

Vergaderjaar 2006–2007 A

**31 148**

**Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (Trb. 1974, 35 en 36, en 174 en 175), de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van deze verdragen (Trb. 1974, 37 en 38, en 176 en 177), het Protocol inzake tekens op het wegdek, aanvulling op de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens (Trb. 1975, 114), en enkele verdragen tot wijzigingen van deze verdragen (Trb. 1997, 25 tot en met 29 en 2005, 256 tot en met 260)**

**Nr. 1****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 augustus 2007

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 13 september 2007.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 13 oktober 2007.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de te Wenen totstandgekomen verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (Trb. 1974, 35 en 36 en 174 en 175), de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van deze verdragen (Trb. 1974, 37 en 38, en 176 en 177), het Protocol inzake tekens op het wegdek, aanvulling op de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens (Trb. 1975, 114), en enkele verdragen tot wijzigingen van deze verdragen (Trb. 1997, 25 tot en met 29 en Trb. 2005, 256 tot en met 260).

Een toelichtende nota bij deze verdragen treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen

## I Algemeen

### 1. Inleiding

De Verdragen van Wenen van 1968, inclusief de tekstuele wijzigingen op deze verdragen, de Aanvullende Europese Overeenkomsten van 1971, inclusief de tekstuele wijzigingen hierop, en het Protocol van 1974, verder te noemen: de Verkeersverdragen, dienen als vervanging van een aantal internationale afspraken, welke deels nog van voor de tweede wereldoorlog dateren. Toenemende motorisering en het groeiende aantal verkeersdeelnemers vereisen modernisering van de verkeersregels, met name in verband met het toenemen van het internationale verkeer in internationaal verband. Nederlandse ambtenaren zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van de Verkeersverdragen, maar het Koninkrijk der Nederlanden behoort niet tot de ondertekenaars. De bereidheid om tot de Verkeersverdragen toe te treden is evenwel nooit aan twijfel onderhevig geweest. Door toetreding tot de onderhavige Verkeersverdragen wordt de wenselijkheid van verkeersregulering in internationaal verband onderstreept.

#### *Inhoud*

De Verkeersverdragen verplichten de verdragsluitende partijen passende maatregelen te nemen opdat de op hun grondgebied geldende regels in hoofdzaak overeenkomen met de verdragsbepalingen. Dit laat de partijen enige ruimte om bij de aanpassing van hun rechtsregels rekening te houden met de omstandigheden die zich bij hen voordoen en met de bij hen geldende (overige) rechtsregels. Nederland heeft hierbij voor de keus gestaan om hetzij de Verkeersverdragen eerst uit te voeren en aansluitend tot toetreding over te gaan, hetzij eerst toe te treden en daarna, onder tijdsdruk, de uitvoering te verwerkelijken binnen de twaalf maanden-termijn welke de Verkeersverdragen laten tussen toetreding door een staat en inwerkingtreding voor die staat<sup>1</sup>. Voor het eerste is gekozen. Door omstandigheden, waarop verderop in de toelichting zal worden ingegaan, is hiermee geruime tijd gemoeid geweest. Dit tijdsverloop heeft ertoe geleid dat inmiddels verdragen in werking zijn getreden tot wijziging van deze verdragen. Het gaat hier om de wijzigingen op de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (Trb. 1997, 25 en 26 resp. Trb. 2005, 256 en 257), de wijzigingen op de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (Trb. 1997, 27 en 28 resp. Trb. 2005 258 en 259) en de wijziging op het Protocol inzake tekens op het wegdek tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (Trb. 1997, 29 en Trb. 2005, 260)(verder te noemen: eerste serie wijzigingen, dan wel de tweede serie van wijzigingen op de Verkeersverdragen). Beide series van wijzigingen zijn inmiddels in werking getreden. De onderhavige goedkeurings-procedure heeft dan ook mede betrekking op deze eerste en tweede serie wijzigingen op de Verkeersverdragen.

### 2. Voorgeschiedenis

In 1974 is Nederland begonnen met de voorbereiding van de goedkeuring en de uitvoering van de Verkeersverdragen. Doordat de Verkeersverdragen zeer gedetailleerd zijn, is de uitvoering ervan in de Nederlandse wetgeving een omvangrijk en gedetailleerd werk. Vooral het destijds geldende Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1966<sup>2</sup> moest met

<sup>1</sup> Ingevolge bijvoorbeeld artikel 39, eerste lid, van het Verdrag inzake verkeerstekens treedt het Verdrag in werking twaalf maanden na de datum van nederlegging van de vijftiende akte van bekrachtiging of toetreding.

<sup>2</sup> Stb. 1966, 181.

betrekking tot de goedkeuring van het verdrag totaal worden herzien en gemoderniseerd.

Tijdens de looptijd van deze voorbereidingen zijn de inzichten in de wijze van wetgeven op verkeersgebied veranderd en zijn nieuwe technieken ontwikkeld om de verkeersdeelnemers tot het gewenste gedrag te brengen. Daarnaast volgde, in het begin van de tachtiger jaren van de vorige eeuw, de aanvaarding van de dereguleringsgedachte, die inhoudt dat de wetgever zich dient te onthouden van al te gedetailleerde regelgeving en dat hij zich tot de hoofdlijnen moet beperken. Deze factoren hebben ertoe geleid dat afstand moest worden genomen van het tot dan toe verrichte werk ter uitvoering van de Verkeersverdragen.

Het uitgangspunt dat telkens moet worden gezien of regelgeving nodig is, is thans nog steeds uitgangspunt van kabinetsbeleid. In dit verband worden voor de verkeerswetgeving belangrijke conclusies getrokken in het eindrapport van de Commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen (Commissie-Geelhoed)<sup>1</sup>. Ook de Commissie kleine criminaliteit (Commissie-Roethof) geeft in haar interim-rapport van 1984 enige aanbevelingen over het bestand aan verkeersregels en verkeerstekens. Een en ander heeft ertoe geleid dat voorrang is gegeven aan de deregulering van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1966 boven de goedkeuring van de verkeersverdragen.

Het nieuwe Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)<sup>2</sup> is met ingang van 1 november 1990 in werking getreden. In de herziene formuleringen is rekening gehouden met de strekking van de Verkeersverdragen. Gelet op het globale karakter van het RVV 1990 konden bij het opstellen niet alle nuances en details van de verdragsbepalingen worden overgenomen. Dat is ook echter niet nodig. Volgens de Verkeersverdragen is het voldoende als de verkeersregels van de verdragssluitende partijen in hoofdzaak overeenkomen met de verdragsbepalingen.

Teneinde toetreding tot de Verkeersverdragen mogelijk te maken, is in 1991 een ontwerp van rijkswet opgesteld ter goedkeuring van de Verdragen van Wenen van 1968, de aanvullende Europese Overeenkomsten van 1991 en het Protocol van 1974. Over dit ontwerp van wet heeft de Raad van State van het Koninkrijk op 19 april 1993 advies uitgebracht. Daarna heeft het verdere wetgevingstraject geruime tijd stilgelegen als gevolg van de wens de Nederlandse regelgeving zoveel mogelijk aan te passen voordat tot de verkeersverdragen zou worden toegetreden en op die manier het maken van voorbehouden zo veel mogelijk te voorkomen. In deze periode is een aantal wijzigingen in de Nederlandse verkeerswetgeving ter hand genomen en gerealiseerd. Zo is een wijziging in werking getreden van het RVV 1990 waardoor de noodzaak om een voorbehoud te maken, is komen te vervallen. Het betreft hier de bepaling dat thans ook langzaam verkeer van rechts voorrang heeft op snelverkeer van links<sup>3</sup>. Ook in de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994)<sup>4</sup> zijn bepalingen van de Verkeersverdragen uitgevoerd. Ook hier is een wijziging in werking getreden waardoor de noodzaak van een voorbehoud is komen te vervallen. Het betreft hier de afzonderlijke kentekenplicht voor aanhangwagens<sup>5</sup>.

Beide laatstgenoemde aanpassingen bleken evenwel meer tijd te vergen dan aanvankelijk was voorzien. Daarnaast is het niet gelukt de wetgeving zodanig aan te passen dat geen enkel voorbehoud meer behoeft te worden gemaakt. Nog langer wachten met de goedkeuring van de verdragen is echter niet wenselijk.

Nu beide wijzigingen in werking zijn getreden, is de voorbereiding van de toetreding tot de Verkeersverdragen weer ter hand genomen. In dit kader is gezien of het reeds in gang gezette wetgevingstraject zou moeten worden voortgezet. Er zijn immers, zoals gezegd, inmiddels aanvullende verkeersverdragen in werking getreden en weer nieuwe wijzigingen tot stand gekomen: de eerste en de tweede serie wijzigingen van de

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 1983/84, 17 931, nr. 9.

<sup>2</sup> Stb. 1990, 459.

<sup>3</sup> Stb. 1999, 268.

<sup>4</sup> Stb. 1994, 475.

<sup>5</sup> Stb. 2002, 442.

Verkeersverdragen. Omdat Nederland ook tot deze verdragen wenst toe te treden en het oorspronkelijke ontwerp van rijkswet niet op deze nieuwe verkeersverdragen betrekking heeft, is ervoor gekozen af te zien van indiening van het aanvankelijk voorbereide ontwerp van wet en een nieuwe procedure te starten om goedkeuring te krijgen voor alle verkeersverdragen. Wel is bij het opstellen van onderhavige toelichtende nota zoveel mogelijk rekening gehouden met het destijds uitgebrachte advies van de Raad van State van het Koninkrijk.

Alle Verdragen staan partijen toe voorbehouden bij onderdelen ervan te maken. Het Koninkrijk der Nederlanden beoogt dat op enkele punten te doen.<sup>1</sup>

### 3. Koninkrijkspositie

De regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba hebben laten weten geen medegelding van de Verkeersverdragen voor hun land te wensen. De goedkeuring van de Verkeersverdragen en de eerste en tweede serie wijzigingen, alsmede van de te maken voorbehouden, wordt derhalve alleen voor Nederland gevraagd.

### 4. Hoofdlijnen van de verdragen

De goedkeuringsprocedure betreft de volgende verdragen:

a. **Het Verdrag inzake het wegverkeer en het Verdrag inzake verkeerstekens.**

Deze Verdragen, die op 8 november 1968 voor ondertekening zijn opengesteld<sup>2</sup>, zijn tot stand gekomen tijdens de Conferentie van de Verenigde Naties inzake het wegverkeer, gehouden van 7 oktober tot 8 november 1968. Met deze Verdragen werd beoogd het internationale verkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen. Zij staan open voor ondertekening door alle lidstaten van de Verenigde Naties en hebben dan ook in beginsel een mondiale reikwijdte. Inmiddels is een zodanig aantal lidstaten toegetreden tot de Verdragen, dat zij in werking zijn getreden. Verder betreft het aanvullende verdragen met enkele tekstuele wijzigingen op deze verdragen (gepubliceerd in Trb. 1974, 174 en 175).

b. **De Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer en de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.**

Deze Overeenkomsten<sup>3</sup> zijn op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen. Zij zijn voor ondertekening opengesteld voor staten, welke (één van) deze Verdragen hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en welke tevens lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties of in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het Mandaat van de Commissie. De aanvulling van de Verdragen werd ingegeven door de wens een grotere eenvormigheid te bereiken in de regels voor het wegverkeer in Europa. De reikwijdte van de Overeenkomsten is dan ook in beginsel beperkt tot staten in Europa. De Verenigde Staten zijn echter ook partij, terwijl de Overeenkomsten mede kunnen gelden voor de gebieden voor welke buitenlandse betrekkingen de lidstaten verantwoordelijk zijn<sup>4</sup>. De Overeenkomsten bevatten niet alleen aanvullingen, maar ook wijzigingen van de Verdragen van 1968; zij zijn inmiddels in werking getreden. Verder betreft het aanvullende verdragen met enkele tekstuele wijzigingen op deze verdragen (gepubliceerd in Trb. 1974, 176 en 177).

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Trb. 1974, 35 en 36.

<sup>3</sup> Trb. 1974, 37 en 38.

<sup>4</sup> Artikel 3, eerste lid, van de Overeenkomsten.

c. **Het Protocol inzake de tekens op het wegdek<sup>1</sup>, aanvulling op de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens, dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, kwam tot stand te Genève op 1 maart 1973.**

Het Protocol is tot stand gebracht teneinde in Europa grotere eenvormigheid te bereiken in de regels betreffende tekens op het wegdek en staat open voor ondertekening door staten die het Verdrag van Wenen van 1968 inzake verkeerstekens en de Europese Overeenkomst ter aanvulling daarop hebben ondertekend, of daartoe zijn toegetreden en die tevens lid zijn van de Economische Commissie voor Europa. De reikwijdte is dezelfde als van de Europese Overeenkomst van 1971 inzake verkeerstekens. Het Protocol bevat aanvullingen op en wijzigingen van het Weense verdrag van 1968 inzake verkeerstekens en is inmiddels in werking getreden.

- d. Wijzigingen op de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (eerste serie). Deze Verdragen<sup>2</sup> kennen dezelfde reikwijdte als de oorspronkelijke verdragen van Wenen en bevatten wijzigingen op de Verdragen van Wenen. Deze wijzigingsverdragen zijn inmiddels in werking getreden.
- e. Wijzigingen op de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (eerste serie). Deze Overeenkomsten<sup>3</sup> kennen dezelfde reikwijdte als de oorspronkelijke Europese Overeenkomsten. Deze wijzigingen op de Europese Overeenkomsten zijn inmiddels in werking getreden.
- f. Wijziging op het Protocol inzake de tekens op het wegdek tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (eerste serie). Deze wijziging<sup>4</sup> kent dezelfde reikwijdte als het oorspronkelijke Protocol en bevat wijzigingen op dit Protocol. De wijziging is inmiddels in werking getreden.
- g. Tweede serie van wijzigingen op de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens. Ook deze Verdragen<sup>5</sup> kennen dezelfde reikwijdte als de oorspronkelijke verdragen van Wenen en bevatten wijzigingen op de Verdragen van Wenen. Deze wijzigingen zijn inmiddels in werking getreden.
- h. Tweede serie van wijzigingen op de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens. Ook deze Overeenkomsten<sup>6</sup> kennen dezelfde reikwijdte als de oorspronkelijke Europese Overeenkomsten. Deze wijzigingen op de Europese Overeenkomsten zijn inmiddels in werking getreden.
- i. Tweede wijziging op het Protocol inzake de tekens op het wegdek tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Ook deze wijziging<sup>7</sup> kent dezelfde reikwijdte als het oorspronkelijke Protocol en bevat wijzigingen op dit Protocol. De wijziging is inmiddels in werking getreden.

---

<sup>1</sup> Trb. 1975, 114.

<sup>2</sup> Trb. 1997, 25 en 26.

<sup>3</sup> Trb. 1997, 27 en 28.

<sup>4</sup> Trb. 1997, 29.

<sup>5</sup> Trb. 2005, 256 en 257.

<sup>6</sup> Trb. 2005, 258 en 259.

<sup>7</sup> Trb. 2005, 260.

## **II Goedkeuring van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer**

Bij de goedkeuring van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer worden de volgende voorbehouden gemaakt.

## 1. Voorbehouden

Een voorbehoud wordt gemaakt bij artikel 16, eerste lid, en wel ten aanzien van de verplichting tot het links voorsorteren. In artikel 16, eerste lid, is de verplichting opgenomen voor bestuurders tot voorsorteren. Dit artikel heeft voor een deel zijn weerslag gevonden in de artikelen 3, eerste lid, 17 en 18 van het RVV 1990, met dien verstande dat het Verdrag een verplichting kent tot voorsorteren, terwijl dit in artikel 17 van het RVV 1990 als gevolg van een bewuste keuze niet verplicht is gesteld, maar wordt overgelaten aan het inzicht van de bestuurder. De reden hiervoor is gelegen in de overweging dat zich namelijk omstandigheden kunnen voordoen, bijvoorbeeld op drukke wegen met een verkeersfunctie, waarbij met name het links voorsorteren gevaarlijk kan zijn. Bestuurders moeten zelf beoordelen wanneer zij wel of niet willen voorsorteren. Deze beoordelingsvrijheid betreft eigenlijk slechts het al dan niet links voorsorteren. Voor het naar rechts afslaan vloeit de verplichting van het rechts voorsorteren uit artikel 3 van het RVV 1990. Nu hiermee ten dele wordt afgeweken van de verdragsbepaling, is het maken van een voorbehoud aangewezen. Dit voorbehoud wordt evenwel beperkt tot het links voorsorteren.

Daarnaast wordt een voorbehoud gemaakt bij artikel 26, eerste lid, van het Verdrag, dat weggebruikers verbiedt legercolonnes, files van schoolkinderen onder geleide of andere optochten te doorsnijden. In het RVV 1990 is een zodanig verbod alleen voor wat betreft militaire colonnes opgenomen<sup>1</sup>, zodat voor de andere in artikel 26, eerste lid, van het Verdrag genoemde categorieën een voorbehoud nodig is. Niet is overwogen in het RVV 1990 alsnog een verbod op het doorsnijden van files van schoolkinderen onder geleide of andere optochten dan militaire colonnes op te nemen. Een dergelijk verbod strookt niet met de algemene filosofie van het RVV 1990 dat verkeersregels tot de basisregels moeten worden beperkt. Door alleen die regels op te nemen die voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer van belang zijn wordt beoogd een zo groot mogelijke naleving van die voorschriften te bewerkstelligen. Bij de weggebruiker werd een eigen verantwoordelijkheid neergelegd. Dit inzicht is nog steeds actueel. Het kabinetsstandpunt gaat uit van de noodzaak tot het terugdringen van regelgeving en het opstellen van zo min mogelijk nieuwe regelgeving.

Een derde voorbehoud heeft betrekking op artikel 27, derde lid, van het Verdrag. Hierin zijn speciale regels opgenomen die op fietsers, bromfietzers en berijders van motorfietsen van toepassing zijn. Hierbij gaat het om een verbod op het vervoer van passagiers met deze vervoermiddelen. Een verbod strookt niet met de algemene filosofie van het RVV 1990 dat verkeersregels tot de basisregels moeten worden beperkt. Zoals hierboven is aangegeven geldt dit inzicht nog steeds. Mocht door het vervoeren van passagiers gevaar of hinder ontstaan of kunnen ontstaan voor het verkeer, dan kan dat op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 tegen dat gedrag worden opgetreden.

Het laatste voorbehoud betreft de artikelen 35 en 36 van het Verdrag. Uitgangspunt van het Verdrag is dat alle motorvoertuigen en alle aanhangwagens, met uitzondering van de lichte aanhangwagens, zijn ingeschreven en dat de bestuurder over een geldig bewijs hiervan, een zogenaamd kentekenbewijs, beschikt. Daarnaast dienen deze voertuigen van een kenteken te zijn voorzien. Een beperkt aantal categorieën motorvoertuigen behoeft (vooralsnog) op basis van de Wegenverkeerswet 1994 niet te zijn geregistreerd en dus ook niet van een kenteken te zijn voorzien. Het betreft landbouw- of bosbouwtrekkers, gehandicapten-

---

<sup>1</sup> Artikel 16 RVV 1990.



voertuigen, motorrijtuigen met een beperkte snelheid en de door hen getrokken aanhangwagens.

## **2. Toelichting op een enkel ander artikel**

Artikel 11 van het Verdrag geeft een zeer uitvoerige regeling over inhalen en rijden in files. Deze bepaling heeft het karakter van een rij-instructie en maakt deel uit van het rij-onderricht. Zij leent zich daarom niet goed voor opnemering in een wettelijke regeling. De artikelen 11 tot en met 13 van het RVV 1990 bevatten eenvoudige, maar duidelijke verboden over inhalen en rijden in files, welke in hoofdzaak overeenkomen met de essentie van de bepalingen in artikel 11 van het Verdrag. Van het maken van een voorbehoud ter zake kan derhalve worden afgezien.

## **III Goedkeuring van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens**

Ten aanzien van dit Verdrag worden de volgende voorbehouden gemaakt.

### **1. Voorbehouden**

Het eerste voorbehoud betreft artikel 26, eerste lid, van dit Verdrag. In artikel 26, eerste lid, wordt de betekenis van een enkele of dubbele doorgetrokken streep op het wegdek van een rijbaan aangegeven: een dergelijke streep zal niet mogen worden overschreden. In Nederland worden evenwel op bepaalde trajecten spitsstroken ingericht. De Spoedwet wegverbreding<sup>1</sup> geeft voor nader genoemde trajecten een bepaalde procedure daarvoor. Als zodanig wordt aangemerkt een vluchtstrook die onder bepaalde omstandigheden kan worden opengesteld als rijstrook. In geval van openstelling van de vluchtstrook als rijstrook is er voor die weg of dat weggedeelte dus geen sprake meer van een rijbaan met daarnaast een vluchtstrook, maar alleen van rijstroken. De spitsstrook (buiten openstelling is dat dus de vluchtstrook) is door middel van een doorgetrokken streep afgescheiden van de reguliere rijstroken. Ter uitvoering hiervan is in het RVV 1990 een uitzondering opgenomen op de bepaling dat doorgetrokken strepen niet mogen worden overschreden: overschrijding van een doorgetrokken streep is toegestaan indien deze is gelegen tussen een opengestelde spitsstrook en de naast gelegen reguliere rijstrook. Met het oog hierop is een voorbehoud noodzakelijk.

Het tweede voorbehoud betreft de artikelen 26, tweede lid, 29, tweede lid, en bijlage 8 van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Deze artikelen bevatten voorschriften over de belijning van wegen, inclusief de kleur daarvan. De wijze van belijning, de kleur daarvan en de daaraan toegekende betekenis wijkt af van de wijze van belijning, de kleur daarvan en daaraan toegekende betekenis zoals dit nationaal is overeengekomen in het kader van de invoering van zogenaamde Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur (EHK). Doel van de EHK is dat weggebruikers aan de inrichting van de weg direct kunnen zien wat de geldende maximum snelheid is, welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht en welke andere soorten weggebruikers zij op de betreffende weg kunnen tegenkomen. De weginrichting moet als het ware «self explaining» zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont. Om dit te bereiken moeten de verschillende wegcategorieën (100, 80 of 60 km/h) herkenbaar zijn aan een beperkt aantal permanent aanwezige kenmerken. CROW-richtlijn 203-2004 bevat technische specificaties voor de implementatie van de EHK. In deze richtlijn zijn enkele kenmerken opgenomen die niet in overeenstemming met de in de verdragen opgenomen voorschriften.

---

<sup>1</sup> Stb. 2003, 256.

Het derde voorbehoud betreft teken E, 12b van bijlage 9 (door middel van de eerste serie van wijzigingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens later vernummerd tot teken E, 13b). Blijkens bijlage 5 betreft het een informatief teken dat een ziekenhuis aanduidt en dient te worden gebruikt om bestuurder van voertuigen ervan in kennis te stellen dat zij de nodige voorzorgen dienen te nemen die zijn vereist in de nabijheid van ziekenhuizen, en vooral, dat zij geen lawaai maken. Op teken E, 12b is een rood kruis afgebeeld. Daarmee is het verdrag in strijd met de Verdragen inzake het oorlogsrecht uit Genève uit 1949 en de aanvullende protocollen. Die verdragen behouden het rode kruis voor ter bescherming van slachtoffers van gewapende conflicten én hulpverleners van het Rode Kruis. Die beschermende werking van het rode kruis is in Nederland terug te vinden in art. 435c WvSr. Het rode kruis mag daarom niet worden gebruikt of gereproduceerd in de medische sector. Gelet op het voorgaande wordt daarom een voorbehoud gemaakt ten aanzien van teken E,12b.

## **2. Toelichting op enige bepalingen**

De borden C 13 aa en C13 ab, die voorkomen in Bijlage 9 bij het Verdrag, duiden aan dat inhalen door bestuurders van een motorvoertuig op een bepaalde weg is verboden. Tweewielige bromfietsen en motorfietsen zonder zijspan worden hiervan uitgezonderd. Bij de invoering van het RVV 1990 is echter besloten dat het inhaalverbod ook moet gelden voor tweewielige motorfietsen. De reden hiervoor is dat – anders dan ten tijde van de totstandkoming van het Verdrag – veel bestuurders van een motorfiets tegenwoordig het midden van de betrokken rijstrook of rijbaan opzoeken waardoor hun gedrag veel lijkt op dat van bestuurders van auto's e.d. Op grond van het vorenstaande werd het aangewezen geacht dat de bestuurders van een motorfiets op het punt van het inhalen gelijk moeten worden gesteld met bestuurders van andere motorvoertuigen. In het belang van de verkeersveiligheid is derhalve voor een iets uitgebreider verbod gekozen dan waartoe het Verdrag verplicht. Het gevolg kan zijn dat een enkele buitenlandse motorrijder in strijd met het verbod toch gaat inhalen, maar een onwenselijke aantasting van de verkeersveiligheid is hiervan niet te verwachten.

Aangezien de bepaling in het RVV 1990 in hoofdzaak overeenkomt met de verdragsbepaling, is het maken van een voorbehoud op dit punt niet nodig.

Bord C 9 in de Bijlage bij het Verdrag bepaalt dat een weg gesloten is voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die met inbegrip van de lading langer zijn dan op het bord aangegeven. Dit bord toont een vrachtwagensymbool met daaronder de geldende maximale lengte. Bij het invoeren van het RVV 1990 is uit het oogpunt van leesbaarheid van het bord besloten alleen de maximumlengte op het bord aan te geven en het vrachtwagensymbool te laten vervallen. Dit is geschied aangezien het bord niet alleen betrekking heeft op vrachtauto's maar ook op andere motorvoertuigen. Aangezien de betekenis van de borden in hoofdzaak met elkaar overeenkomt, zijn RVV 1990 en het Verdrag in dezen in hoofdzaak met elkaar in overeenstemming, zodat een voorbehoud niet nodig is.

## **IV Goedkeuring van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het wegverkeer**

De Overeenkomst bevat een aantal nuancerings- en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer welke in hoofdzaak zijn overgenomen in het RVV 1990. Desondanks is het noodzakelijk bij deze Overeenkomst één voorbehoud te maken.



## **Voorbehoud**

Het voorbehoud betreft een voorbehoud bij onderdeel 9 van de bijlage tot wijziging van artikel 10 (plaats op de rijbaan) van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer. Door middel van deze wijziging van artikel 10 wordt bepaald dat, behalve bij absolute noodzaak, de bestuurder uitsluitend gebruik maakt van wegen, rijbanen of rijstroken die zijn toegewezen aan de categorie bestuurders waartoe hij behoort. Er is in het verdrag geen mogelijkheid opgenomen voor wegbeheerders om hierop uitzonderingen te maken. Dit strookt niet met de Nederlandse situatie. Zo kan het bijvoorbeeld taxibestuurders worden toegestaan gebruik te maken van de busbaan.

Gelet hierop moet het voorbehoud worden gemaakt dat bestuurders gebruik maken van de hun toegewezen wegen, rijbanen of rijstroken, maar dat de wegbeheerder ook andere bestuurders kan toestaan van die wegen, rijbanen of rijstroken gebruik te maken.

## **V Goedkeuring van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens**

De Overeenkomst geeft een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens welke in hoofdzaak zijn verwerkt in het RVV 1990. Bij deze Overeenkomst wordt het volgende voorbehoud gemaakt.

### **Voorbehoud**

Het voorbehoud betreft de borden die door middel van onderdeel 22 van de bijlage jo. het aanhangsel bij deze bijlage worden ingevoegd in het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Het betreft een bord dat een inrijverbod bevat voor voertuigen die meer dan een bepaalde hoeveelheid ontplofbare stoffen of gemakkelijk brandbare stoffen vervoeren en een bord dat een inrijverbod bevat voor voertuigen die meer dan een bepaalde hoeveelheid stoffen vervoeren die waterverontreiniging kunnen veroorzaken. Beide borden zijn niet exact in de Nederlandse regelgeving overgenomen. Wel is in het RVV 1990 een bord met een andere afbeelding opgenomen, dat meer in het algemeen een inrijverbod behelst voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen<sup>1</sup>. Onder gevaarlijke stoffen worden op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen immers beide categorieën stoffen begrepen. Aan de Nederlandse grens worden chauffeurs van voertuigen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd uitvoerig geïnformeerd over de voor hen relevante routes en verkeersborden. Het bord waar het hier om gaat betreft slechts een kleine doelgroep van de professionele chauffeurs. Aanpassing van het Nederlandse bord aan het Europese model wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Daarom wordt ten aanzien van de twee borden een voorbehoud gemaakt.

## **VI Goedkeuring van het Protocol inzake tekens op het wegdek, aanvulling op de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens**

De aanvullingen die in dit Protocol zijn opgenomen, zijn verwerkt in het RVV 1990. Met betrekking tot dit Protocol worden de volgende voorbehouden gemaakt.

---

<sup>1</sup> Bord C 22 van bijlage 1 bij het RVV 1990.

## **Voorbehouden**

Het eerste voorbehoud betreft onderdeel 3 van de bijlage tot wijziging van artikel 26, eerste lid, van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Bij dat Verdrag is ten aanzien van artikel 26 een voorbehoud gemaakt met betrekking tot de enkele of dubbele doorgetrokken streep in verband met de inrichting van spitstroken (zie hierboven onder III). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Protocol ook een voorbehoud gemaakt.

Het tweede voorbehoud betreft de onderdelen 3, 6 en 7, inclusief de bijbehorende diagrammen van de bijlage van het Protocol inzake tekens op het wegdek. Deze onderdelen strekken tot wijziging van de artikelen 26, tweede lid, 29 en bijlage 8 van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Bij dat Verdrag is ten aanzien van deze artikelen een voorbehoud gemaakt met betrekking tot de wijze van belijning en de kleur daarvan (zie hierboven onder III). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Protocol ook een voorbehoud gemaakt.

## **VII Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (eerste serie van wijzigingen)**

Het Verdrag geeft een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer welke in hoofdzaak zijn verwerkt in het RVV 1990. Bij dit Verdrag worden één voorbehoud gemaakt. Daarnaast worden een tweetal artikelen toegelicht.

### **Voorbehoud**

Het voorbehoud betreft artikel 35 van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer. Bij dat verdrag is ten aanzien van artikel 35 een voorbehoud gemaakt (zie hierboven onder II). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Verdrag ook een voorbehoud gemaakt.

### **Toelichting op enkele artikelen**

Artikel 23, derde lid, onderdeel b, bevat het verbod om stil te staan of te parkeren waar het zicht op verkeerslichten of verkeerstekens wordt onttrokken of op een rijstrook bestemd voor langzaam verkeer. Dit verbod is voor een deel uitgewerkt in artikel 1a van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Dit artikel verbiedt anderen dan degenen die daartoe bevoegd zijn, de zichtbaarheid van verkeerstekens weg te nemen. Artikel 3 geeft vervolgens aan wat onder verkeerstekens moet worden verstaan: verkeersborden, verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek. Daarmee wordt voldaan aan het eerste gedeelte van dit artikel. Wat het tweede gedeelte betreft, het verbod te parkeren op een extra rijstrook voor langzaam verkeer, kan worden gesteld dat met de algemene bepaling van artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (het verbod voor een ieder zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd) in voldoende mate wordt tegemoet gekomen aan de geest van de betreffende verdragsbepaling. Het opnemen van een specifieke bepaling in de regelgeving is daarmee niet nodig. Aangezien de in de regelgeving opgenomen bepalingen in

hoofdzaak overeenkomen met de verdragsbepaling, is het maken van een voorbehoud op dit punt niet nodig.

Een tweede opmerking betreft artikel 25bis van het Verdrag. Dit artikel geeft een aantal bepalingen met betrekking tot de tunnelveiligheid, zoals het verbod stil te staan, achteruit te rijden of te keren. Op grond van artikel 23, eerste lid, onderdeel d, van het RVV 1990 is het de bestuurder verboden zijn voertuig te laten stilstaan in een tunnel. Verder bevat artikel 43, eerste lid, het verbod op een autoweg of autosnelweg het voertuig te keren of achteruit te rijden. Veel wegen door tunnels zijn autoweg of autosnelweg. Dit betekent dat voor veruit de meeste gevallen de verdragsbepaling is uitgewerkt in de Nederlandse regelgeving. Voor eventuele resterende gevallen geldt ook hier de algemene bepaling van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1995. Verwezen wordt naar hetgeen hieromtrent is gesteld in de vorige alinea.

### **VIII Goedkeuring tot wijziging van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (eerste serie van wijzigingen)**

Het Verdrag geeft een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens welke in hoofdzaak zijn verwerkt in het RVV 1990. Op twee punten is het maken van een voorbehoud noodzakelijk.

#### **Voorbehouden**

Artikel 8, lid 1bis, biedt de mogelijkheid om bij gebruik van installaties voor variabele verkeerstekens onder bepaalde voorwaarden de voorgeschreven donkere tekens of symbolen licht mogen worden weergegeven, terwijl de voorgeschreven lichte achtergrond mag worden vervangen door een lichte achtergrondkleur. De rode kleur van een teken of de rode rand mogen niet worden gewijzigd. In Nederland wordt al langer gebruik gemaakt van een elektronische versie van met name snelheidsverboden. Daarvoor is in de nationale regelgeving een speciale versie van dit verbodsbord opgenomen, waarop de rode rand ontbreekt. Verder is de achtergrondkleur zwart en de symboolkleur wit. Voor deze elektronische verbodsborden die een snelheidslimiet aangeven, wordt een voorbehoud gemaakt omdat deze geen rode rand tonen. Het is evenwel de bedoeling deze borden geleidelijk aan te vervangen door elektronische borden met een rode rand. Mocht in de toekomst worden besloten meer verbods- of gebodsborden elektronisch te tonen, dan zullen deze zijn voorzien van een rode rand, en indien dit niet anders kan, een donkere achtergrondkleur en een wit symbool.

Daarnaast wordt een voorbehoud gemaakt bij de wijziging van artikel 26, eerste lid, van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Bij dat verdrag is ten aanzien van artikel 26, eerste lid, een voorbehoud gemaakt met betrekking tot de enkele of dubbele doorgetrokken streep in verband met de inrichting van spitstroken (zie hierboven onder III). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Verdrag ook een voorbehoud gemaakt.

Ten slotte wordt een voorbehoud gemaakt bij de wijziging van artikel 26, tweede lid, van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Bij dat verdrag is ten aanzien van artikel 26, tweede lid, een voorbehoud gemaakt met betrekking tot de wijze van belijning en de kleur daarvan (zie hierboven onder III). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetref-

fende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Verdrag ook een voorbehoud gemaakt.

**IX Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (eerste serie van wijzigingen)**

Ook deze wijziging bevat een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer. Het maken van voorbehouden is niet noodzakelijk.

**X Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (eerste serie van wijzigingen)**

Ook deze wijziging bevat een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Op één enkel punt wordt evenwel een voorbehoud gemaakt.

**Voorbehoud**

In dit Verdrag (onderdeel 19) wordt verwezen naar twee borden bevattende inrij-verboden voor voertuigen die ontvlambare, dan wel verontreinigde stoffen vervoeren.. Deze borden zijn opgenomen in de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Bij die Overeenkomst is ten aanzien van deze borden een voorbehoud gemaakt (zie hierboven onder V). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, verwijs ik naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Verdrag ook een voorbehoud gemaakt.

**XI Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van het op het op 1 maart 1973 te Genève tot stand gekomen Protocol inzake tekens op het wegdek tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (eerste serie van wijzigingen)**

Deze wijziging van het Protocol bevat geen bepalingen die leiden tot de noodzaak van aanpassing van de geldende Nederlandse regelgeving. Het maken van voorbehouden is niet noodzakelijk.

**XII Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (tweede serie van wijzigingen)**

Deze wijziging van het Verdrag bevat geen bepalingen die leiden tot de noodzaak van aanpassing van de geldende Nederlandse regelgeving. Er wordt één voorbehoud gemaakt.

**Voorbehoud**

Het voorbehoud betreft artikel 16 (verandering van richting). Bij het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer is ten aanzien van deze bepaling een voorbehoud gemaakt (zie hierboven onder II). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit

voorbehoud wordt ten aanzien van dit Verdrag ook een voorbehoud gemaakt.

### **XIII Goedkeuring van het verdrag tot wijzigingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (tweede serie van wijzigingen)**

Deze wijziging van het Verdrag bevat enkele bepalingen die leiden tot de noodzaak van aanpassing van de geldende Nederlandse regelgeving. Bij dit Verdrag worden op een enkel punt een voorbehoud gemaakt. Daarnaast is ten aanzien van enkele artikelen een toelichting opgenomen.

#### **1. Voorbehouden**

Het eerste voorbehoud betreft artikel 29 van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Bij dat verdrag is ten aanzien van artikel 29 een voorbehoud gemaakt (zie hierboven onder III). Voor de afwegingen die aan dat voorbehoud ten grondslag liggen, wordt verwezen naar de toelichting op het desbetreffende Verdrag. In lijn met dit voorbehoud wordt ten aanzien van dit Verdrag ook een voorbehoud gemaakt.

Daarnaast wordt het volgende voorbehoud gemaakt. Door middel van dit Verdrag (Bijlage 1, Deel E, II, paragraaf 14 jo. Bijlage III) wordt in het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens een bord opgenomen dat vluchthavens aangeeft. Dit bord wijkt af van een bord dat inmiddels in Nederland in gebruik is. Het is de bedoeling dat in Nederland op termijn vluchthavens worden aangeduid met het in het Verdrag voorgeschreven bord. Om dit mogelijk te maken moet het bord worden opgenomen in de Nederlandse regelgeving. Voorbereidingen hiervoor worden inmiddels getroffen in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PbEG L 167). Het is evenwel vanuit een kosten oogpunt niet wenselijk om alle bestaande borden die vluchthavens aanduiden tegelijk te vervangen. Het is evenwel de bedoeling om daar waar de bestaande borden moeten worden vervangen, de nieuwe voorgeschreven borden te gaan gebruiken. Op termijn zal het voorbehoud derhalve vanzelf overbodig zijn.

#### **2. Toelichting op enkele artikelen**

Artikel 13 bis, tweede lid, bevat de verplichting om bij tunnels langer dan 1000 meter het bord E11a te gebruiken. Een dergelijk bord alsmede een dergelijke verplichting is thans nog onbekend in de Nederlandse regelgeving. Thans worden de noodzakelijke voorbereidingen getroffen om tot invoering van dit bord over te gaan.

Artikel 29 bis bevat de verplichting in de nationale regelgeving een bepaling op te nemen dat tijdelijke markering in een afwijkende kleur moet worden aangegeven en voorgaat boven vaste markering. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW is een bepaling opgenomen met de strekking dat voor tijdelijke markering gebruik wordt gemaakt van een andere kleur dan wit om op die manier te voldoen aan het verdragsvereiste dat tijdelijke markering een kleur moet hebben die afwijkt van de kleur voor vaste markeringen.

Wat het tweede punt kan erop worden gewezen dat in de meeste gevallen tijdelijke markeringen op zodanige wijze zijn uitgevoerd dat deze door bestuurders niet gemakkelijk te negeren zijn. Dit laat evenwel onverlet dat er toch voor is gekozen een bepaling in het RVV 1990 op te nemen die de voorrang van tijdelijke boven vaste markeringen duidelijk regelt. Daarmee wordt de Nederlandse regelgeving in overeenstemming gebracht met de

desbetreffende verdragsverplichting. Hiervoor worden inmiddels de noodzakelijke voorbereidingen getroffen.

**XIV Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van het op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (twee serie van wijzigingen)**

Ook deze wijziging bevat een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer. Het maken van voorbeholden is niet noodzakelijk.

**XV Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (tweede serie van wijzigingen)**

Ook deze wijziging bevat een aantal verfijningen en aanvullingen op het Verdrag van Wenen inzake het verkeerstekens. Het maken van voorbeholden is niet noodzakelijk.

**XVI Goedkeuring van het verdrag tot wijziging van het op 1 maart 1973 te Genève tot stand gekomen Protocol inzake tekens op het wegdek tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (tweede serie van wijzigingen)**

Deze wijziging van het Protocol bevat geen bepalingen die leiden tot de noodzaak van aanpassing van de geldende Nederlandse regelgeving. Het maken van voorbeholden is niet noodzakelijk.

**XVII Financiële kosten**

Aan het voorstel zijn geen financiële kosten verbonden.



## XVIII Transponeringstabel

De transponeringstabel bevat onderdelen:

- a. het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (inclusief de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag) en de Europese overeenkomsten strekkende tot aanpassing van de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer (inclusief de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag);
- b. het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (inclusief de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag), de Europese overeenkomsten strekkende tot aanpassing van de Verdragen van Wenen inzake verkeerstekens (inclusief de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag) en het Protocol strekkende tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (inclusief de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag);

De verdragen zijn als volgt weergegeven:

Verdragen van Wenen

- normaal gedrukt: het verdrag van Wenen inzake het wegverkeer resp. inzake verkeerstekens (Trb. 1974, nr. 35, resp. 36);
- *cursief gedrukt*: eerste serie wijzigingen op het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer, resp. inzake verkeerstekens (Trb. 1997, nr. 25 resp. 26);
- (*cursief gedrukt tussen haakjes*): tweede serie wijzigingen op het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer, resp. inzake verkeerstekens (Trb. 2005, nr. 256 en 257)

Europese Overeenkomsten

- **vet gedrukt**: Europese Overeenkomsten tot aanvulling van de Europese Verdragen inzake het wegverkeer resp. inzake verkeerstekens (Trb. 1974, nr. 37 resp. 38);
- **vet cursief gedrukt**: eerste serie wijzigingen van de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van de Europese Verdragen inzake het wegverkeer resp. inzake verkeerstekens (Trb. 1997, nr. 27 resp. 28).
- (**vet cursief gedrukt tussen haakjes**): tweede serie wijzigingen van de Europese Overeenkomsten tot aanvulling van de Europese Verdragen inzake het wegverkeer resp. inzake verkeerstekens (Trb. 2005, nr. 228 resp. 259).

De verdragen tot wijziging zijn alleen in de transponeringstabel verwerkt voor zover deze nieuwe artikelen toevoegen aan de oorspronkelijke verdragen.

De bepalingen die niet zijn genoemd in de transponeringstabel behoeven geen implementatie.

**A. Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer, de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag, alsmede de Europese overeenkomsten strekkende tot aanpassing van de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag**

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
begripsbepalingen	1	1	1	1,1	1	1		
rechtsgeldigheid verkeerstekens	5		62 t/m 64				3 t/m 16	Uitvoeringsvoorschriften BABW;
aanwijzingen ambtenaren	6	12, 160	82 t/m 84, Bijlage 1				56 t/m 58	Regeling verkeersbrigadiers; Regeling verkeersregelaars
gevaar/hinder	7	5	57					
<i>gordel draagplicht</i>	7, vijfde lid		59					
bestuurderseisen	8	8	19		5 t/m 85 97 t/m 104a			Besluit alcoholonderzoeken. Komt tevens terug in rijbewijzeisen en in een aantal algemene gedrags-eisen
kudden	9		51					
plaats op rijbaan	10		3 t/m 10					Voorbehoud ten aanzien van artikel 10 van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer, en wel in die zin dat de wegbeheerder ook andere bestuurders kan toestaan gebruik te maken van wegen, rijbanen of rijstroken die zijn toegewezen aan bepaalde categorieën bestuurders

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
inhalen	11		11 t/m 13					
tegemoetkomend verkeer	12	5	19					
snelheid, afstand	13		19 t/m 22					
bijzondere manoeuvres	14		54 t/m 56					
bijzonder voor-schriften met betrekking tot openbare lijndiensten	15		15, 56					
veranderen richting	16		17, 18					Voorbehoud ten aanzien van artikel 16, eerste lid, voor zover het betreft verplichting links voor te sorteren
vaart minderen	17	bij gevaar-zetting: artikel 5	19					
gedrag op kruisingen	18		14, 15					
overwegen	19		15a					
voetgangers	20		4, 9					
bestuurders en voetgangers	21		12, 49, 52					
vluichtheuvels	22		bord D2 of D3, van Bijlage 1					
stilstaan en parkeren	23	<i>bij gevaar-zetting: artikel 5</i>	10, 23 t/m 27, 43				1a	Besluit wegslepen voertuigen; Besluit invaliden-parkeerkaart; Besluit parkeer-schijf
		<i>toevoeging verbod stilstaan/parkeren daar waar dit het zicht op verkeers-tekens wegneemt, resp. aangegeven extra rijstrook voor langzaam verkeer</i>						

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
openen deuren	24	5						
autosnelwegen etc.	25		42 t/m 43 54					
tunnels	25bis	5	23					Bepaalde elementen zijn in de sfeer van de bepaling geïmplementeerd in artikel. 5 van de WVV 1994
optochten en gehandicapten	26		7 (voor invaliden) 16 (militaire colonnes)					Besluit herkenningstekens militaire colonne. Voorbehoud ten aanzien van artikel 26 voor het verbod andere optochten dan militaire colonnes te doorsnijden
(brom)fietsers	27	5	3, 5, 6					Voorbehoud ten aanzien van art. 27, derde lid, met betrekking tot het vervoer van passagiers
woonerven	27 bis		44 t/m 46, bord G5 van Bijlage 1				9	
voetgangersgebied	27 ter		bord G7 van Bijlage 1				9	
werk in uitvoering	27 quater		bord J16 van Bijlage 1				9	
signalen	28		28 t/m 31, 55					
voertuigen op rails	29		15					
lading/gewicht	voertuigen	30 Bijlage 1	5	38 t/m 40	5.18.3 t/m 5.18.9			Regeling optische en geluidsignalen
voertuigpassagiers	30bis	5						

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
gedrag bij ongeval	31	7						
verlichting en retrorreflecterende apparatuur	32 t/m 34, Bijlage 5, Hoofdstuk II		32 t/m 41	3.* 40-51 5.* 61-65				
toelating motorrijtuigen tot internationaal verkeer	35 t/m 38, Bijlage 2, Bijlage 3, Bijlage 4	hoofdstuk IV				gehele Kentekenreglement		
kentekenbewijzen	35	47 t/m 61, 67 t/m 70				17 t/m 45 50 t/m 52		Voorbehoud ten aanzien van artikel 35 met betrekking tot de kentekenplicht voor landbouw- of bosbouwtrekkers, gehandicap-tenvoertuigen en motorrijtuigen met een beperkte snelheid, alsmede door deze voertuigen getrokken aanhangwagens.
kentekenplicht	36, Bijlage 2	36 t/m 46				2 t/m 5		Regeling kentekens en kentekenplaten; Regeling handelaarskentekens en kentekenbewijzen
onderscheidingssteun staat	37, Bijlage 3							Regeling kentekens en kentekenplaten
voertuig-identificatie-kenmerken	38, Bijlage 4			5.* 1				

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
technische eisen motorvoertuigen en aanhangwagens	39	Hst. III en V		Hst. 2, Hst. 3, Hst. 5				Regeling toelatingseisen; Regeling permanente eisen; Regeling voertuigen met een speciaal gebruiksdoel; Regeling toelatingseisen voertuigonderdelen; Regeling deugdelijkheid en weggedrag; Regeling aanvraag en toezicht type-goedkeuring voertuigonderdelen
bestuurders motorrijtuigen	41 t/m 43, Bijlage 6	Hst. VI			gehele Reglement Rijbewijzen			
bezit rijbewijs	41, lid 1	107						
erkenning rijbewijzen	41, lid 2	107 t/m 109			10 t/m 14 32, 46 t/m 48, 107 t/m 118			Regeling omwisseling niet-Nederlandse rijbewijzen
invalidenrijbewijs	41, lid 3, onder a	118			16 t/m 19 24, 25			Regeling coderingen beperkingen rijbevoegdheid
leeftijdsgrenzen	41, lid 2, onder b en c	110			5			
eisen geschiktheid en rijvaardigheid	41, lid 4	111, lid 1			50 t/m 104			Regeling eisen rijgeschiktheid 2000; Regeling eisen praktijk-examens A (en B t/m E)
aanhangwagens	41, lid 6							15, lid 1, 21 t/m 23



Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglemente	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/ opmerkingen
Internationaal rijbewijs	41, lid 7 en 8							
schorsing geldigheid	42	9, 123, 130 t/m 134, 164, 179 t/m 180			131 t/m 143			Regeling maatregelen-rijvaardigheid en rijgeschiktheid
inrichting rijbewijs	Bijlage 6	107 t/m 118						Regeling eisen pasfoto's; Regeling vaststellen modellen rijbewijzen en daarmee verband houdende formulieren; Regeling oude modellen rijbewijzen
toelating (brom-)fietsen	44			Hst. 3, afd. 6 Hst. 5, afd. 6 en 9				
identificatie-kenmerken	Bijlage 4			3.*.3 5.*.1				Bekendmaking inslag voertuig-identificatie-nummer
remmen	Bijlage 5, Hst. I			3.*.26 5.*.31 t/m 40				
stuurinrichting	Bijlage 5, art. 46			3.*.25 5.*.29 t/m 30				
achteruitkijkspiegel	Bijlage 5, art. 47			3.*.33				
apparaat voor geluidsignalen	Bijlage 5, art. 48			3.*.55 5.*.71				
ruitenwisser en -sproeier	Bijlage 5, art. 49 t/m 50			3.*.30-31 5.*.43 t/m 44				
ruiten	Bijlage 5, art. 51			3.*.29 5.*.42				
achteruitrij-inrichting	Bijlage 5, art. 52			3.*.17				
geluidsdemper	Bijlage 5, art. 53			3.*.15, 3.8.2, 5.*.11				

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
banden	Bijlage 5, art. 54			3.*.28 5.*.27				
snelheidsmeter	Bijlage 5, art. 55			3.2.17, 5.2.15				
inrichting ter voorkoming diefstal	Bijlage 5, art. 57			3.*.55				
koppelinrichting lichte aanhangers	Bijlage 5, art. 58			3.*.52 5.*.66 t/m 70				

*B. Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens, de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag, alsmede de Europese overeenkomsten strekkende tot aanpassing van de Verdragen van Wenen inzake verkeerstekens, de verdragen strekkende tot aanpassing van dit verdrag, en het Protocol strekkende tot aanvulling van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens*

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/opmerkingen
begripsbepalingen	1	1	1	1.1	1	1		
aanbrengen tekens	4						1a, 2	
soorten tekens	5		Bijlage 1				3	voorbereid voor teken 1 (inrijverbod voor voertuigen met bepaalde hoeveelheden ontplofbare stoffen of gemakkelijk brandbare stoffen) van de bijlage bij de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens
plaats en vormgeving tekens	6 t/m 13, 13bis, 14 t/m 22, Bijlage 1, 2, 4 t/m 7		Bijlage 1				4	Uitvoeringsvoorschriften BABW, Hst. I, II en III Voorbereid voor de reeds in gebruik zijnde elektronische verbodsborden die nog niet zijn voorzien van een rode rand. voorbereid wat betreft het bord voor pechhavens en voorbereid bij teken E, 12b waarop een rood kruis afgebeeld.
verkeerslichten	23 t/m 24		68 t/m 75				5	Regeling verkeerslichten

Onderwerp	Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens + Europese Overeenkomsten	Wegenverkeerswet 1994	RVV 1990	Voertuigreglement	Reglement rijbewijzen	Kentekenreglement	BABW	Ministeriële regelingen/ opmerkingen
tekens wegdek	25, 26, 26bis, 27 t/m 29, (29bis)30, Bijlage 8		76 t/m 81				6	Uitvoeringsvoorschriften BABW, Hst. IV; Voorbehoud ten aanzien van het overschrijden van een doorgetrokken streep tussen opengestelde spitsstrook en naastgelegen rijstrook en voorbehoud ten aanzien van de wijze van belijning en de kleur daarvan.
tekens werk in uitvoering	31		Bijlage 1				34 t/m 41	
reflectoren of lichten ter bebakening	32							
overwegen	33 t/m 36 Bijlage 3		71, Bijlage 1					

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen