
235

Besluit van 27 april 2005, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en enkele andere algemene maatregelen van bestuur in verband met de aanpassing van de snelheidslimiet voor bepaalde autobussen, alsmede enkele technische wijzigingen

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 16 februari 2005, nr. HDJZ/AWW/2005-392, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 13, 22, 26, 48, 71, 72 en 98 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 29 maart 2005, nr. W09.05.0044/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 april 2005, nr. HDJZ/AWW/2005-1040, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Voertuigreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 wordt na onderdeel ba1 een onderdeel ingevoegd, luidende:

ba2. T100-bus: bus, ten aanzien waarvan uit een aantekening op het kentekenbewijs dan wel uit het kentekenregister blijkt dat hij zodanig is ingericht dat hij in aanmerking komt voor een maximumsnelheid van 100 km/h;

B

Na artikel 3.3.1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.3.1a

1. Een T100-bus voldoet aan de in deze afdeling en aan de ingevolge artikel 28, eerste lid, van de wet gestelde eisen met betrekking tot de toelating tot het verkeer op de weg van bussen, alsmede aan de bij ministeriële regeling voor T100-bussen vastgestelde eisen.

2. Indien een bus bij keuring door de Dienst Wegverkeer voldoet aan de in het eerste lid gestelde eisen wordt, op verzoek van degene aan wie het kenteken voor de desbetreffende bus is opgegeven, door de Dienst Wegverkeer hiervan onverwijld een aantekening gemaakt op het kentekenbewijs en in het kentekenregister.

C

Na artikel 5.3.71 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 5.3.72

Een T100-bus voldoet aan de volgende eisen:

- a. het draagvermogen van de banden is voldoende voor het door de fabrikant van het voertuig opgegeven draagvermogen van de as waarop zij zijn gemonteerd bij een snelheid van 100 km/h;
- b. de profilering van de hoofdgroeven van de banden bedraagt over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm, met uitzondering van slijtage-indicatoren.

D

Na artikel 6.15 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 6.15a

1. Indien ten aanzien van een bus die tot het verkeer op de weg is toegelaten, na die toelating een keuring als T100-bus wordt verzocht, voldoet deze bus aan de bij ministeriële regeling voor T100-bussen vastgestelde eisen.

2. Indien de bouw of inrichting van een bus, ten aanzien waarvan tevens keuring als T100-bus is verzocht, wordt gewijzigd, voldoet deze bus aan de in hoofdstuk 3, afdeling 3, en hoofdstuk 5, afdeling 3, opgenomen eisen, de eisen die van toepassing zijn ingevolge de artikelen 28, eerste lid, en 75, eerste lid, onderdeel b, van de wet, alsmede de bij ministeriële regeling voor T100-bussen vastgestelde eisen.

E

Aan artikel 6.16 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

3. Indien is verzocht om keuring als T100-bus, maakt de Dienst Wegverkeer, indien de bus voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 6.15a, eerste lid, dan wel tweede lid, en door de Dienst Wegverkeer is goedgekeurd als T100-bus, hiervan onverwijld een aantekening op het kentekenbewijs en in het kentekenregister, tenzij de aantekening op kentekenbewijs en in het kentekenregister reeds ingevolge artikel 3.3.1a, tweede lid, is geplaatst.

ARTIKEL II

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel z wordt «langs rails» vervangen door: over spoor;.
2. In onderdeel aab wordt «railweg» vervangen door: spoorweg;.

3. Voor onderdeel ag wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
afb: T100-bus: autobus, ten aanzien waarvan uit een aantekening op het kentekenbewijs of uit het kentekenregister blijkt dat hij zodanig is ingericht dat hij in aanmerking komt voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur.

Met een T100-bus als bedoeld in dit besluit wordt gelijkgesteld een autobus die is geregistreerd in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend Verdrag dat Nederland bindt, en ten aanzien waarvan uit het kentekenbewijs of uit een verklaring afgegeven door een onafhankelijke keuringsinstelling, afgegeven op basis van onderzoeken die een beschermingsniveau bieden dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale onderzoeken wordt nagestreefd, blijkt dat de autobus geschikt is voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur.

B

In artikel 15a, tweede lid, wordt «railvoertuig» vervangen door: spoorvoertuig.

C

Na artikel 22 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 22a

Voor zover niet ingevolge andere artikelen een lagere maximumsnelheid geldt, geldt voor T100-bussen een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur.

D

In artikel 61a, onderdeel c, wordt «invalidervoertuig» vervangen door: gehandicaptervoertuig.

E

1. Artikel 86a, eerste lid, komt te luiden:

1. In geval van een ernstige verstoring van de olieaanvoer kan bij regeling van Onze Minister worden bepaald dat op autosnelwegen en op autowegen, in afwijking van artikel 21, aanhef en onderdeel a, voor motorvoertuigen een maximumsnelheid geldt van 90 kilometer per uur.

2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Het eerste lid is niet van toepassing op vrachtauto's, motorvoertuigen met aanhangwagen of autobussen, niet zijnde T100-bussen.

F

Artikel 86b komt te luiden:

Artikel 86b

Het is de bestuurders van de in artikel 86a, eerste lid, bedoelde motorvoertuigen verboden de ingevolge artikel 86a bepaalde maximumsnelheid te overschrijden.

ARTIKEL III

In het Kentekenreglement wordt na artikel 17 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 17a

De Dienst Wegverkeer brengt die aantekeningen aan op dan wel verwijdert die aantekeningen van het kentekenbewijs voor zover dat bij of krachtens de wet is voorgeschreven of mogelijk wordt gemaakt.

ARTIKEL IV

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, 27 april 2005

Beatrix

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

Uitgegeven de *twaaalfde* mei 2005

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

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 juni 2005, nr. 112.

Algemeen

1. Inleiding

Reeds bij de begrotingsbehandeling voor 2002 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is door de Tweede Kamerleden Giskes, Van der Steenhoven en Hofstra een motie ingediend met de strekking de maximumsnelheid voor bussen te verhogen tot 100 km per uur (Kamerstukken II, 2001/02, 28 000 XII, nr. 26). Deze motie is aangenomen.

Vervolgens is bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2003 wederom een motie ingediend (de motie-Oplaat c.s., Kamerstukken II, 2002/03, 28 600 XII, nr. 44). In deze motie werd de regering verzocht voor 1 maart 2003 de bovengenoemde motie-Giskes, Van der Steenhoven en Hofstra uit te voeren en daarmee de maximumsnelheid van bussen te verhogen tot 100 kilometer per uur. Daarnaast verzocht de motie-Oplaat om de toegestane maximumsnelheid voor vrachtverkeer te verhogen tot 90 kilometer per uur.

In reactie op deze motie heeft mijn ambtsvoorganger bij brief van 22 januari 2003 (Kamerstukken II, 2002/03, 28 600 XII en 28 600 A, nr. 70) aangegeven dat in overleg met de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Justitie, en met andere betrokken partijen zal worden bezien onder welke voorwaarden en op welke termijn een verhoging van de maximumsnelheid voor bussen kan worden gerealiseerd. Bij gelegenheid van het Algemeen Overleg op 13 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002/03, 28 600 en A, nr. 81) heeft mijn ambtsvoorganger de intentie uitgesproken om (dit onderdeel van) de motie-Oplaat uit te voeren. Het onderhavige besluit strekt hiertoe. Het besluit behelst een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV1990), Kentekenreglement en Voertuigreglement.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om enkele kleine wijzigingen mee te nemen die het gevolg zijn van de in de nieuwe Spoorwegwet gehanteerde terminologie, die op onderdelen afwijkt van de voorheen op het terrein van het spoor geldende wetgeving. Als gevolg hiervan wordt in het RVV 1990 «railweg» vervangen door «spoorweg» en wordt in artikel 61a het woord «invalidenvoertuig» vervangen door «gehandicaptenvoertuig». Destijds is in dit artikel deze wijziging abusievelijk niet doorgevoerd.

Het voorstel is om advies voorgelegd aan het College van procureurs-generaal. Het Openbaar Ministerie heeft laten weten in te stemmen met het voorstel.

2. Inhoudelijke gronden voor aanpassing maximumsnelheid; gevolgen voor milieu en verkeersveiligheid

Het voorstel strekt tot uitvoering van de motie-Oplaat c.s. Het gevolg van de uitvoering van deze motie is dat de maximumsnelheid van bepaalde bussen, de zogenaamde T100-bussen, wordt verhoogd tot 100 kilometer per uur. Door voor de T100-bussen een hogere maximumsnelheid toe te staan zal de reistijd worden verkort en wordt naar verwachting van de indieners van de motie de aantrekkelijkheid van de bus ten opzichte van de auto verbeterd.

Naast deze gewenste effecten kan het verhogen van de maximumsnelheid van deze bussen leiden tot een lichte verhoging van de CO₂-uitstoot en tot een geringe toename van de geluidsbelasting. Omdat niet exact bepaald kan worden voor hoeveel bussen op basis van het

onderhavige besluit de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 100 kilometer per uur, kan op dit moment de toename in uitstoot en geluidsbelasting niet kwantitatief worden onderbouwd. Uit ervaringen in Duitsland en Frankrijk, mede gelet op de goede geluidsisolatie van T100-bussen, kan wel worden afgeleid dat het zal gaan om een gering aantal bussen en dus om een geringe toename in uitstoot en geluidsbelasting.

Om de kans te vergroten dat de door de indieners van de motie verwachte positieve effecten van verhoging van de maximumsnelheid voor T100-bussen niet teniet worden gedaan door de genoemde negatieve effecten van de desbetreffende maatregel, is in overleg tussen de vervoerdersbranche en de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat, afgesproken dat in het kader van het programma «Het Nieuwe Rijden» aandacht zal worden besteed aan de T100-bussen. Dit programma ziet op het bekomen van chauffeurs in een zuinige rijstijl die bijdraagt aan de vermindering van de uitstoot, ten gevolge waarvan de totale netto verhoging van de uitstoot ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid waarschijnlijk nihil is, en tevens bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Voorts wordt met het oog op de veiligheid een aantal eisen gesteld aan de bussen om voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur in aanmerking te komen.

3. Voorgestelde wijzigingen

De voorgestelde wijzigingen maken het mogelijk om bij ministeriële regeling nadere eisen te stellen waaraan T100-bussen moeten voldoen. Het betreft geen zwaardere eisen dan de eisen neergelegd in de reeds van toepassing zijnde Europese richtlijnen, maar aanvullende eisen die specifiek van belang zijn om op de Nederlandse wegen 100 km per uur te kunnen rijden. Deze eisen zijn toegespitst op de Nederlandse wegendichtheid en verkeerssituatie. De bestaande geharmoniseerde regels bieden in dit verband, in het kader van de in dit land nagestreefde verkeersveiligheidssituatie, onvoldoende waarborgen. Bij de keuze voor de eisen waaraan T100-bussen moeten voldoen om als zodanig te worden aangemerkt, is waar mogelijk aansluiting gezocht bij eisen zoals die in het buitenland, bijvoorbeeld in Duitsland, reeds gelden voor dit soort bussen. Het gaat hier om eisen waarmee inmiddels in de desbetreffende landen ervaring is opgedaan en waarvan is gebleken dat zij vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid voldoende zijn. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de eis dat het niet mag gaan om een gelede bus, dat de banden met het benodigde draagvermogen zijn goedgekeurd voor gebruik bij een snelheid van 100 kilometer per uur of meer en dat de bus blijkens de goedkeuringsaanvraag van de fabrikant geschikt is voor een bedrijfs-snelheid van tenminste 100 kilometer per uur. Deze eisen zijn aanvullend op de ook nu al geldende eisen.

In het onderhavige besluit wordt bepaald dat alleen bussen die voldoen aan de bij ministeriële regeling te stellen eisen worden aangemerkt als T100-bus en in aanmerking kunnen komen voor de verhoogde snelheidslimiet. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat door een T100-bus geen aanhangwagen in welke vorm dan ook mag worden voortbewogen. Deze voorwaarde behoeft niet apart te worden gesteld, maar volgt al uit de bestaande tekst van artikel 22, onderdeel a, van het RVV 1990.

Het vrij verkeer van goederen en diensten in de Europese Unie brengt mee dat lidstaten goederen, diensten of keuringen, die in een andere lidstaat rechtmatig in het verkeer zijn gebracht respectievelijk verricht, niet mogen weigeren omdat ze niet voldoen aan de eigen nationale voorschriften terzake. Deze aanvullende nationale eisen kunnen en mogen

worden gesteld nu het gaat om een onderwerp dat niet is geharmoniseerd. Dit betekent dat goederen en diensten die weliswaar niet identiek zijn aan de eigen nationale voorschriften, maar wel aan buitenlandse eisen voldoen die een tenminste gelijkwaardig beschermingsniveau bieden, moeten worden toegelaten. Daarom wordt voor het RVV 1990 met een T100-bus gelijkgesteld een bus die is geregistreerd in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend Verdrag dat Nederland bindt en ten aanzien waarvan uit het kentekenbewijs of uit een verklaring afgegeven door een onafhankelijke keuringsinstelling, op basis van onderzoeken die een beschermingsniveau bieden dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale onderzoeken wordt nagestreefd, blijkt dat de autobus geschikt is voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur.

Van de politie kan niet worden verwacht dat zij telkens in een concreet geval nagaat of het getoonde buitenlandse keuringsrapport is afgegeven op basis van onderzoeken die gelijkwaardig zijn aan de Nederlandse keuringen. Daarom is bepaald dat de Dienst Wegverkeer de goedkeuringsrapporten aanwijst die naar zijn oordeel zijn afgegeven op basis van gelijkwaardige onderzoeken. In die gevallen waarin een chauffeur een dergelijk goedkeuringsrapport toont, kan de politie op die manier gemakkelijk controleren of het hier inderdaad ook een T100-bus betreft.

4. Notificatie en voorhang

Nu het onderhavige besluit voorziet in technische voorschriften, namelijk aanvullende eisen waaraan bussen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een verhoogde snelheidslimiet, is het ontwerpbesluit op 20 januari 2005 ingevolge richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217), voorgelegd aan de Europese Commissie. De Commissie heeft geen inhoudelijke opmerkingen gemaakt over deze notificatie.

Verder is het ontwerp van de algemene maatregel van bestuur overeenkomstig artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal. Dit heeft geleid tot enkele vragen welke door mij naar tevredenheid van de Staten-Generaal zijn beantwoord (Kamerstukken II, 2004/05, 29 800 XII, nr. 54).

5. Werkwijze aanvragen

De Wegenverkeerswet 1994 kent een gesloten systeem van keuringen. Dit betekent dat niet bij algemene maatregel van bestuur of bij ministeriële regeling aparte keuringsmomenten kunnen worden gecreëerd. Daarom is aangesloten bij de bestaande keuringsmomenten, te weten de eerste keuring voor toelating tot de weg en de keuring van reeds tot het verkeer op de weg toegelaten voertuigen.

Toelatingskeuring nieuwe bussen, tevens keuring als T100-bus

Ten aanzien van nieuwe bussen geldt dat zij moeten voldoen aan de bestaande algemene eisen die gelden voor toelating tot de weg, zijnde de toelatingseisen uit hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Voertuigreglement en de eisen met betrekking tot de toelating tot de weg die van toepassing zijn

ingevolge artikel 28, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Nieuwe bussen zullen de daarvoor geldende procedures moeten doorlopen. Daarin wordt door de onderhavige aanpassingen geen wijziging aangebracht. Wil een nieuwe bus tegelijk ook worden goedgekeurd als T100-bus, dan zal deze bus bij de keuring tevens moeten voldoen aan de aanvullende eisen voor T100-bussen, die in een ministeriële regeling zijn opgenomen. Bij de aanvraag tot keuring zal uitdrukkelijk moet worden aangegeven dat het, mede, om een verzoek tot toelating als T100-bus gaat. Bij goedkeuring als T100-bus zal de Dienst Wegverkeer hiervan een aantekening maken in het kentekenregister en op het kentekenbewijs.

Keuring als T100-bus van reeds tot de weg toegelaten bussen

Behalve nieuwe bussen kunnen ook reeds tot het verkeer op de weg toegelaten bussen worden goedgekeurd als T100-bus. Indien een dergelijke bus rechtmatig in het verkeer is gebracht staat vast dat de bus behoort tot een goedgekeurd type, en dus voldoet aan de typegoedkeuringseisen opgenomen in hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Voertuigreglement en de typegoedkeuringseisen die van toepassing zijn ingevolge artikel 28, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast behoort elke bus, en dus ook een T100-bus, die reeds tot het verkeer op de weg is toegelaten te voldoen aan de permanente eisen opgenomen in hoofdstuk 5, afdeling 3, van het Voertuigreglement en de permanente eisen die van toepassing zijn ingevolge artikel 75, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994. Op de permanente eisen wordt goedgekeurd tijdens de APK. Om tot worden goedgekeurd als T100-bus moet een bus als aanvulling op de typegoedkeurings- en de permanente eisen voldoen aan de bij ministeriële regeling speciaal voor T100-bussen vastgestelde eisen.

Ook voor reeds toegelaten bussen geldt dat bij goedkeuring als T100-bus de Dienst Wegverkeer hiervan een aantekening zal maken in het kentekenregister en op het kentekenbewijs.

Ten slotte is het ook mogelijk dat een reeds tot het verkeer op de weg toegelaten bus een keuring moet ondergaan, omdat een wijziging in de bouw of inrichting van het voertuig is aangebracht als bedoeld in hoofdstuk 6 van het Voertuigreglement. Indien hierbij tevens wordt verzocht om goedkeuring als T100-bus zal net als bij andere bussen goedgekeurd worden op de in hoofdstuk 3, afdeling 3, en hoofdstuk 5, afdeling 3, opgenomen eisen, de eisen die van toepassing zijn ingevolge de artikelen 28, eerste lid, en 75, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede de bij ministeriële regeling voor T100-bussen vastgestelde eisen. Ook van deze goedkeuring wordt een aantekening gemaakt op het kentekenbewijs en in het kentekenregister.

Keuring in het kader van de APK

Wanneer een bus eenmaal is goedgekeurd als T100-bus zal tijdens elke daaropvolgende APK, in aanvulling op de permanente eisen uit hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement en de permanente eisen die van toepassing zijn ingevolge artikel 75, eerste lid, onderdeel b van de Wegenverkeerswet 1994, worden goedgekeurd op twee aanvullende eisen die van specifiek belang zijn voor de veiligheid van T100-bussen, namelijk het draagvermogen van de banden en de profilering van de groeven.

6. Handhaving

Invoering van een hogere snelheidslimiet voor bussen die aan bepaalde voorwaarden voldoen, brengt met zich mee dat bij de opsporing onderscheid moet worden gemaakt tussen bussen die 100 kilometer per uur mogen rijden en andere bussen. De bestaande meetapparatuur maakt alleen onderscheid tussen voertuigen die wel of niet langer zijn dan zes

meter. Het systeem kan dus geen onderscheid maken tussen T100-bussen en andere voertuigen langer dan zes meter. De verwerking van de foto's gaat volautomatisch op basis van kentekenherkenning. Bij de Dienst Wegverkeer worden de vereiste gegevens opgevraagd die bij het kenteken horen; deze worden in het geautomatiseerde systeem opgenomen en het geheel wordt doorgezonden naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). Om te voorkomen dat de politie een handmatige schifting zou moeten maken, is er thans in voorzien dat het gegeven dat het een T100-bus betreft in het kentekenregister wordt opgenomen en langs elektronische weg aan de politie wordt verstrekt. Verder wordt dit gegeven ook op het kentekenbewijs aangetekend. Op deze wijze zal zonder extra inspanning de controle op de naleving van de snelheidslimieten, zowel door middel van staandehouding als door middel van kentekenbekeuringen, kunnen blijven plaatsvinden. Omdat in de praktijk verreweg de meeste bussen aan de gestelde eisen voor T100-bussen zullen voldoen, en het draagvlak bij de branche groot is, zullen naar verwachting ook geen extra controle- en handhavingsinspanningen nodig zijn.

Ten aanzien van bussen geregistreerd in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel in een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend Verdrag dat Nederland bindt zal bekeuring op kenteken vooral bij gelede bussen of bussen met een aanhangwagen plaatsvinden. Dit zijn immers bussen die in geen enkel geval in aanmerking komen voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Ten aanzien van overige buitenlandse T100-bussen zal controle zoveel mogelijk door middel van staandehouding dienen plaats te vinden. Zoals hierboven reeds is aangegeven, zal aan de hand van het overzicht van de Dienst Wegverkeer snel kunnen worden gezien of een buitenlands goedkeuringsrapport inderdaad is afgegeven op basis van tenminste gelijkwaardige keuringsonderzoek. Bij twijfel zal de politie uiteraard contact opnemen met de Dienst Wegverkeer.

7. Financiële consequenties

De aanpassing van de snelheidslimiet voor T100-bussen heeft enige financiële consequenties. Allereerst zijn er de kosten die zijn verbonden aan de aanpassingen van de geautomatiseerde systemen bij de Dienst Wegverkeer en de politie en de conversie in deze systemen van bussen die op het moment van inwerkingtreding reeds beschikken over een goedkeuring als T100-bus.

De aanpassing van de systemen bij de politie wordt meegenomen in de periodieke update van het systeem. De kosten van het aanpassen van het systeem van de Dienst Wegverkeer, alsmede de conversiekosten, worden geraamd op € 240.000,- en worden betaald uit het tarief voor het kentekenbewijs Deel I. Het betreft eenmalige overheadkosten die worden meegenomen in de totale opbrengsten en investeringen die jaarlijks samenhangen met het kentekenregister.

Daarnaast is er sprake van een gering bedrag aan kosten die door de vervoerder moeten worden betaald voor de aantekening op het kentekenbewijs en in het keuringsrapport. Deze kosten heeft een vervoerder alleen wanneer hij ervoor kiest om zijn bussen in te zetten als T100-bussen. Hij zal dit alleen doen indien hij verwacht hiermee economische voordeel te behalen.

Zoals hierboven reeds is opgemerkt, zijn er naar verwachting geen extra opsporings- en handhavingsinspanningen nodig. Op dit punt is er dan ook geen sprake van extra kosten.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

In dit onderdeel is de het begrip T100-bus gedefinieerd: verwezen kan worden naar hetgeen hieromtrent in het algemeen deel van de toelichting is opgenomen.

Onderdeel B

Zoals reeds in het algemene deel van de toelichting is opgemerkt, kan op verschillende tijdstippen een bus worden aangeboden ter goedkeuring als T100-bus. Een van die gelegenheden is de keuring met het oog op de eerste toelating tot de weg. Het in onderdeel B opgenomen artikel 3.3.1a, eerste lid, regelt dat de ter keuring aangeboden bus, ten aanzien waarvan tevens wordt verzocht om toelating als T100-bus, met het oog daarop tevens dient te voldoen aan bij ministeriële regeling gestelde eisen. Volledigheidshalve zijn ook de eisen opgenomen waaraan elke bus dient te voldoen voordat hij kan worden toegelaten tot de weg.

Het tweede lid geeft de basis voor de Dienst Wegverkeer om een aantekening te maken op het kentekenbewijs en in het kentekenregister, dat de desbetreffende bus is goedgekeurd als T100-bus.

Onderdeel C

Dit artikel voegt een artikel in het Voertuigreglement in, namelijk artikel 5.3.72. Artikel 5.3.72 somt de eisen op waaraan een reeds goedgekeurde T100-bus moet voldoen om de standaard APK te doorstaan. Dit zijn naast de op alle bussen van toepassing zijnde permanente eisen, twee permanente eisen die alleen van toepassing zijn op T100-bussen.

Onderdeel D

Dit artikel voorziet in de keuring als T100-bus van bussen die reeds zijn toegelaten tot het verkeer op de weg.

Onderdeel E

In dit onderdeel wordt voorzien in de basis voor het maken van een aantekening op het kentekenbewijs en in het kentekenregister, dat de desbetreffende bus is goedgekeurd als T100-bus.

Artikel II

Onderdeel A

Dit onderdeel voorziet in de definitiebepaling van de T100-bus. Deze definitie is uitgebreider dan de definitie in het Voertuigreglement omdat ook voor in het buitenland als T100-bus erkende bussen de aangepaste maximumsnelheid geldt. In de definitiebepaling wordt aangegeven in welke gevallen bussen gelijk worden gesteld met T100-bussen. Verder zijn hier enkele aanpassingen in definities opgenomen die voortvloeien uit de wijzigingen in terminologie in de nieuwe Spoorwegwet (Stb. 2003, 264).

Onderdeel B

De hier voorgestelde wijziging betreft een aanpassing aan de terminologie in de nieuwe Spoorwegwet.

Onderdeel C

Dit onderdeel voorziet in een nieuw artikel 22a. Dit artikel voorziet, in afwijking van de in artikel 22 van het RVV 1990 genoemde maximumsnelheid, voor bussen die zijn goedgekeurd als T100-bus in een aangepaste maximumsnelheid van 100 kilometer per uur.

Onderdeel D

De hier voorgestelde wijziging betreft een aanpassing aan de terminologie in de nieuwe Spoorwegwet.

Onderdeel E

Nu het nieuwe artikel 22a voorziet in een verhoging van de maximumsnelheid voor T100-bussen, zal ook een aanpassing van artikel 86a moeten plaatsvinden. Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om in geval van een ernstige verstoring van de olieaanvoer bij ministeriële regeling de snelheidslimieten op autosnelwegen en autowegen vast te stellen op 90 kilometer per uur. Nu voor T100-bussen wordt voorzien in een hogere maximumsnelheid dan 90 kilometer per uur, zal ook moeten worden geregeld dat, indien krachtens artikel 86a tot een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur wordt besloten, deze aanpassing ook zal gelden voor T100-bussen. Onderdeel E voorziet daarin. Ter wille van de leesbaarheid is de redactionele opbouw van artikel 86a hiertoe aangepast.

Onderdeel F

Deze aanpassing vloeit voort uit de aanpassing opgenomen in onderdeel E.

Artikel III

Dit onderdeel voorziet in een nieuw artikel. Dit artikel voorziet in de algemene verplichting voor de Dienst Wegverkeer om in de gevallen waarin dit op grond van een wettelijke regeling is voorgeschreven, een aantekening te maken in het kentekenbewijs, dan wel een gemaakte aantekening te schrappen.

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