

Kenmerk	W09.05.0044/V
Datum advies	29 maart 2005
Vindplaats	Bijvoegsel Staatscourant 14 juni 2005, nr 112

## Volledige tekst

Ontwerpbesluit 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, met nota van toelichting.

Bij Kabinetsmissive van 22 februari 2005, no. 05.000655, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit 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, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit behelst een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Kentekenreglement en het Voertuigreglement teneinde de snelheidslimiet voor bepaalde autobussen aan te passen en enkele technische wijzigingen aan te brengen. Daarmee wordt een tweetal moties, aangenomen in de Tweede Kamer der Staten-Generaal uitgevoerd. *(zie noot 1)*

De Raad van State maakt een aantal opmerkingen met betrekking tot de doelmatigheid, de Europeesrechtelijke aspecten, de systematiek en de notificatie. De Raad is van oordeel dat in verband daarmee aanpassing van het besluit wenselijk is.

### 1. Doelmatigheid

De toelichting op het ontwerpbesluit geeft aan dat de voorgestelde regeling een aantal gewenste en ongewenste effecten heeft. De gewenste effecten, de doelstellingen, betreffen het verkorten van de reistijd en het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. De ongewenste effecten betreffen de toename van de uitstoot, de geluidsbelasting en de verkeersintensiteit. De toelichting voorziet niet in een (kwantitatieve) onderbouwing van bijvoorbeeld het aantal bussen, de toename van de uitstoot en de geluidsbelasting, het effect op de luchtkwaliteit en de omvang van de verkeersonveiligheid. Het is derhalve niet duidelijk of de baten, die het ontwerpbesluit met zich meebrengt (de doelbereiking), opwegen tegen de kosten, zijnde de ongewenste effecten. Dit klemmt temeer nu in de toelichting wordt opgemerkt dat het ontwerpbesluit ziet op een gering aantal bussen. Dit roept de vraag op of de regeling doelmatig is.

De Raad adviseert de toelichting op het ontwerpbesluit op dit punt aan te vullen.

## 2. Europeesrechtelijke aspecten

Het ontwerpbesluit geeft aanleiding tot een aantal vragen, dat betrekking heeft op Europeesrechtelijke aspecten.

a. De regels inzake maximumsnelheid in de lidstaten zijn niet geharmoniseerd in Europees verband. Op zichzelf is het dan ook toegestaan om ten aanzien van een bepaalde categorie voertuigen de maximumsnelheid te verhogen tot 100 kilometer per uur. Wel is de vraag of het in dit verband stellen van technische voorschriften aan deze categorie voertuigen op Europeesrechtelijke bezwaren stuit. De technische voorschriften inzake typegoedkeuringen van bussen (inclusief die ten aanzien van banden en aanhangers) zijn geharmoniseerd. De in het ontwerpbesluit opgenomen maatregel zal alleen toegestaan kunnen zijn indien de verschillende toepasselijke richtlijnen zich daartegen niet verzetten. Dit is, mede gelet op het uitputtende karakter van de toepasselijke richtlijnen, niet aanstonds duidelijk en behoeft dus nadere toelichting. Dit geldt tevens voor de verwijzing naar de "alsdan geldende toekomstige eisen" in de toelichting. (zie noot 2) Het is niet op voorhand duidelijk welke toekomstige eisen worden bedoeld.

b. Ervan uitgaande dat de toepasselijke Europese richtlijnen zich in beginsel niet verzetten tegen het stellen van onderhavige nationale maatregelen, is het, nu de maatregelen, zoals de toelichting terecht opmerkt, een belemmering van het vrije verkeer vormen, de vraag of het stellen van onderhavige regels noodzakelijk en proportioneel is in verband met een door het Gemeenschapsrecht erkende rechtvaardigingsgrond. Uit de toelichting komt naar voren dat de (technische) eisen zijn ingegeven door de (verkeers)veiligheid in verband met de hogere snelheid. In dit verband is van belang dat in de verschillende lidstaten voor autobussen uiteenlopende maximumsnelheden gelden. Deze variëren van 70 km per uur in Griekenland tot 110 km per uur in Tsjechië, Slowakije en het Verenigd Koninkrijk. In een groot aantal lidstaten, waaronder Frankrijk, Duitsland, Finland, Italië en Spanje, geldt 100 km per uur als maximumsnelheid. Frankrijk en Duitsland lijken de enige lidstaten te zijn die technische voorschriften stellen ten opzichte van de reeds geharmoniseerde technische eisen die reeds uit de richtlijnen voortvloeien. Dit doet veronderstellen dat de bestaande geharmoniseerde regels reeds voldoende waarborgen bieden in verband met de (verkeers)veiligheid voor maximumsnelheden tot 110 km per uur. De noodzaak van het stellen van onderhavige (technische) voorschriften in verband daarmee is dan ook niet op voorhand duidelijk.

c. Het voorgestelde derde lid van artikel 1, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 voorziet in een uitbreiding van de definitiebepaling met de in het buitenland als T100-bus erkende bussen. De toelichting vermeldt dat de Dienst Wegverkeer de buitenlandse keuringsrapporten aanwijst die naar zijn oordeel zijn afgegeven op basis van gelijkwaardige onderzoeken. De toelichting voorziet niet in een nadere aanduiding van de grondslag voor deze wederzijdse erkenning in bijvoorbeeld de Wegenverkeerswet, noch in de wijze waarop andere landen hiermee omgaan.

d. Ten slotte meent de Raad dat dit besluit vanwege de te verwachten verhoging van de uitstoot, op gespannen voet staat met de voornemens die de regering heeft terzake van de uitvoering van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit.

De Raad adviseert de toelichting op deze punten aan te vullen.

## 3. De systematiek

De voorgestelde wijzigingen in artikel I, onderdelen B en C, leiden ertoe dat een T100-bus dient te voldoen aan een viertal stelsels van eisen ingevolge hoofdstuk 3, afdeling 3 (toelating

tot de weg), hoofdstuk 5, afdeling 3 (permanente eisen), artikel 28 van Wegenverkeerswet en de ministeriele regeling. Op verzoek van degene aan wie het kenteken van de bus is opgegeven wordt bij de keuring van de bus een aantekening gemaakt dat wordt voldaan aan deze eisen. Indien wordt voldaan aan de eisen van artikel 3.3.59, wordt hiervan een aantekening gemaakt in het kentekenbewijs en het kentekenregister. Indien wordt voldaan aan de eisen van artikel 5.3.72 wordt een aantekening gemaakt in het keuringsrapport, op het kentekenbewijs en in het kentekenregister. De aantekening in de twee laatste genoemde documenten blijft achterwege als reeds een aantekening ingevolge artikel 3.3.59 is geplaatst (artikel 5.3.72, tweede lid, laatste zinsnede). Deze systematiek geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Uit de systematiek volgt verder dat de belanghebbende ter verkrijging van een (volledige) aantekening, twee keer moet verzoeken tot plaatsing van een aantekening. De twee verzoeken kunnen leiden tot verschillende oordelen, gelet op het verschil in eisen (toelating tot de weg en permanente eisen). Uit het voorgestelde artikel 5.3.72, tweede lid, vloeit voort dat geen aantekening wordt gemaakt wanneer de aantekeningen ingevolge artikel 3.3.59 reeds zijn geplaatst. Dit bevreemdt, aangezien de aantekening ingevolge artikel 3.3.59 (ten dele) ziet op andere eisen dan de aantekening ingevolge artikel 5.3.72.

Bovendien leidt het ontbreken van een aantekening ingevolge artikel 5.3.72 op het kentekenbewijs en in het kentekenregister ertoe dat bij een fysieke controle op de weg door de politie niet goed kan worden gecontroleerd of wordt voldaan aan de eisen ingevolge artikel 5.3.72 en derhalve met een snelheid van 100 km/uur mocht worden gereden. De aantekening (ingevolge artikel 3.3.59) op het kentekenbewijs heeft geen onderscheidend vermogen. Een dergelijk onderscheidend vermogen gaat wel uit van de aantekening in het keuringsrapport (artikel 5.3.72, tweede lid). Dit levert echter niet de gewenste informatie bij een controle, omdat niet is voorzien in de wettelijk plicht dat het keuringsrapport in de bus aanwezig is (zoals het kentekenbewijs). Deze bepaling en daarmee het systeem is derhalve niet goed handhaafbaar.

De Raad adviseert de voorgestelde systematiek zodanig te wijzigen dat deze toegankelijker, eenvoudiger en beter handhaafbaar is.

#### 4. Notificatie

Het ontwerpbesluit wordt aan de Raad voorgelegd op een moment dat het ontwerpbesluit is voorgelegd aan de Europese Commissie, 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). De reacties zijn nog niet bekend. De Raad gaat er evenwel van uit dat, indien de reacties aanleiding geven tot substantiële, inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbesluit, hij nogmaals zal worden geraadpleegd.

De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.

De Vice-President van de Raad van State

Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende no. W09.05.0044/V met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- Artikel I, onderdeel C, van het ontwerpbesluit: In de laatste zinsnede van het tweede lid, van artikel 5.3.72 wordt gesproken over "aantekeningen [ ..] ingevolge artikel 3.3.59, tweede lid [..]", dit terwijl in artikel 3.3.59, tweede lid, slechts in enkelvoud wordt gesproken over een aantekening. Het betreft een aantekening in meerdere documenten. Het is niet mogelijk op grond van artikel 3.3.59 meerdere aantekeningen dan wel een aantekening ingevolge artikel 5.3.72 te plaatsen. De begripsbepaling van het voorgestelde artikel 1.1, onderdeel ba2 gaat eveneens uit van "een aantekening". Het gebruik van de meervoudsvorm in artikel 5.3.72, tweede lid, is onduidelijk. Vervang in artikel 5.3.72, tweede lid, " tenzij de aantekeningen op het kentekenbewijs en in het kentekenregister reeds ingevolge artikel 3.3.59, tweede lid, zijn geplaatst" door: tenzij de aantekening reeds ingevolge artikel 3.3.59, tweede lid, is geplaatst.
- Artikel I, onderdeel D, van het ontwerpbesluit: In het nieuw toe te voegen lid van artikel 6.1 van het Voertuigreglement kan de zinsnede ", de eisen in artikel 28, eerste lid van de wet, alsmede de bij ministeriele regeling voor T100-bussen vastgestelde eisen." vervallen. Dit is reeds met zoveel woorden bepaald in de voorgestelde artikelen 3.3.59 en 5.3.72.
- Artikel I, onderdeel E, van het ontwerpbesluit ziet op de wijziging van artikel 6.16 van het Voertuigreglement. In het nieuw toe te voegen lid wordt verwezen naar artikel 3.3.59, tweede lid. Er is niet voorzien in een verwijzing naar artikel 5.3.72, tweede lid. Voeg aan het voorgestelde derde lid na "artikel 3.3.59, tweede lid," en voor "heeft plaatsgevonden" toe: en artikel 5.3.72, tweede lid,.
- Artikel II, onderdeel A: In artikel 1 van het RVV 1990 wordt een nieuw onderdeel toegevoegd: onderdeel afb. Dit betreft de definitie van een T100-bus, die gelijklopend is aan het voorgestelde artikel 1.1, onderdeel ba2, van het Voertuigreglement. Een verwijzing naar het Voertuigreglement volstaat, tenzij dit de zelfstandige leesbaarheid van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aantast. In de toelichting hier aandacht aan besteden.

---

### **Nader rapport (reactie op het advies) van 25 april 2005**

1. De Raad merkt in zijn advies terecht op dat het ontwerpbesluit naar alle waarschijnlijkheid een aantal gewenste en ongewenste effecten heeft. Door voor de zogenaamde T100-bussen een hogere maximumsnelheid toe te staan zal de reistijd worden verkort en wordt naar verwachting van de indieners van de motie, waarin hiertoe wordt verzocht, de aantrekkelijkheid van de bus ten opzichte van de auto verbeterd. Naast deze gewenste effecten leidt het verhogen van de maximumsnelheid van deze bussen tot een lichte verhoging van de CO<sup>2</sup> 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 Milieu 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 bekwamen van chauffeurs in een zuinige rijstijl die bijdraagt aan de vermindering van de uitstoot en tevens bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De afspraak dat de chauffeurs van T100-bussen deelnemen aan het programma "Het Nieuwe Rijden" is neergelegd in een convenant tussen de genoemde partijen.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad over de doelmatigheid is de desbetreffende passage in de nota van toelichting aangevuld, zodat het bovenvermelde beter naar voren komt.

2a. De Raad merkt op dat technische voorschriften inzake een typegoedkeuring voor bussen Europees zijn geharmoniseerd. In tegenstelling tot andere voertuigcategorieën betreft dit overigens een typegoedkeuring op onderdelen en niet op het totale voertuig. Indien een bus beschikt over een typegoedkeuring moet Nederland deze bus toelaten tot de weg. Door middel van het onderhavige besluit verandert aan deze situatie niets. Indien een bus op grond van de desbetreffende richtlijnen beschikt over een typegoedkeuring op alle onderdelen wordt deze bus toegelaten tot de weg. Indien een bus echter gebruik wil maken van de verhoogde maximumsnelheid, een niet geharmoniseerd onderwerp, zal aan extra eisen moeten worden voldaan. De desbetreffende eisen zijn aanvullend op de nu al geldende eisen voor de toelating tot de weg van een bus. De verplichting dat T100-bussen moeten voldoen aan extra technische eisen om 100 km per uur te mogen rijden is nationaal beleid, hetgeen vereist dat het ontwerpbesluit wordt genotificeerd. De Commissie heeft geen inhoudelijke opmerkingen gemaakt over deze notificatie, waarmee geconcludeerd kan worden dat de toepasselijke richtlijnen zich niet verzetten tegen de voorgestelde maatregel. De nota van toelichting is op dit punt aangepast.

De Raad merkt voorts op dat niet duidelijk is welke eisen worden bedoeld in de zinsnede "aan de alsdan geldende toekomstige eisen". Hiermee worden de eisen bedoeld die zijn opgenomen in de richtlijnen die van toepassing zijn op bussen. De in deze richtlijnen opgenomen eisen worden vaak aangescherpt en ook T100-bussen zullen, net als alle andere bussen, aan deze aangescherpte eisen moeten voldoen. Aangezien bovenstaande voor zich spreekt en de passage in de nota van toelichting niet geheel duidelijk blijkt, is deze geschrapt.

2b. Op basis van het onderhavige besluit moeten T100-bussen om goedgekeurd te worden als T100-bus, behalve aan de eisen die ook van toepassing zijn op "normale" bussen, voldoen aan de bij ministeriële regeling aanvullend gestelde eisen. Het betreft geen zwaardere eisen dan de eisen neergelegd in de reeds van toepassing zijnde Europese richtlijnen, maar eisen die specifiek van belang zijn om op de Nederlandse wegen 100 km per uur te kunnen rijden. Hierbij moet gedacht worden aan eisen die garanderen dat een T100-bus over voldoende vermogen beschikt om soepel in te kunnen halen, dat de banden geschikt zijn voor een snelheid van 100 km per uur, etc. 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.

2c. De rechtsbasis van het beginsel van wederzijdse erkenning kan worden gevonden in het EG-verdrag, in het bijzonder in het daarin opgenomen beginsel van vrij verkeer van goederen, zoals dit beginsel is uitgelegd door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Een grondslag voor een wederzijdse erkenningsbepaling in de nationale wet- en regelgeving van lidstaten is niet noodzakelijk.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de in het besluit opgenomen wederzijdse erkenningsbepaling aan te passen aan Aanwijzing voor de regelgeving nr. 131c.

2d. Het verhogen van de maximumsnelheid van T100-bussen leidt naar verwachting tot een lichte verhoging van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Omdat de chauffeurs van T100-bussen zullen deelnemen aan het programma "Het Nieuwe Rijden", hetgeen zal leiden tot een zuiniger rijstijl waarbij minder uitstoot wordt geproduceerd, is de totale netto verhoging van de uitstoot ten gevolge van de verhoging van de maximumsnelheid voor deze bussen nihil. Het besluit staat dan ook niet op gespannen voet met de voornemens van de regering terzake van de uitvoering van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit. De nota van toelichting is op dit punt aangevuld.

3. Een T100-bus kan op verschillende momenten als zodanig worden goedgekeurd. Ten eerste kan dit gebeuren in het kader van de typegoedkeuring die elk type bus moet ondergaan in verband met de toelating tot de weg. Om als T100-bus te worden goedgekeurd moet hierbij worden voldaan aan de reeds bestaande toelatingseisen uit hoofdstuk 3 van het Voertuigreglement, de eisen met betrekking tot de toelating tot de weg die van toepassing zijn ingevolge artikel 28, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en als aanvulling daarop aan de bij ministeriële regeling speciaal voor T100-bussen vastgestelde eisen.

Ten tweede kan een reeds tot het verkeer op de weg toegelaten bus ook als T100-bus worden goedgekeurd. Indien deze 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 een tot de weg toegelaten bus, en dus ook een T100-bus, 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 gekeurd tijdens de APK. Om te worden goedgekeurd als T100-bus moet een bus als aanvulling hierop voldoen aan de bij ministeriële regeling speciaal voor T100-bussen vastgestelde eisen.

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 gekeurd 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.

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 die van toepassing zijn ingevolge artikel 75, eerste lid, onderdeel b van de Wegenverkeerswet 1994, worden gekeurd 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.

De voorgestelde wijzigingen leiden ertoe dat T100-bussen naast het bestaande stelsel van eisen, bestaande uit typegoedkeuringseisen waarop het type eenmalig wordt gekeurd in verband met de toelating tot de weg en permanente eisen, moet voldoen aan de speciaal

voor T100-bussen gestelde eisen. De typegoedkeurings- en permanente eisen voor bussen zijn neergelegd in het Voertuigreglement en in regelingen op basis van de Wet Personenvervoer die van toepassing zijn ingevolge artikel 28, eerste lid, dan wel artikel 75, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994. Dit wil echter niet zeggen dat er sprake is van verschillen eisenstelsels.

Indien een bus wordt goedgekeurd als T100-bus wordt hiervan een aantekening gemaakt op het kentekenbewijs en in het kentekenregister. Dit blijft achterwege indien om een aantekening wordt verzocht terwijl de aantekening op kentekenbewijs en in het kentekenregister reeds is gemaakt omdat de bus reeds eerder als T100-bus is goedgekeurd. Er behoeft dus maar éénmaal te worden verzocht om de aantekening op kentekenbewijs en in het kentekenregister te maken. Indien hier desondanks meerdere malen om wordt verzocht heeft dit verder geen consequenties.

Uit het bovenstaande blijkt dat een aantekening op kentekenbewijs en in het kentekenregister, bijzondere omstandigheden daargelaten, nooit zal ontbreken indien een bus in Nederland is goedgekeurd als T100-bus. Een bus die is geregistreerd in een andere lidstaat van de Europese Unie zal niet zijn opgenomen in het kentekenregister. Handhaving zal met betrekking tot deze bussen plaatsvinden door de bus staande te houden en na te gaan of uit het kentekenbewijs dan wel uit een verklaring afgegeven door een onafhankelijke keuringsinstelling, welke verklaring is 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 bus geschikt is voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Het voorgestelde systeem is hiermee voor zowel in Nederland geregistreerde bussen als voor in het buitenland geregistreerde bussen goed handhaafbaar.

Zowel het lichaam van het besluit als de nota van toelichting zijn naar aanleiding van het advies van de Raad van State gewijzigd om de voorgestelde systematiek beter toegankelijk te maken.

4. Het ontwerpbesluit is op 25 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 het genotificeerde ontwerpbesluit, zodat het opnieuw voorleggen van het ontwerpbesluit aan de Raad niet nodig is.

5. Aan de redactionele kanttekeningen van de Raad is aandacht geschonken.

6. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om enkele andere wijzigingen aan te brengen. De eerste wijziging betreft het niet invoegen van de definitie van T100-bus in het Kentekenreglement. Dit blijkt niet noodzakelijk, omdat dit begrip in het Kentekenreglement verder niet zal worden gebruikt. Het desbetreffende artikel in het ontwerpbesluit is dan ook komen te vervallen. Ten tweede is de inwerkingtredingbepaling gewijzigd. Het besluit zal in werking treden met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, zodat het besluit zo spoedig mogelijk na publicatie in werking treedt. Ten slotte zijn enkele vernummeringen en redactionele verbeteringen aangebracht.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting

wederom doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

---

(1) Kamerstukken II, 2001/02, 28 000 XII, nr. 26, Kamerstukken II, 2002/03, 28 600, A en nr. 81, Kamerstukken II, 2004/05, 29 800 XII, nr. 54.

(2) Nota van Toelichting, paragraaf 3 "Voorgestelde wijzigingen".