

---

## 484

### **Besluit van 12 november 2003, houdende wijziging van het Voertuigreglement ter uitvoering van richtlijn nr. 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad en van richtlijn 97/27/EG (PbEG L42) betreffende bussen**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 juli 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-1433, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad en van richtlijn 97/27/EG (PbEG L42), en de artikelen 21, 22 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord, advies van 3 september 2003, nr. W09.03 0293/V;

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 november 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-2427, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Voertuigreglement<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel n, komt te luiden:

n. bus: bedrijfsauto, ingericht en blijkens het kentekenbewijs bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan acht zitplaatsen de

bestuurderszitplaats niet meegerekend; als bus wordt in ieder geval aangemerkt een bus van één van de volgende categorieën:

- klasse I: categorie bussen met een capaciteit van meer dan 22 passagiers, de bestuurder niet meegerekend, gebouwd met ruimte voor staande passagiers, zodat passagiers vaak kunnen in- en uitstappen;
- klasse II: categorie bussen met een capaciteit van meer dan 22 personen, de bestuurder niet meegerekend, voornamelijk gebouwd voor het vervoer van zittende passagiers en ontworpen voor het vervoer van staande passagiers in het gangpad of op een oppervlak dat niet groter is dan de ruimte voor twee dubbele zitplaatsen;
- klasse III: categorie bussen met een capaciteit van meer dan 22 personen, de bestuurder niet meegerekend, uitsluitend gebouwd voor het vervoer van zittende passagiers;
- klasse A: categorie bussen met een capaciteit van ten hoogste 22 personen, de bestuurder niet meegerekend, gebouwd voor het vervoer van staande passagiers en tevens voorzien van zitplaatsen;
- klasse B: categorie bussen met een capaciteit van ten hoogste 22 personen, de bestuurder niet meegerekend, gebouwd voor het vervoer van zittende passagiers en zonder voorzieningen voor staande passagiers.

2. na onderdeel an wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:  
an1. mobiliteitshandicap: eigenschap welke het gebruik van het openbaar vervoer bemoeilijkt, bijvoorbeeld als gevolg van een lichamelijke, zintuiglijke of geestelijke handicap, meereizende kinderen of meegevoerde goederen;

## B

Aan artikel 1.1a wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel bq door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:  
br. richtlijn 2001/85/EG: richtlijn nr. 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van Richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad en van richtlijn 97/27/EG (PbEG L 42).

## C

Artikel 3.3.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
  2. Bussen die na 12 februari 2004 in gebruik worden genomen, moeten met betrekking tot hun stabiliteit voldoen aan het bepaalde in bijlage I van richtlijn 2001/85.
  3. Gelede bussen die na 12 februari 2004 in gebruik worden genomen, moeten met betrekking tot richtingvastheid voldoen aan bijlage I van richtlijn 2001/85/EG.
  4. Onze Minister stelt regels vast met betrekking tot de stabiliteit en de richtingvastheid als bedoeld in het tweede en derde lid.

## D

Aan artikel 3.3.27 wordt een lid toegevoegd, luidende:  
5. Bussen die in gebruik worden genomen na 12 februari 2004, moeten voorzien zijn van een carrosserie en inrichting welke voldoen aan hetgeen voor de onderscheiden klassen is bepaald in richtlijn 2001/85/EG.

E

Na artikel 3.3.27 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 3.3.27a**

Bussen van klasse I die in gebruik worden genomen na 12 februari 2004 alsmede bussen van een andere klasse dan klasse I die na 12 februari 2004 in gebruik worden genomen en voorzien zijn van technische voorzieningen ter verbetering van de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitshandicap, moeten voldoen aan bijlage VII van richtlijn 2001/85/EG.

F

Artikel 3.3.58 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1» geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. Bussen die na 12 februari 2004 in gebruik worden genomen, moeten voor wat betreft het gebruik van brandbaar materiaal binnen een straal van 100 mm van het uitlaatsysteem of een andere belangrijke warmtebron voldoen aan bijlage I van richtlijn 2001/85/EG.

G

Na artikel 3.8.9 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

**Artikel 3.8.10**

1. De carrosserie van een bus van klasse I, II, III, A en B die in gebruik wordt genomen na 12 februari 2004, moet voldoen aan richtlijn 2001/85/EG.
2. De carrosserie van een bus van klasse I, II, III, A en B die in gebruik wordt genomen na 12 februari 2004 en voorzien is van technische voorzieningen ter verbetering van de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitshandicap, moet voldoen aan bijlage VII van richtlijn 2001/85/EG.

H

Artikel 5.3.41, vierde lid, wordt vervangen door zeven leden, luidende:

4. Bedrijfsdeuren en nooddeuren van een stilstaande bus die na 12 februari 2004 in gebruik is genomen, moeten van binnen en van buiten kunnen worden geopend.
5. Constructie en bedieningssysteem van een bedrijfsdeur van een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004, moet zodanig zijn dat een passagier niet door een deur verwond kan worden of bij het sluiten tussen de deur bekneld kan raken.
6. Bedrijfsdeuren en nooddeuren van een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004 die niet volledig zijn gesloten, dienen een verklikker te activeren die voor de bestuurder goed waarneembaar is.
7. Noodluiken van een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004, dienen gemakkelijk van binnen en van buiten te kunnen worden geopend of verwijderd. De vrije doorgang mag daarbij niet worden belemmerd.
8. Noodramen van een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004, moeten op geschikte wijze kunnen worden geopend met een als toereikend beschouwde voorziening. Een scharnierend noodraam dat niet duidelijk vanuit de bestuurderszitplaats zichtbaar is, dient te zijn uitgerust

met een akoestische voorziening om de bestuurder te waarschuwen wanneer het raam niet volledig gesloten is.

9. Nooduitgangen en de noodbedieningsinrichtingen van bedrijfsdeuren en van alle nooduitgangen van een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004, dienen als zodanig aan de binnen- en buitenzijde van het voertuig te zijn aangeduid, hetzij door een representatief symbool, hetzij door een duidelijk geformuleerd opschrift, en voorzien van duidelijke aanwijzingen over de bedieningswijze.

10. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels gesteld worden omtrent het bepaalde in het derde tot en met negende lid.

I

Na artikel 5.3.41 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5.3.41a**

1. Een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004, moet voor wat betreft de binneninrichting voldoen aan de volgende eisen:

a. de toegang tot bedrijfsdeuren, nooddeuren en noodramen moet vrij zijn van obstakels en uitstekende voorwerpen die tot de inrichting behoren.

b. er moeten voorzieningen zijn om de bestuurder te beschermen tegen verblinding door en weerkaatsing van de binnenverlichting;

c. vormen van visueel vermaak voor passagiers moeten zich buiten het gezichtsveld van de bestuurder bevinden.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels gesteld worden omtrent het bepaalde in het eerste lid.

J

Artikel 5.3.48, achtste lid, wordt vervangen door vijf leden, luidende:

8. De beweging van een intrekbare trede van een bus in gebruik genomen na 12 februari 2004, mag geen letsel kunnen toebrengen aan passagiers of mensen buiten de bus.

9. Bussen van klasse I in gebruik genomen na 12 februari 2004, moeten voorzien zijn van:

a. een deugdelijk functionerend knielsysteem tezamen met een deugdelijk functionerende lift of oprijplaat,

b. duidelijk gemarkeerde bedieningsinrichtingen voorzien van een verklikkerinrichting bij een aanwezige lift of oprijplaat,

c. een deugdelijke voorziening die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker waarborgt, en

d. ten minste vier gereserveerde zitplaatsen voor mensen met een mobiliteitshandicap, voorzien van handgrepen en dichtbij een geschikte bedrijfsdeur.

10. Op bussen van een andere klasse dan klasse I, in gebruik genomen na 12 februari 2004 en die voorzien zijn van technische voorzieningen ter verbetering van de toegang voor personen met een mobiliteitshandicap, is het vorige lid van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat het aantal gereserveerde zitplaatsen voor mensen met een mobiliteitshandicap voor bussen van klasse II en III ten minste twee bedraagt, en voor bussen van klasse A en B ten minste één. Een stoel die wordt ingeklapt wanneer hij niet wordt gebruikt, mag niet worden aangeduid als gereserveerde zitplaats.

11. Voor bussen als bedoeld in het negende en tiende lid geldt, dat bussen van klasse I en II moeten zijn voorzien van ten minste twee, en bussen van klasse A van ten minste een naar voren of naar achteren gerichte zitplaats, speciaal bedoeld en van merktekens voorzien voor andere passagiers met een mobiliteitshandicap dan rolstoelgebruikers.

Deze plaatsen moeten dicht bij een voor deze passagiers geschikte ingang geplaatst zijn.

12. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels gesteld worden omtrent het bepaalde in het vierde, vijfde en achtste tot en met elfde lid.

K

Aan artikel 6.4 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het derde lid, zijn bij een wijziging van de carrosserie ten behoeve van het gebruik door gehandicapten of het vervoer van gehandicapten, de in de hoofdstukken 3 en 5 opgenomen eisen omtrent de onderdelen b, d en e, van het derde lid, wel van toepassing op bussen die na 12 februari 2004 in gebruik zijn genomen.

## ARTIKEL II

Op verzoek van de fabrikant wordt tot 13 februari 2004 voor bussen en carrosserieën voor bussen die voldoen aan de bij artikel I aan bussen en carrosserieën voor bussen gestelde eisen een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 verleend.

## ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 12 november 2003

Beatrix

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

Uitgegeven de eerste december 2003

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

<sup>1</sup> Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 3 november 2003, Stb. 464.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

## Algemeen deel

De onderhavige wijziging van het Voertuigreglement strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van Richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad en van richtlijn nr. 97/27/EG (PbEG L 42; hierna: richtlijn 2001/85/EG). Deze richtlijn is een bijzondere richtlijn ter uitvoering van Richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 291) en introduceert technische eisen voor de typegoedkeuring van de carrosserie van bussen. Hoewel de harmonisatie met name beoogt de veiligheid van het verkeer te vergroten, ziet zij tevens op een ander belangrijk aspect, namelijk de verbeterde toegankelijkheid van bussen voor mensen met een mobiliteitshandicap. Om dit laatste doel te verwezenlijken zijn naast de vele voorschriften voor de (inrichting van de) carrosserie tevens technische eisen ontwikkeld zowel voor hulpmiddelen voor het binnentreden van een bus als voor het veilig en comfortabel vervoer van passagiers die van die hulpmiddelen gebruik zullen maken.

In het Voertuigreglement zijn voor bestaande bussen reeds (geharmoniseerde) technische eisen voor toelating tot de weg opgenomen. Daarbij gaat het om aspecten die voor meerdere soorten bedrijfsauto's geregeld zijn, zoals de motor, de ophanging, lengte, verlichting etc. Richtlijn 2001/85/EG ziet op de inrichting en uitrusting van de carrosserie van bussen en regelt daarmee datgene wat een bus van een andere soort bedrijfsauto onderscheidt. Dit besluit wijzigt daarom met name Afdeling 3, paragraaf 9, Carrosserie, van de hoofdstukken 3 en 5.

Voor bestaande bussen gelden in Nederland reeds nationale technische eisen voor de carrosserie. Deze zijn vastgelegd in de Regeling vaststelling regels voor de keuring van bussen, welke krachtens artikel 143 van het Besluit personenvervoer 2000 (BP 2000) berust op artikel 80, derde lid, van dat Besluit. Artikel 80 BP 2000 strekt niet tot typegoedkeuring voor toelating tot de weg, zoals het Voertuigreglement, maar strekt tot de keuring van bussen ten behoeve van de dienstverlening in het openbaar en besloten busvervoer. Artikel 28 van de Wegenverkeerswet 1994 stelt echter als voorwaarde voor verkrijging van typegoedkeuring voor bussen en voor de algemene periodieke keuring dat ook voldaan is aan de eisen op grond van artikel 104 Wet personenvervoer 2000. Daarmee wordt beoogd ook de kwaliteitseisen en veiligheidseisen aan de inrichting van bussen te waarborgen. Omdat richtlijn 2001/85/EG een bijzondere richtlijn is ter uitwerking van richtlijn 70/156/EEG en ziet op de typegoedkeuring, is ervoor gekozen deze richtlijn voor nieuwe bussen in het Voertuigreglement te implementeren.

Daarmee blijft alle regelgeving inzake typegoedkeuring geconcentreerd in regelgeving op grond van de Wegenverkeerswet 1994. Voor bestaande bussen die reeds voor 13 augustus 2003 in de Europese Unie zijn toegelaten kunnen nog wel de eisen van de Regeling vaststelling regels voor de keuring van bussen worden gehanteerd alsmede de Regeling permanente eisen. Hierop zullen deze regelingen worden aangepast. Op deze wijze kunnen zowel nieuwe als bestaande bussen overeenkomstig artikel 28 van de Wegenverkeerswet 1994 in aanmerking komen voor de aanduiding op het kentekenbewijs als bedoeld in artikel 80, eerste lid, BP

2000 (verbod op verrichten openbaar vervoer en besloten busvervoer zonder aantekening als bedoeld in artikel 28 Wegenverkeerswet 1994).

De richtlijn introduceert een klassenindeling voor bussen. De technische eisen voor de EG-typegoedkeuring zijn gedifferentieerd conform die indeling. Bussen welke geschikt zijn voor meer dan 22 passagiers en voor veelvuldig in- en uitstappen met veel ruimte voor staanplaatsen zijn ingedeeld als klasse I (stadsbussen). Voor die klasse geldt dat zij toegankelijk moeten zijn voor personen met een mobiliteitshandicap. Voor andere klassen, klassen II, III, A en B geldt die eis van verbeterde toegankelijkheid niet, maar staat het de lidstaten vrij die voorschriften uit de richtlijn in hun nationale regelgeving ook voor een of meer andere klassen op te nemen. In dit besluit is daarvan afgezien. Hoewel de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer door de rijksoverheid gestimuleerd wordt, is nader onderzoek nodig naar de gevolgen van een hiermee verzwaarde typegoedkeuring voor alle bussen en naar eventuele andere maatregelen die genomen kunnen worden.

Met de introductie van een typegoedkeuring voor buscarrosserieën, is het ook noodzakelijk regels vast te stellen voor de handhaving van een zeker veiligheidsniveau na toelating tot de weg. In hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement worden derhalve een aantal zogenoemde permanente eisen opgenomen waaraan een bus bij de APK en bij een eventuele controle langs de weg getoetst zal worden.

Met de introductie van verschillende klassen en een daaraan gekoppeld onderscheid in technische eisen gericht op de toegankelijkheid is het ook voor de handhaving van belang dat de klassenaanduiding van een bus aantoonbaar is. Momenteel vermeldt het kentekenbewijs het totaal aantal passagiers dat vervoerd mag worden. Een uitsplitsing naar zit-, staan- en rolstoelplaatsen en de vermelding van de klassenaanduiding op het kentekenbewijs is voor de verkeershandhaving een belangrijk hulpmiddel. Op grond van artikel 80 van het Besluit personenvervoer 2000 is dit mogelijk. In samenwerking met de Dienst Wegverkeer zal onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat onderzocht worden hoe hieraan uitvoering kan worden gegeven.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### Artikel I

##### *Onderdeel E*

Met de inwerkingtreding van dit besluit moet een nieuwe bus van klasse I (stadsbussen) waarvoor een typegoedkeuring wordt aangevraagd zodanig zijn uitgerust dat deze gemakkelijk toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitshandicap. De technische eisen daartoe zijn vastgelegd in bijlage VII van de richtlijn. Voor bussen van een andere klasse gelden deze eisen in beginsel niet, tenzij deze worden ontworpen om voor passagiers met een mobiliteitshandicap gemakkelijk toegankelijk te zijn. In dat geval moet ook een dergelijke bus voldoen aan de voor de desbetreffende klasse geldende eisen van bijlage VII.

De beleidsomgeving met betrekking tot toegankelijk (openbaar) vervoer is complex en in beweging. Behalve middels de typegoedkeuring kan ook via het instrument van de concessieverlening uitvoering worden gegeven aan het streven om de toegankelijkheid van het (openbaar) vervoer voor mensen met een mobiliteitshandicap te verbeteren (artikel 32 van de Wet personenvervoer 2000).

Voorkomen moet worden dat via de typegoedkeuring zonder onderscheid naar de vorm van dienstverlening zware eisen worden gesteld

zonder dat tijdig een regeling is getroffen voor de bijbehorende infrastructuur zoals perrons, stationsplein etc. Zorgvuldige besluitvorming inzake de gevolgen voor alle betrokken partijen staat daarbij voorop waarbij met de inzet van meerdere wettelijke instrumenten rekening zal worden gehouden teneinde een effectiever beleid te kunnen voeren.

#### *Onderdeel K*

Dit onderdeel betreft een aantal uitzonderingsgevallen voor bussen die in gebruik zijn genomen na 12 februari 2004. Als de constructie van een dergelijke bus nadat deze is toegelaten tot de weg en van een kenteken is voorzien, wordt gewijzigd, zal op grond van artikel 6.1 van het Voertuigreglement opnieuw een toelatingskeuring moeten plaatsvinden. Voorbeeld hiervan is de installatie van bepaalde instaphulpmiddelen. Volgens artikel 6.2 van het Voertuigreglement geschiedt de toelatingskeuring op basis van de technische eisen zoals die golden ten tijde van de ingebruikname van het voertuig. Uitzondering op deze regel, neergelegd in artikel 6.4, derde lid, van het Voertuigreglement, is de zogenaamde wijziging van constructie ten behoeve van het gebruik van voertuigen door gehandicapten. Deze uitzondering is voor wat betreft bussen in strijd met richtlijn 2001/85/EG. Aan artikel 6.4 wordt daarom een vierde lid toegevoegd. Voor de eerdergenoemde categorie bussen – waarvan de constructie wordt gewijzigd ten behoeve van gehandicaptenvervoer – geldt dat moet worden voldaan aan bepaalde strengere eisen voor wat betreft onder andere inrichting van de zitplaatsen, bevestiging van autogordels en autogordels.

De strengere eisen gelden logischerwijs met name op deze punten omdat het vervoer van personen met een mobiliteitshandicap volgens richtlijn 2001/85/EG met extra waarborgen omgeven moet zijn.

#### Artikel II

Uit overleg met brancheorganisaties is naar voren gekomen dat het verplicht stellen van de nieuwe eisen aan bussen per 13 augustus 2003 (de vroegst mogelijke datum die de richtlijn toestaat) niet haalbaar bleek. Ter vermijding van eventuele bedrijfsrisico's voor de constructeurs van bussen is er daarom voor gekozen de nieuwe eisen pas per 13 februari 2004 verplicht te stellen. De richtlijn laat dit toe (artikel 2, derde lid). In de daaraan voorafgaande periode, tussen inwerkingtreding van dit besluit en de datum van 13 februari 2004, mogen op basis van artikel 2, eerste lid, van de richtlijn bussen die op basis van de nieuwe eisen uit de richtlijn geproduceerd zijn, niet geweigerd worden, en kan dus een typegoedkeuring worden verleend. In de genoemde periode – vanaf 13 augustus 2003 tot 13 februari 2004 – kan de RDW op verzoek van een fabrikant een typegoedkeuring verlenen. (artikel 2, eerste en tweede lid, van de richtlijn). Omdat de periode waarvoor deze uitzondering van kracht is en de groep belanghebbenden zeer klein en deskundig is, is ervoor gekozen de systematiek van het Voertuigreglement in hoofdzaak te volgen en het overgangsrecht in artikel II onder te brengen.

#### Artikel III

De complexiteit van de richtlijn en de noodzakelijke beleidsvorming over met name artikel II hebben ertoe geleid dat de implementatietermijn enigszins is overschreden. Omdat de typegoedkeuring pas op 13 februari 2004 verplicht wordt, zijn er geen nadelige gevolgen te verwachten van het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.



**Transponeringstabel**

<b>Richtlijn</b>	<b>Voertuigreglement</b>
Artikel 1	behoeft geen implementatie
Artikel 2, eerste en tweede lid	artikel II
Artikel 2, derde lid	artikelen 1.1, 1.1a, 3.3.11, 3.3.27, 3.3.27a, 3.3.58, 5.3.41, 5.3.41a, 5.3.41b, 5.3.48, 6.4, derde lid, Voertuigreglement
Artikel 2, vierde lid	niet geïmplementeerd
Artikel 3	artikel 3.3.27a, Voertuigreglement
Artikel 4	dynamische verwijzing, artikel 17, Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring
Artikel 5	dynamische verwijzing, artikel 3.3.6, Voertuigreglement
Artikelen 6 en 7	behoeven geen implementatie
Artikel 8, eerste lid	artikel III
Artikel 8, tweede lid	volgt na vaststelling van het besluit tot wijziging van het Voertuigreglement
Artikel 9	behoeft geen implementatie

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