderdelen SSS en TTT (artikelen 5.18.12a en 5.18.13)

Er is verplicht gesteld dat wanneer men een verwisselbaar uitrustingsstuk monteert dat meer dan 1,00 m voor of achter het voertuig uitsteekt, dit uitrustingsstuk voorziet van een markering. Doel van deze markering is dat andere weggebruikers het verwisselbaar uitrustingsstuk ook bij nacht of slecht zicht opmerken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Onderdelen VVV, JJJJ en PPPP (opschriften hoofdstuk 5, afdeling 18, paragraaf 1, onderdeel C, paragraaf 2 en paragraaf 5, onderdeel B)

In de opschriften is tot uitdrukking gebracht dat de regels in de desbetreffende (onderdelen van de) paragrafen ook gelden voor MM's. Daarnaast is het opschrift van paragraaf 1, onderdeel C, redactioneel verbeterd.

Onderdeel WWW (artikel 5.18.20)

De al bestaande regels over de maximale lengte van een samenstel van LBT's en MMBS'en met één of meer aanhangwagens zijn ook gaan gelden voor MM's. Gebleken is dat bij landbouwvoertuigen in de praktijk samenstellen voorkomen die langer zijn dan 18,75 meter. Dit wordt veroorzaakt doordat verwisselbare gedragen uitrustingsstukken, voordat gebruik kan worden gemaakt van de weg, gedemonteerd moeten worden. Deze uitrustingsstukken worden op een aanhangwagen geladen en deze aanhangwagen wordt gekoppeld aan het motorvoertuig. Overeenkomstig voertuigtransport is daarom in een nieuwe vierde lid van artikel 5.18.20 van de Regeling voertuigen 20,75 meter als maximale lengte bepaald, indien het gaat om het vervoer van een uitrustingsstuk dat bestemd is voor het trekkende voertuig of indien de aanhangwagen leeg is.

Onderdeel XXX (artikel 5.18.21)

Ter voorkoming van ernstig letsel bij ongevallen waarbij een voertuig achter op een voertuig botst met overstekende lading is overeenkomstig andere voertuigsoorten een stootbalk verplicht gesteld.

Daarnaast zijn een aantal tekstuele verbeteringen doorgevoerd en is markering van een uitstekend uitrustingsstuk overeenkomstig artikel 5.18.17a van de Regeling voertuigen verplicht gesteld.

Onderdeel YYY (artikel 5.18.21a)

In de praktijk werden verwisselbare gedragen uitrustingsstukken ook gekoppeld aan LBTA's en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Dit is niet verboden, omdat meerdere aanhangwagens getrokken mogen worden, maar was in artikel 5.18.21a van de Regeling voertuigen niet expliciet geregeld. Dit is met de onderhavige wijziging in lijn gebracht.

Daarnaast is geregeld dat de verlichting en kentekenplaat niet mogen worden afgeschermd en is markering van een uitstekend uitrustingsstuk overeenkomstig artikel 5.18.17a van de Regeling voertuigen verplicht gesteld.

Gebleken is dat de maximale vooroverbouw van 3,50 meter in de praktijk overschreden werd door het aanbrengen van de zogenaamde beschermingsinrichtingen aan de voorzijde. De beschermingsinrichting aan de voorzijde voorkomt letsel bij frontale aanrijden en is daarom wenselijk. Derhalve is in die gevallen de maximale afstand verruimd tot 4,00 m.

Onderdeel ZZZ (artikel 5.18.22)

In het eerste lid van artikel 5.18.22 van de Regeling voertuigen zijn voor wat betreft de breedte van LBT's en MMBS'en en LBTA's inclusief lading MM's toegevoegd, zodat deze eis overeenkomstig MMBS'en van toepassing is op MM's. Het toegevoegde derde lid is in lijn met de Europese regelgeving waarbij breedtemarkering boven 2,55 m verplicht is gesteld voor goedkeuring van voertuigen. Ook in het gebruik van deze voertuigen is het noodzakelijk dat dergelijke markering aanwezig is. Andere weggebruikers worden door deze markering geattendeerd op de extra brede voertuigen of delen of lading ervan.

Onderdelen AAAA en BBBB (artikelen 5.18.23 en 5.18.24)

In de artikelen 5.18.23 en 5.18.24 van de Regeling voertuigen zijn regels gesteld over de hoogte en aslasten van LBT's en MMBS'en. Daaraan zijn MM's toegevoegd, zodat deze eis overeenkomstig MMBS'en van toepassing is op MM's.

Onderdelen CCCC tot en met GGGG (artikel 5.18.25 tot en met 5.18.25d)

Door de registratie van (land)bouwvoertuigen worden de technische maximummassa's voortaan ook vastgelegd in het kentekenregister. Bij buitenlandse voertuigen kan deze ook aanwezig zijn op het kentekenbewijs. In afwijking van de andere voertuigsoorten is er voor LBT's, MMBS'en en MM's geen sprake van één vastgestelde technische grens voor wat betreft de massa en aslasten, maar is deze grens afhankelijk van de uitrusting van het voertuig op dat moment. Deze wordt meestal bepaald door de banden die op dat moment zijn gemonteerd en is dus afhankelijk van het gebruik en daarmee een momentopname.

Het derde lid van artikel 5.18.25 is aangepast zodat de grenzen die bij goedkeuring golden ook gelden in gebruik. Van de voertuigen van vóór de

verplichte registratie zijn slechts in beperkte gevallen de technische grenzen bekend. Door deze eisen hier te vermelden wordt voorkomen dat technische grenzen, die reeds bij goedkeuring gesteld werden, worden overschreden. Daarnaast is het derde lid aangepast zodat, overeenkomstig rijdende werktuigen, de toegestane maximummassa van MMBS'en en MM's die zijn ingericht voor het uitvoeren van in hoofdzaak andere werkzaamheden dan het vervoer van goederen of personen 60.000 kg mag bedragen. In de desbetreffende artikelen zijn MM's toegevoegd aan de bepalingen, zodat de eisen overeenkomstig MMBS'en van toepassing is op MM's.

Onderdeel HHHH (nieuwe artikelen 5.18.25da en 5.18.25db)

Met de nieuwe artikelen 5.18.25da en 5.18.25db van de Regeling voertuigen worden overeenkomstig ander voertuigsoorten grenzen opgelegd die voorkomen dat voertuigen en koppelinrichtingen zwaarder worden belast dan technisch toegestaan (zoals af te leiden uit het kentekenregister, het kentekenbewijs of de constructieplaat).

Onderdeel IIII (artikel 5.18.25e)

Artikel 5.18.25e van de Regeling voertuigen bepaalt dat in het trekkende voertuig van het zogenoemde wegtreintje maar één passagier mag worden vervoerd als geen passagiers in de getrokken aanhangwagen(s) worden vervoerd. De verwijzing in dit artikel is overeenkomstig de gewijzigde begripsbepaling van motorrijtuig met beperkte snelheid aangepast.

Onderdeel KKKK (artikel 5.18.32a0)

In dit nieuwe artikel worden vanuit (voertuig)technisch oogpunt beperkingen opgelegd met betrekking tot de te rijden maximumsnelheid. Deze beperkingen zijn gevolg van de techniek en derhalve opgenomen in de Regeling voertuigen, en niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit is overeenkomstig de regel voor noodwielen die gebruikt worden bij andere voertuigsoorten (artikel 5.18.32 van de Regeling voertuigen).

In het eerste lid is geregeld dat de laagste maximumconstructiesnelheid in het samenstel van voertuigen bepalend is.

In het tweede lid wordt geregeld dat, wanneer tijdelijk andere banden gemonteerd zijn, de maximumconstructiesnelheid van de banden niet mag worden overschreden.

In het derde lid is geregeld dat wanneer voertuigen niet registratieplichtig zijn, maar wel op de weg mogen komen, de rijsnelheid beperkt blijft op 25 km/h. Dit is reeds bij de wijzigingswet (impliciet) bepaald, doordat in artikel III van de wijzigingswet is bepaald dat een voertuig LBT, MMBS of LBTA een kenteken moet voeren als daarmee harder dan 25 km/h wordt gereden. Ook in samenstellen blijft de maximale rijsnelheid 25 km/h, omdat van het niet-registreerde getrokken voertuig de maximumconstructiesnelheid zonder kentekenplaat niet is vast te stellen door de handhaver. In het derde lid is verder geregeld dat bij personenvervoer en tijdens het trekken van meerdere aanhangwagens met olooprem vanwege de reactietijd van de remmen maximaal 25 km/h mag worden gereden. Een hogere rijsnelheid levert een significant verkeersveiligheidsrisico op.

Het vierde lid is bedoeld ter verduidelijking door te bepalen dat de maximumsnelheden die gelden in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 onverminderd gelden.

Onderdeel LLLL (artikel 5.18.34)

Het vierde lid van artikel 5.18.34 van de Regeling voertuigen ten aanzien van het niet werken of ontbreken van een ABS-systeem bij aanhangwagens achter LBT's en MMBS'en is vervallen. Afhankelijk van het ABS-systeem kan het niet aansluiten van het ABS-systeem ervoor zorgen dat de aanhangwagen een willekeurige remvertraging levert van een vooraf ingestelde beladingsgrens (storingsstand). Dit betekent dat een aanhangwagen te hard of te zacht remt. Dat kan leiden tot onbestuurbare samenstellen. Gezien de hogere maximale rijsnelheid en de stand der techniek is het niet wenselijk dat aanhangwagens in een storingstand worden afgeremd. Er wordt voor LBT's en MMBS'en dus geen uitzondering meer gemaakt. In het zevende lid is de vermelding van MM's toegevoegd, zodat dit lid overeenkomstig MMBS'en van toepassing is op MM's. Daarbij is wel een einde voor de genoemde uitzondering gecreëerd. Voertuigen die na 31 december 2021 in gebruik genomen worden, zullen wel moeten voldoen aan het eerste lid van artikel 5.18.34 van de Regeling voertuigen. Dat betekent dat bij samenstellen waarvan de aanhangwagen is voorzien van een reminrichting, die reminrichting wel in werking moet treden bij de bediening van de bedrijfsrem van het trekkende voertuig.

Onderdelen MMMM en NNNN (artikelen 5.18.35 en 5.18.36)

In de artikelen 5.18.35 en 5.18.36 van de Regeling voertuigen zijn regels gesteld over respectievelijk dubbel uitgevoerde rempedalen en parkeerremmen van LBT's en MMBS'en. Daaraan zijn MM's toegevoegd, zodat deze eis overeenkomstig MMBS'en van toepassing is op MM's.

Onderdeel OOOO (artikel 5.18.54)

Koppelinrichtingen zijn ontworpen om onder bepaalde condities een veilige verbinding tot stand te brengen. Het blijkt in de praktijk dat verbindingen worden gemaakt die niet veilig zijn. Door een maximale speling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen te stellen zal de bestuurder moeten vaststellen of de desbetreffende voertuigen wel samengesteld kunnen worden. Daarnaast wordt met de gestelde grens van 3 millimeter speling in de verbinding slijtage aan één of beide koppelingen beperkt toegestaan.

Onderdeel QQQQ (artikel 5.18.57)

Artikel 5.18.57 van de Regeling voertuigen is gewijzigd omdat in het verleden niet alle aanhangwagens uitgerust werden met een hulpkoppeling. Ook andere lidstaten van de Europese Unie hebben deze verplichting niet, wat zou betekenen dat buitenlandse aanhangwagens in Nederland in overtreding zouden zijn wanneer een hulpkoppeling ontbreekt.

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 trekrichting worden gekoppeld. Bijvoorbeeld aan een speciaal aangebracht oog aan de trekrichting of klem die aan de schacht van de (afneembare) koppelingskogel wordt aangebracht. In het uiterste geval volstaat het plaatsen van de hulpkoppeling over de koppelingskogel, zodat deze rust op de schacht van de koppelingskogel. Aangezien een negatieve koppelingsdruk niet is toegestaan, zal de hulpkoppeling ook dan in werking treden.

Verder is in de Europese regelgeving geregeld dat sinds de komst van VN/ECE-reglement nr. 55 aanhangwagens uitgerust worden met een hulpkoppeling, indien zij geen reminrichting hebben. Een reminrichting is Europees verplicht voor aanhangwagens met een toegestane maximummassa vanaf 750 kg.

Ook is geregeld dat een koppeling niet de grond mag raken. Het voorschrift dat de koppeling niet de grond mag raken bij gebruik van de hulpkoppeling is daarom niet in lijn met de regelgeving en daarom verwijderd.

Nummer
IENW/BSK-2020/143233

Onderdelen RRRR en SSSS (nieuw artikel 5.18.57a en wijziging artikel 5.18.60)

Het vervoer van personen in aanhangwagens werd niet geregeld in de Regeling voertuigen. Het toestaan van het vervoer van personen in aanhangwagens wordt overgelaten aan de wegbeheerder. Die kan daarvoor een vergunning afgeven. Zie ook artikel 61b, tweede lid, onderdeel e, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Omdat regelmatig voertuigen, al dan niet tijdens evenementen, worden ingezet voor personenvervoer en de maximale rij snelheid is verhoogd naar 40 km/h voor LBT's, MMBS'en en MM's, is geregeld dat personenvervoer met aanhangwagens, overeenkomstig huidige situatie, maximaal 25 km/h mag rijden (zie ook artikel 5.18.32a0 van de Regeling voertuigen). Daarnaast is geregeld dat vanwege het risico van overrijden van passagiers bij in- en uitstappen het verplicht is dat ruimtes tussen de voertuigen moet zijn afgeschermd.

In artikel 5.18.60 van de Regeling voertuigen is opgenomen dat bij dergelijke voertuigcombinaties op de achterzijde van de aanhangwagens die ingericht zijn voor het vervoer van personen de maximale rij snelheid (25 km/h) kenbaar moet worden gemaakt. Hierdoor weet achterop komend verkeer dat de voertuigcombinatie niet harder mag rijden.

Onderdelen TTTT en UUUU (artikelen 6.1 en 6.2)

In de artikelen 6.1 en 6.2 van de Regeling voertuigen is geregeld welke wijzigingen aan voertuigen na ingebruikname keuringsplichtig zijn bij (ingrijpende) wijzigingen aan de constructie. Met deze wijzigingen wordt beoogd dit in lijn te brengen met de Europese regelgeving.

Onderdeel VVVV (artikel 6.3)

In artikel 6.3 van de Regeling voertuigen is opgenomen wanneer bepaalde gegevens van voertuigen wijzigen ten gevolge van een wijziging keuringsplichtig zijn. Hierbij is voor (land)bouwvoertuigen opgenomen dat bepaalde wijzigingen niet keuringsplichtig zijn, omdat deze wijzigingen vaak tijdelijk van aard zijn.

De wijziging van de voertuigomschrijving van MMBS'en en MM's heeft tot gevolg dat er constructiewijzigingen worden doorgevoerd. Dergelijke voertuigen dienen dan opnieuw te worden gekeurd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het wisselen van een uitrustingsstuk niet tot wijziging van een voertuigomschrijving leidt en niet keuringsplichtig is. Te denken valt bijvoorbeeld aan een maishakselaar die tijdelijk wordt uitgerust om een ander product te verwerken.

De wijziging van de maximumconstructiesnelheid is voortaan keuringsplichtig omdat dit gevolgen heeft voor diverse technische onderdelen zoals de remmen en banden. Ook de emissie- en geluidsprestaties zullen wijzigen en is derhalve een keuringsplichtig aspect.

Onderdeel WWWW (artikel 6.4)

De wijziging onder 1 betreft een tekstuele verbetering. De toevoeging van het nieuwe onderdeel g is gedaan om te zorgen dat ook een wijziging van het laadplatform van een LBT waardoor die niet meer in overeenstemming zou zijn met de Europese regelgeving (goedkeuringseisen), keuringsplichtig is.

Onderdeel XXXX (artikel 8.4.24)

De toevoeging aan de definitie van manometer dat die niet alleen een meetinstrument kan zijn voor het bepalen van de pneumatische druk, maar ook voor het bepalen van de hydraulische druk, was nodig voor metingen van (snelle) LBT's en MM's. Bij andere voertuigsoorten was er geen sprake van hydraulische aansluitingen. Deze aanpassing is dus in het bijzonder van belang voor het kunnen uitvoeren van de APK3.

Onderdeel YYYY (artikel 11.9)

Dit artikel regelt de wijze van bepalen van de datum van eerste toelating tijdens de conversie van het reeds bestaande voertuigpark.

Voor de motorrijtuigen met beperkte snelheid is een sterfhuisconstructie opgenomen, waardoor alleen de reeds voor 1 januari 2021 in gebruik genomen voertuigen geregistreerd kunnen worden via de conversie. Daarna is goedkeuring en registratie als motorrijtuig met beperkte snelheid niet meer mogelijk.

Onderdeel ZZZZ (bijlage I)

In bijlage I bij de Regeling voertuigen is op diverse plaatsen MM's toegevoegd zodat deze artikelen ook van toepassing zijn op deze voertuigsoort.

Onderdeel AAAAA (bijlage VIII)

In bijlage VIII bij de Regeling voertuigen zijn op verschillende plaatsen vermeldingen van MM's toegevoegd, zodat de desbetreffende eisen overeenkomstig MMBS'en van toepassing zijn op MM's. Daarnaast zijn, in aanvulling op wat is geregeld in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen, eisen toegevoegd omtrent geluidsniveaus, snelheidscategorieën en spiegels. Wat betreft de spiegels is tevens aangesloten bij de internationaal geldende ISO-norm ISO 5721-2:2014.

Artikel XIV (inwerkingtreding)

Deze regeling treedt grotendeels in werking met ingang van 1 januari 2021, tezamen met de wet en het besluit. De afwijkende data van inwerkingtreding zijn bij de desbetreffende artikelonderdelen en in paragraaf 6 van het algemeen deel toegelicht.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga