

Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers

*Categorie: opsporing, vervolging,
Rechtskarakter: aanwijzing in de zin
van art. 130 lid 4 Wet RO
Afzender: College van procureurs-
generaal*

*Adressaat: Hoofden van de parketten
Registratienummer: 2002A014
Datum vaststelling: 08-12-2002
Datum inwerkingtreding: 01-01-2003
Geldigheidsduur: 01-01-2007
Publicatie in Staatscourant: 31-12-
2002*

*Vervallen: Richtlijn handhaving snel-
heidsbegrenzer door de politie en
Rijksverkeersinspectie d.d. 20-12-1995
Relevante beleidsregels OM: -
Wetsbepalingen: Regeling meetmidde-
len politie; artt. 20, 21, 22 en 62
Reglement Verkeersregels en
Verkeerstekens 1990; artt. 5.3.15 en
6.14 Voertuigreglement
Jurisprudentie: -
Bijlage(n): 1*

Achtergrond

Deze aanwijzing betreft een regeling voor de opsporing en vervolging van snelheidsoverschrijdingen en overtredingen van regels met betrekking tot de snelheidsbegrenzers in zware bedrijfsauto's.

1. Snelheidsmeters

Meetmiddelen die gebruikt worden bij de vaststelling van strafbare feiten en gedragingen (zoals snelheidsovertredingen), dan wel bij de vaststelling van de waarde van een grootheid, die invloed kan uitoefenen bij de bepaling van de zwaarte van een strafbaar feit, moeten voldoen aan de voorschriften die bij of krachtens de Regeling meetmiddelen politie worden vastgesteld, dan wel voor het toegepaste gebruik zijn goedgekeurd door een daartoe bevoegde instantie. In de Regeling meetmiddelen politie zijn meetmiddelen opgenomen die gebruikt worden door de politie met uitzondering van de ademanalyseapparatuur, de bromfietsrollentestbank en de standaard in politievoertuigen ingebouwde boordsnelheidsmeters. Voor wat betreft de opsporing en vervolging van snelheidsoverschrijdingen wordt in deze aanwijzing ingegaan op

onder andere de instelwaarde van de snelheidsmeetapparatuur, de te corrigeren marges en enkele eisen voor het proces-verbaal.

2. Snelheidsbegrenzers

De Raad van de Europese Economische Gemeenschappen heeft op 10 februari 1992 richtlijn 92/6/EEG, betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12.000 kilo en in autobussen met een toegestane maximum massa van meer dan 10.000 kilo, vastgesteld. In deze Europese richtlijn wordt een nadere uitwerking gegeven van de Europese regeling waarop de artt. 3.3.17, 5.3.15 en 6.14 van het Voertuigreglement zijn gebaseerd. De betreffende artikelen geven aan vanaf welke data bedrijfsauto's en bussen moeten zijn voorzien van een goedgekeurde snelheidsbegrenzer.

Voorts wordt aangegeven welke snelheidsbegrenzers tot een goedgekeurde soort behoren (de snelheidsbegrenzers die voldoen aan de bijlagen van de op 31 maart 1992 door de Raad van de Europese Economische Gemeenschappen vastgestelde richtlijn 92/24/EEG, betreffende snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzungssystemen).

Tenslotte wordt vastgesteld, dat de snelheidsbegrenzers in bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12.000 kilo die na 31 december 1987 in Nederland in gebruik zijn genomen op maximaal 85 km per uur, en die in bussen met een toegestane maximum massa van meer dan 10.000 kilo die na 31 december 1987 in Nederland in gebruik zijn genomen, op maximaal 100 km per uur moeten worden afgesteld.¹

Samenvatting

Deze aanwijzing heeft tot doel een uniforme handhaving te bewerkstelligen voor snelheidsoverschrijdingen en overtredingen van regels met betrekking tot de snelheidsbegrenzers in bedrijfsauto's met een toegestane

maximum massa van meer dan 12.000 kilo en in bussen met een toegestane maximum massa van meer dan 10.000 kilo die (beiden) na 31 december 1987 in Nederland in gebruik zijn genomen.

Definities²

Radarsnelheidsmeter Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij gebruik wordt gemaakt van het door het gemeten voertuig gereflecteerd microgolfsignaal.

Mobiele radarsnelheidsmeter

Radarsnelheidsmeter aangebracht in het voertuig van het metende voertuig, waarbij gebruik wordt gemaakt van het door het gemeten voertuig gereflecteerd microgolfsignaal.

Het voertuig waarin de radarsnelheidsmeter is geplaatst, moet voorzien zijn van een snelheidsmeter waarmee de voertuigsnelheid wordt gemeten. De waarneming van de snelheid berust op de som van twee snelheden, n.l. de snelheid gemeten met de radar en de snelheid van het voertuig waarin de radarsnelheidsmeter is opgesteld.

Lasersnelheidsmeter Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij gebruik gemaakt wordt van door het voertuig gereflecteerd laserlicht.

Detectorsnelheidsmeter (bijvoorbeeld lusdetector) Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij de snelheidsmeting plaatsvindt door middel van het automatisch detecteren van het tijdsverloop tussen tenminste drie achtereenvolgende voertuigposities door middel van afzonderlijke detectiesystemen die zich op een in het meetmiddel vastgelegde vaste afstand bevinden.

Trajectnsnelheidsmeter Meetinstrument voor het meten van de snelheid van voertuigen, waarbij de tijdsduur van passage van het meettraject (de afstand die voor de berekening van de rijsnelheid wordt gebruikt) wordt bepaald door middel van visuele waarneming dan wel door automatische detectie met detectiesystemen waartussen de afstand meer bedraagt

dan 500 m en tevens meer bedraagt dan 200 maal de detectiezone.

Mobiele trajectnelheidsmeter

Trajectnelheidsmeter waarbij de lengte van het meettraject wordt bepaald met behulp van de trajectnelheidsmeter aangebracht in het voertuig van de gebruiker (metend voertuig) en waarmee het betreffende traject wordt afgelegd tijdens de meetcyclus. De meetafstand hierbij is de afstand tussen gemeten en metend voertuig bij mobiele trajectnelheidsmeters op de momenten waarop de meetcyclus wordt gestart en gestopt.

Geijkte boordsnelheidsmeter Geijkte snelheidsmeter van een dienstvoertuig.

Maximumsnelheid Op basis van regelgeving ter plaatse toegestane maximumsnelheid van een voertuig.

Gemeten snelheid Snelheid van een voertuig welke met behulp van een snelheidsmeter werd vastgesteld.

Gecorrigeerde of werkelijke snelheid Snelheid die wordt vastgesteld indien van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken.

Bedienaar Persoon die beschikt over de opsporingsbevoegdheid en die is opgeleid om de gebruikte snelheidsmeter voor opsporing snelheidsoverschrijdingen te gebruiken.

Opsporing

1. Bevoegdheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA)

Een geautomatiseerde snelheidscontrole valt in de volgende fasen te verdelen:

- het plaatsen en afstellen van de camera / radar / film;
- het uitnemen van camera en film;
- het uitlezen van de film;
- het opmaken en tekenen van het proces-verbaal.

Van belang bij de inzet van buitengewone opsporingsambtenaren is het maken van onderscheid tussen voor de opsporing van belang zijnde handelingen, opsporingshandelingen en overige handelingen. De fasen a en b zijn strikt juridisch gezien geen opsporingshandelingen, maar voor de opsporing zodanig cruciaal in verband met mogelijk onrechtmatig verkregen bewijs, dat ze door een daartoe bevoegde opsporingsambtenaar dienen te worden uitgevoerd.

De fasen c en d worden als opspo-

ringshandelingen aangemerkt en dienen te worden uitgevoerd door een opsporingsambtenaar. Degene die de film uitleest is degene die de overtreding constateert en het proces-verbaal (mede-)ondertekent. Indien de opsporingsambtenaar die de fasen a en/of b heeft verricht het proces-verbaal niet (mede-)ondertekent, kan die ambtenaar volstaan met het vastleggen van deze opsporingshandelingen in en daartoe bestemde rapportage. Afhankelijk van de inhoud van de aanwijzingsakte zoals door het Ministerie van Justitie wordt afgegeven, mogen genoemde opsporingshandelingen door een BOA worden uitgevoerd.

2. Meting van snelheidsovertredingen

2.1. Keuring door bevoegde keuringsinstantie

De snelheidsmeters beschreven in de vorige paragraaf 'Definities' mogen slechts worden gebruikt voor de daar genoemde toepassingen indien daarvoor geldig certificaat is afgegeven door een daartoe bevoegde keuringsinstantie.

2.2. Plaats meetlocatie snelheidsmetingen

In strikt juridische zin dient de snelheid van voertuigen te zijn aangepast op de plaats waar de maximumsnelheid gaat gelden. Om discussie te voorkomen, bestuurders de gelegenheid te geven op een rustige manier snelheid te verminderen en beroepschriften / brieven over een te korte afstand tussen de plaats waarop het gebod dat door middel van de snelheidsmeter wordt gehandhaafd ingaat en snelheidsmeting te voorkomen, wordt als uitgangspunt een bepaalde minimumafstand tussen de plaats van inwerkingtreding van de maximumsnelheid tot de meetlocatie in acht genomen.

De minimale afstanden tussen gebod en meetplaats zijn:

30 km/h	8 m/s	80 meter afstand
50 km/h	14 m/s	140 meter afstand
60 km/h	17 m/s	170 meter afstand
70 km/h	19 m/s	190 meter afstand
80 km/h	22 m/s	220 meter afstand
90 km/h	25 m/s	250 meter afstand
100 km/h	28 m/s	280 meter afstand
120 km/h	33 m/s	330 meter afstand

Dezelfde afstanden dienen te worden gebruikt tussen meetplaats en de plaats waarop het gebod dat door

middel van de snelheidsmeter wordt gehandhaafd eindigt.

In geval snelheidsmeting plaatsvindt binnen de hierboven genoemde minimale tussenafstand dient de reden hiervoor in het proces-verbaal te worden gemotiveerd.

2.3. Niet geijkte boordsnelheidsmeter

De niet geijkte boordsnelheidsmeter wordt in beginsel niet gebruikt voor het vaststellen van snelheidsoverschrijdingen. In de uitzonderlijke gevallen dat bij het vaststellen van een snelheidsoverschrijding toch (mede) gebruik wordt gemaakt van een (dienst)voertuig waarvan de boordsnelheidsmeter niet werd gecontroleerd / geijkt, dient als volgt te worden gehandeld.

De afwijking van de snelheidsmeter in het (dienst)voertuig dient zo spoedig mogelijk na de constatering te worden bepaald met behulp van geijkte apparatuur. De meetonzekerheid bij de ijking is afhankelijk van de gebruikte ijkapparatuur.

Voorts verdient het aanbeveling in het op te maken proces-verbaal naast de constatering met de niet geijkte boordsnelheidsmeter te vermelden dat verbalisant op grond van zijn ervaring in het verkeer inschat, dat betrokkene / verdacht reed met een snelheid van xx km/h, in elk geval met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse toegestane maximumsnelheid. (VR 1974/37 en VR 1975/20)

2.4. Betrouwbaarheid tachograaf

Een tachograaf in een vrachtauto of autobus ontvangt door middel van een zender (impulsgever), die zich bevindt aan de versnellingsbak van het betreffende voertuig, een snelheidssignaal. Dit snelheidssignaal wordt gemeten in het aantal impulsen dat over een lengte van minimaal 1 kilometer door de zender wordt afgegeven.

De meting en registratie van de snelheid door een tachograaf wordt beïnvloed door het bandenprofiel, de bandenspanning en/of beladingsgraad. Dientengevolge dient de aanwijzing van de snelheid op een tachograaf te worden benoemd als de voertuigsnelheid. De werkelijke snelheid is enkel vast te stellen met een goedgekeurde snelheidsmeter.

2.5. Erven

Naar aanleiding van de uitspraak van

de Hoge Raad van 5 oktober 1999, nr. 11-99-V dient als snelheid binnen een erf, 15 km/h als stapvoets te worden aangemerkt.

De Hoge Raad zegt hierover: 'De wet geeft niet aan wat onder stapvoets moet worden verstaan. Volgens de memorie van toelichting dient de snelheid van het motorvoertuig zoveel mogelijk aangepast te worden aan die van een voetganger. Volgens door de politie uitgevoerde proeven is het in het algemeen technisch niet mogelijk met een motorrijtuig te rijden met een snelheid van een voetganger. Daarom wordt het juist geacht als toegestane snelheid op een woonerf te hanteren de snelheid die met een motorvoertuig technisch minimaal mogelijk is. Gelet op de verklaringen van de verbalisant en de getoonde videobeelden wordt aannemelijk geacht dat deze snelheid 15 kilometer per uur bedraagt.'

3. Marges

3.1. Maximale fout

Radarsnelheidsmeter, lasersnelheidsmeter, detectorsnelheidsmeter, (mobiele) traject-snelheidsmeter
De maximale fout onder bedrijfsomstandigheden bedraagt 3 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 3% van de gemeten snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h.

– Mobiele radarsnelheidsmeter
De maximale fout onder bedrijfsomstandigheden bedraagt 5 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 5% van de gemeten snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h.

– Traject-snelheidsmeter
De maximale fout onder bedrijfsomstandigheden bedraagt 3 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 3% van de gemeten snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h. De maximale fout veroorzaakt door onjuiste waarde van de meettraject-lengte bedraagt 0,5% van de werkelijke snelheid.

– Geijkte boordsnelheidsmeter in dienstvoertuig
In geval van een snelheidsovertreding wordt geconstateerd met behulp van een dienstvoertuig met een geijkte boordsnelheidsmeter (dus niet: radar-snelheidsmeter), wordt de maximale fout als volgt berekend:

De afwijking van de snelheidsmeter in het voertuig dient te worden bepaald met behulp van (geijkte) ijkapparaatuur. Dit gebeurt bij elk dienstvoertuig periodiek en resulteert in een tabel (zie bijlage) die in het voertuig aanwezig dient te zijn.

De meetonzekerheid bij de ijking is afhankelijk van het gebruikte ijkingsmiddel. De maximale fout bedraagt 3 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 3% van de werkelijke snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h, indien gebruik gemaakt wordt van een mobiele radarsnelheidsmeter respectievelijk 5 km/h en 5%.

De in de tabel onder gemeten snelheid opgenomen waarden dienen daarom met deze waarden te worden gecorrigeerd.

3.2. Werkelijk gemeten snelheid

De Hoge Raad heeft in diverse arresten (bijv. HR 12 december 1995 en 23 januari 1996, NJ 1996 397-400) het standpunt ingenomen dat met snelheid in artikel 21 RVV niet de gemeten, maar de werkelijk gereden snelheid wordt bedoeld. Een ten laste gelegde snelheid is slechts bewezen, indien van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken. Hetzelfde geldt voor snelheden die gemeten zijn met een mobiele radarsnelheidsmeter (arrest HR 26 maart 1996, NJ 1996, 511).

De onder punt 4.1 vermelde maximale fouten onder bedrijfsomstandigheden dienen van de gemeten snelheid te worden afgetrokken waardoor de werkelijke snelheid (=gecorrigeerde snelheid) wordt vastgesteld.

3.3. Instellen snelheidsmeters

Maximumsnelheid	Snelheidsmeter instellen op	Correctie: ³	Beschikking
30 km/h	37 km/h	-3	34 km/h
50 km/h	57 km/h	-3	54 km/h
80 km/h	87 km/h	-3	84 km/h
100 km/h	108 km/h	-4	104 km/h
120 km/h	128 km/h	-4	124 km/h
Wegwerkzaamheden	Snelheid +7	-3	

Het betreft de snelheidsmeters zoals genoemd onder 3.1 van deze aanwijzing.

Het hoger instellen van de snelheidsmeters omdat het filmpje anders te snel vol is of omdat bepaalde wegen zich door hun infrastructuur zouden lenen voor een hogere snelheid is in strijd met het handhavingsbeleid en wordt met klem afgewezen. In het geval de infrastructuur van de weg zich niet verenigt met de voor die weg geldende snelheidslimiet, zal met de wegbeheerder moeten worden overlegd om de maximumsnelheid aan te passen aan de omstandigheden of de weg zodanig in te richten dat deze uitnodigt om de aldaar bestaande maximumsnelheid niet te overschrijden.

4. Eisen proces-verbaal

4.1. Laser snelheidsmeter (lasergun)

Juridisch gezien is er geen bezwaar tegen het verbaliseren op kenteken bij gebruik van de laserguns. Gezien het feit dat in de meeste gevallen bij het gebruik van de lasergun geen fotografische- of videoregistratie van de gedraging of overtreding plaatsvindt, dient in beginsel tot staandhouding te worden overgegaan bij het gebruik van de lasergun. (bijv arrest Gerechtshof Leeuwarden, 30 mei 2001, WAHV 00/00197)

In geval bij het gebruik van de lasergun toch tot het verbaliseren op kenteken wordt overgegaan zonder fotografische of videoregistratie dient dit in het proces-verbaal of de beschikking te worden gemotiveerd.

In het proces-verbaal wordt naast de maximumsnelheid, de gemeten snelheid en de werkelijke (gecorrigeerde) snelheid, vermeld wat de afstand tot de rijlijn is geweest en op welke geschatte afstand het voertuig werd gemeten.

4.2. Detectorsnelheidsmeter

Indien bij detectormeting de gereden snelheid met '—' wordt aangegeven, is dit een waarde die het snelheidsmeetmiddel niet heeft kunnen aangeven. Om een zaak te kunnen vervolgen, dient de waarde van de snelheid bekend te zijn. Als de waarde niet bekend is, zal afdoening dus niet mogelijk zijn.

4.3. Mobiele trajectnelheidsmeter

Indien een voertuig is uitgerust met een mobiele trajectnelheidsmeter kan alleen in zeer uitzonderlijke gevallen gebruik worden gemaakt van een geijkte snelheidsmeter in het dienstvoertuig. Bij gebruik van een geijkte snelheidsmeter in een dienstvoertuig dient in het proces-verbaal te worden gemotiveerd waarom geen gebruik werd gemaakt van de mobiele trajectnelheidsmeter.

4.4. Geijkte boordsnelheidsmeter in dienstvoertuig

Een proces-verbaal waarin sprake is van snelheidsmeting met behulp van een geijkte snelheidsmeter in een dienstvoertuig dient de volgende gegevens te bevatten:

- de toegestane snelheid;
- de afstand tussen het gemeten en metend voertuig, waarbij die onderlinge afstand tijdens het meten van de snelheid gelijk dan wel nagenoeg gelijk bleef;
- de afstand waarover de snelheid voertuig werd gemeten;
- de geconstateerde snelheid (afgelezen snelheid);
- de snelheid volgens ijktable (=snelheid ijktable behorende bij de boordsnelheidsmeter)
- de gecorrigeerde snelheid (=geconstateerde snelheid – correctie);
- de overschrijding in aantal kilometers per uur.

4.5. Niet geijkte boordsnelheidsmeter

Het gebruik van de niet geijkte boordsnelheidsmeter zal tot een minimum beperkt dienen te blijven. In uitzonderingsgevallen, zoals bij excessieve snelheidsovertredingen zal hiervan wel gebruik kunnen worden gemaakt. (Zie ook punt 3.4 van deze aanwijzing).

5. Excessieve snelheidsovertredingen (art. 164, lid 2, onder c, WVV 1994)

De aanwijzing invordering van rijbe-

wijzen geeft een regeling voor de vordering tot overgifte, dan wel inhouding van het rijbewijs bij excessieve snelheidsovertredingen.

De aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten regelt de gevallen van inbeslagneming van het voertuig.

6. Recidiveregeling gedocumenteerde snelheidsovertredingen⁴

De recidiveregeling gedocumenteerde snelheidsovertredingen wordt toegepast bij snelheidsovertredingen die niet als gedraging in de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften zijn opgenomen (een overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur of voor bepaalde snelheidsovertredingen op autosnelwegen meer dan 40 kilometer per uur).

Van recidive is alleen sprake indien de overtreding wordt begaan binnen een jaar na afdoening van de vorige overtreding.

De richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen inzake misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften regelt het sanctiebeleid.

7. Handhaving snelheidsbegrenzer door politie en Inspectie van Verkeer & Waterstaat

7.1. Uitgangspunten

7.1.1. Geconstateerde snelheid

Het eerste uitgangspunt van de handhaving van de regels betreffende de snelheidsbegrenzer is de geconstateerde snelheid.

Een indicatie voor nader onderzoek is aanwezig, als harder is gereden dan:

- 90 km/h met bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12.000 kilo.
- 105 km/h met bussen met een toegestane maximum massa van meer dan 10.000 kilo.

De indicatie voor nader onderzoek kan op diverse manieren ontstaan. Bijvoorbeeld door het meten van de snelheid van het voertuig of door een tachograafschijf waarop hogere snelheden staan geregistreerd.

De hiervoor genoemde snelheden zijn gebaseerd op artikel 2 en 3 van de Europese Richtlijn 92/6/EEG. Hierbij

is rekening gehouden met de bij de huidige stand van de technologie bestaande toelaatbare technische tolerantie tussen de afstelwaarde van de snelheidsbegrenzer en de werkelijke verkeerssnelheid.

7.1.2. Bestuurder verantwoordelijk voor snelheidsoverschrijding
Het tweede uitgangspunt is dat in principe de bestuurder verantwoordelijk is voor de snelheidsoverschrijding en de eigenaar/houder voor het niet aanwezig zijn van een goedgekeurde en goedwerkende snelheidsbegrenzer.

7.2. Handhavingsbeleid Nederlandse bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12.000 kilo en bussen van meer dan 10.000 kilo

Indien de bestuurder door de politie wegens een snelheidsovertreding is staande gehouden, dient er in ieder geval terzake van de snelheidsovertreding een proces-verbaal te worden opgemaakt dan wel een administratieve sanctie in de zin van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder) te worden opgelegd.

Indien blijkt dat er geen goedgekeurde en goedwerkende snelheidsbegrenzer aanwezig is, dan dient daarvoor een proces-verbaal tegen de eigenaar/houder te worden opgemaakt. In een aantal gevallen zal de bestuurder tevens eigenaar/houder zijn. Dit feit is opgenomen in het Transactiebesluit 1994. Hoewel in principe aan de bestuurder en de eigenaar/houder een politietransactie kan worden aangeboden, dient van het aanbieden van een transactie aan de bestuurder in deze te worden afgezien.

Het is derhalve mogelijk dat het feitencomplex zowel een administratiefrechtelijk als strafrechtelijk vervolg krijgt. De bestuurder kan een administratieve sanctie opgelegd krijgen wegens de snelheidsovertreding, en de eigenaar/houder, vanwege de niet-goedgekeurde, dan wel niet-goedwerkende snelheidsbegrenzer. Het horen van de eigenaar/houder hoeft uiteraard alleen plaats te vinden wanneer een aangeboden politietransactie niet is betaald.

7.3. Handhaving door de Inspectie van Verkeer & Waterstaat, Divisie Vervoer

Naast controles door een algemeen

opsporingsambtenaar zal de Inspectie van Verkeer & Waterstaat, Divisie Vervoer het onderzoek naar de aanwezigheid en werking van goedgekeurde snelheidsbegrenzers (mede in het kader van wegcontroles op de naleving van de

Arbeidstijdenwetgeving) meenemen en zo nodig proces-verbaal opmaken). Ingevolge artikel 2 lid 4 van het Transactiebesluit 1994 zijn de buitengewoon opsporingsambtenaren van de Inspectie van Verkeer & Waterstaat bevoegd een transactie aan te bieden in zaken welke door hen op heterdaad of met een technisch hulpmiddel zijn ontdekt.

7.4. Handhavingsbeleid buitenlandse bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 12.000 kilo en bussen van meer dan 10.000 kilo
De handhaving ten aanzien van buitenlandse bedrijfsauto's en bussen dient plaats te vinden conform het bovenstaande handhavingsbeleid ten aanzien van Nederlandse bedrijfsauto's en bussen, met dien verstande dat er in de praktijk van het horen van de eigenaar/houder kan worden afgezien. In een dergelijk geval kan de buitenlandse bestuurder een transactie worden aangeboden terzake van het niet aanwezig hebben van een goedgekeurde, dan wel een goedwerkende snelheidsbegrenzer.

Bijlage

Voorbeeld tabel

KM teller	Gemeten snelheid	Datum 30/01/99
30	27	Reg.no. 951415
40	37	Kenteken LJ-LD-17
50	47	Wegdraaital 525
60	57	KM-stand 064494
70	67	Plaats Randstad
80	77	
90	87	
100	96	
110	106	
120	116	
130	126	
140	136	
150	146	
160	156	
170	175	
180	185	
190	195	
200	205	
210		
220		

Overgangsrecht

De beleidsregels in deze aanwijzing hebben gelding met ingang van de datum van inwerkingtreding.

¹ Gezien de toelaatbare technische tolerantie tussen de afstelwaarde en de werkelijke verkeerssnelheid wordt in artikel 5.3.15 Voertuigreglement gesproken over 90 km/h respectievelijk 105 km/h.

² Sommige radar-, laser-, detector- en trajectneldheidsmeters zijn verplaatsbaar en kunnen daardoor vanuit verschillende locaties snelheidsmetingen vanuit een vast punt verrichten.

³ In geval van mobiele radarsnelheidsmeting dient de gemeten snelheid te worden gecorrigeerd met ten hoogste 5 km/h voor snelheden niet groter dan 100 km/h en 5% van de gemeten snelheid voor snelheden groter dan 100 km/h.

⁴ De reciveterijn van 1 jaar is nog niet goedgekeurd door de Minister van Justitie, zodat de aanwijzing voor wat betreft het hierboven cursief weergegeven deel van de recidiveregeling niet op 1 januari 2003 in werking treedt.