

Nota van Toelichting

I. Algemeen

1. Aanleiding

Bij gelegenheid van een algemeen overleg met de Tweede Kamer op 31 mei 2006 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat Peijs toegezegd nog vóór de begrotingsbehandeling een brief te zenden over haar voornemens aangaande experimenten met dynamisering van maximumsnelheden (Kamerstukken II 2005/06, 30 300-XII, nr. 58). In een brief van 18 oktober 2006 is een toelichting op de voornemens gegeven (Kamerstukken II 2006/07, 30 800-XII, nr. 12).

Tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2006 heeft de Tweede Kamer bij Minister Peijs aangedrongen op haast met die experimenten met dynamische maximumsnelheden.

Een wettelijke grondslag voor die experimenten volgde, in de vorm van een nota van wijziging bij wetsvoorstel 30 827. Die strekte ertoe de reeds bestaande regeling voor experimenten in artikel 186 van de Wegenverkeerswet uit te breiden (Kamerstukken II 2006/07, 30 827, nr. 9; Staatsblad 2007, 166).

In een vervolgbrief van 12 juni 2007 (Kamerstukken II 2006/2007, 30 800-XII, nr. 73) is ingegaan op concrete locaties die voor de proeven in aanmerking komen.

2. Achtergrond en doelstelling

Dynamisering van maximumsnelheden kan ertoe leiden dat snelheden beter worden afgestemd op specifieke omstandigheden, zoals weersgesteldheid, milieubelasting, drukte, of een ongeval. Daarvan wordt een gunstig effect verwacht op de veiligheid, de doorstroming en de milieubelasting, maar ook op het draagvlak voor snelheidsmaatregelen bij het publiek. Omdat er nog vragen bestaan over de praktische toepassingsmogelijkheden en de effectiviteit van dynamische maximumsnelheden, bestaat behoefte om nader praktijkonderzoek te doen. Experimenten, met een duur van één of twee jaar, kunnen het benodigde inzicht in de mogelijkheden en effecten verschaffen.

Er worden enerzijds proeven voorzien waarbij wordt vastgelegd dat gedurende de proefperiode een gedifferentieerde maximumsnelheid geldt voor vaststaande gedeelten van een etmaal. Anderzijds worden proeven voorzien waarbij een absolute maximumsnelheid wordt vastgesteld en onder die snelheid kan worden gevarieerd met de snelheid, afhankelijk van de hiervoor genoemde omstandigheden (artikel 60c).

Het kan gaan om snelheidsverlaging ten opzichte van de huidige maximumsnelheid maar ook om snelheidsverhoging (waarbij geldt dat 120 kilometer per uur ook in het kader van deze experimenten de grens is).

Het aanpassen van de maximumsnelheid vereist een verkeersbesluit, waarbij onder meer aan geluidregelgeving en in bepaalde gevallen ook aan de regelgeving voor natuur en luchtkwaliteit wordt getoetst. Met name de procedure die voortvloeit uit de Wet geluidhinder is vrij bewerkelijk, waarbij volgtijdelijk vier stappen moeten worden doorlopen. Allereerst een akoestisch onderzoek, vervolgens een besluit van burgemeester en wethouders omtrent geluidsreducerende maatregelen en een besluit over hogere waarden, waarna het verkeersbesluit zelf pas kan worden genomen. Daarbij kunnen burgers tegen alle drie die besluiten bezwaar en beroep instellen. Daarom is met de besluitvorming in concrete gevallen vaak een lange periode gemoeid, tot wel twee jaar (vergelijk ook de antwoorden op vragen van het lid Duyvendak inzake de 80 km-zone bij Voorburg (Kamervragen met antwoord 2006/07, nr. 88)).

Artikel 186 van de Wegenverkeerswet 1994 (zoals gewijzigd bij Stb. 2007, 166) voorziet in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur tijdelijk regels te stellen die kunnen afwijken van de bestaande regels, onder meer die van de Wet geluidhinder. Daarmee kan het instellen van een tijdelijk verkeersbesluit in de praktijk sneller plaatsvinden, zodat ook het praktijkonderzoek binnen redelijke termijnen kan plaatsvinden. Dit besluit is een uitwerking van die mogelijkheid in de vorm van een wijziging van het Besluit administratiefrechtelijke bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW).

Mede gelet op het experimentele en tijdelijke karakter van de proeven met snelheid wordt de toepasselijkheid van hoofdstuk VI, afdelingen 2A en 4, van de Wet geluidhinder gedurende de proeven uitgesloten. Een akoestisch onderzoek, besluiten omtrent hogere waarden en geluidsreducerende maatregelen zijn daarom voorafgaand aan of tijdens het experiment niet vereist. Afgezien van de genoemde lange proceduretijd die ermee is gemoeid, richt een akoestisch onderzoek zich op de situatie die op de lange termijn zal bestaan als gevolg van een voorgenomen wijziging van een verkeersbesluit of een aanpassing van een weg. Een akoestisch onderzoek is daarom voor een experiment niet wenselijk en disproportioneel in relatie tot de korte duur van een experiment. Een experiment duurt maar één of twee jaar: pas na evaluatie van een proef zal blijken of en in hoeverre de proef zal worden omgezet in een definitieve situatie. Een beoordeling van eventuele hogere waarden en eventuele geluidsreducerende maatregelen volgt indien besloten zou worden het experiment om te zetten in een definitief verkeersbesluit.

3. Werkwijze bij een experiment

De nieuwe artikelen die door dit besluit in het BABW zijn ingevoegd, stellen enkele beperkingen aan experimenten met dynamische maximumsnelheden. Onder meer geldt dat de doelstelling van de experimenten is het verkrijgen van inzicht in de effecten van de maatregel. Dat impliceert dat niet om andere redenen van het experimenteerartikel gebruik gemaakt kan worden.

Voorts wordt een tijdelijk verkeersbesluit, in het kader van het experimenteerartikel, genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het experiment wordt beschreven in een plan van aanpak. Het plan van aanpak bevat in elk geval de voornemens ten aanzien van de keuze van de wegvakken, de duur van het experiment, de voorgenomen maximumsnelheden, een motivering van de voorgaande keuzes, een motivering van de noodzaak van het experiment en een concretisering van het beoogde resultaat van het experiment voor het voorgenomen wegvak.

Voordat het experiment plaatsvindt vindt overleg plaats tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en die van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Een experiment op grond van het experimenteerartikel duurt ten hoogste twee jaar. Na beëindiging herleeft het oude verkeersbesluit. Wanneer de Minister de dynamische limieten na het beëindigen van het experiment wil continueren, dient op de gebruikelijke wijze een nieuw verkeersbesluit genomen te worden. Overigens geldt dat voor een wegvak slechts eenmaal een experimentverkeersbesluit genomen kan worden.

4. Toetsing van het besluit

4.1 Financiële gevolgen

De financiële gevolgen van de AMvB zijn afhankelijk van de mate waarin het experimenteerartikel zal worden toegepast, en van de omvang van de experimenten.

De experimenten brengen geen burgerlasten (voor weggebruikers) of administratieve lasten met zich.

4.2 Milieueffectentoets (MET): gevolgen voor milieu en veiligheid

De voorgenomen experimenten kunnen zowel positieve als negatieve effecten hebben op milieu (o.a. geluidshinder, luchtkwaliteit) en veiligheid. Het doel van de experimenten is onder meer om dergelijke effecten te onderzoeken.

Daar waar wordt geëxperimenteerd met een dynamische snelheidsverlaging ten behoeve van de luchtkwaliteit, zullen de effecten daarvan op de luchtkwaliteit worden vastgesteld door berekening op basis van veranderingen in waar te nemen verkeersparameters, zonodig aangevuld met metingen in gevallen waar kennis over de relatie tussen verkeersgedrag en luchtkwaliteit onvoldoende is. Daar waar geëxperimenteerd wordt met een dynamische snelheidsverhoging van 100 tot een maximum van 120 km/u zullen de effecten daarvan op het geluidsniveau worden vastgesteld door berekening op basis van veranderingen in waar te nemen verkeersparameters. Daar waar geëxperimenteerd wordt met een dynamische snelheidsverhoging van 100 tot een maximum van 120 km/u zullen voorts de effecten daarvan op de luchtkwaliteit worden vastgesteld door berekening op basis van veranderingen in waar te nemen verkeersparameters, zonodig aangevuld met metingen in gevallen waar kennis over de relatie tussen verkeersgedrag en luchtkwaliteit onvoldoende is. De bevindingen aangaande luchtkwaliteit en geluidsniveau zullen opgenomen worden in een eindrapportage.

Over de effecten van experimenten met dynamische maximumsnelheden op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau kunnen voorafgaand geen specifieke uitspraken gedaan worden. Zoals hierboven reeds aangegeven, is het doel van de experimenten onder meer om dergelijke effecten te onderzoeken. De hinder die omwonenden voorts kunnen ondervinden van een experiment varieert, omdat de modaliteiten per experiment verschillen. Een snelheidsverlaging heeft mogelijk een gunstig effect op luchtkwaliteit en geluidshinder. Bij snelheidsverhoging zijn negatieve effecten denkbaar; daar staat tegenover dat de hinder voor omwonenden dan beperkt is tot een overzienbare periode door de beperkte duur van de experimenten.

Door middel van een zorgvuldige keuze – in overleg met de minister van VROM – van wegvakken waar een proef zal worden gehouden, wordt de geluidshinder voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt. Voorts gelden nadere eisen en randvoorwaarden voor de experimenten die mogelijke negatieve effecten op milieu en veiligheid beperken. Zo geldt te allen tijde een grens van 120 km/u (artikel 21 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990); de wettelijke regeling voor experimenten in artikel 186 van de wet geeft niet de vrijheid om daarvan af te wijken. In de tweede plaats vormt het overleg met de minister van VROM een belangrijke waarborg voor het milieubelang en de belangen van omwonenden.

4.3 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Met behulp van borden langs de weg en de dynamische informatieborden boven de weg zal de weggebruiker worden geïnformeerd over de wisselende maximumsnelheden, zodat dit geen beletsel voor de uitvoerbaarheid is.

Of een concreet traject zich leent voor een experiment, gelet op de doelen van experimenteren, wordt van tevoren zorgvuldig onderzocht en de keuze wordt gemaakt in overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het vastleggen van de dynamische maximumsnelheden in een experiment verkeersbesluit waarborgt de handhaving van die maximumsnelheden op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Die wet is van toepassing op overtreding van voorschriften bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994, zodat ook deze experimenten er onder vallen. Die wet regelt de sancties voor overtreding van de maximumsnelheid.

Handhaving zal op de wegvakken waarop experimenten gedaan worden derhalve niet meer of minder zijn dan het geval is in de situatie voorafgaand aan een experiment, of na afloop van een experiment als de situatie voorafgaand herleeft, of wanneer de situatie, zoals tijdens het experiment, van kracht blijft middels een definitief verkeersbesluit. Dat ligt voor de hand omdat de experimenten dan de meest representatieve resultaten opleveren, vergeleken met de situatie vóór het experiment.

De experimenten met dynamische maximumsnelheden zullen in principe worden uitgevoerd zonder extra handhavingsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld trajectcontrole.

Er worden geen extra handhavingsmaatregelen ten behoeve van experimenten genomen omdat deze maatregelen niet overal genomen zouden kunnen worden, als besloten zou worden op grotere gedeelten van het rijkswegennet dynamische maximumsnelheden toe te passen. Het nemen van extra maatregelen tijdens experimenten zou daarom ook geen representatief beeld geven van de situatie na mogelijke bredere invoering van dynamische maximumsnelheden. Voorts lijkt het nemen van extra handhavingsmaatregelen minder noodzakelijk omdat wordt verwacht dat door dynamisering van maximumsnelheden het draagvlak voor snelheidsmaatregelen toeneemt en daarmee tevens de spontane naleving. De experimenten behelzen namelijk niet alleen snelheidsverlaging, maar ook snelheidsverhoging en daarnaast wordt weggebruikers de reden duidelijk gemaakt voor de snelheidsverlaging of –verhoging.

Mocht gedurende het experiment evenwel blijken dat op een bepaald tracé de ingestelde dynamische maximumsnelheid op grote schaal niet nageleefd wordt, kunnen alsnog in overleg met BVOM (Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie) extra handhavingsmaatregelen genomen worden.

Verwacht wordt dat geen extra capaciteit of inzet van de politie gevergd zal worden. Evenmin wordt extra werklast voor het Openbaar Ministerie verwacht. Indien alsnog besloten zou worden om extra handhavingsmaatregelen te nemen, zou dit, afhankelijk van de te nemen extra maatregelen, extra capaciteit of inzet van de politie gevergd kunnen worden of extra werklast voor het Openbaar Ministerie kunnen opleveren.

4.4 Voorbereiding van het ontwerpbesluit

Artikel 186 van de Wegenverkeerswet en het ontwerp van dit besluit zijn voor een toets op draagvlak en uitvoerbaarheid voorgelegd aan de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, waarin de decentrale overheden en belangenorganisaties zijn vertegenwoordigd. De Overlegorganen hebben daarop gereageerd in een rapport op 24 april 2007 (Kenmerk: OVW-2007/205).

Op 10 mei 2007 is het voornemen eveneens besproken met het Nationaal Mobiliteitsberaad.

4.5 Voorhang

Naar aanleiding van de publicatie van het ontwerp van dit besluit in de Staatscourant van ... 2007, nr. ..., zijn ... schriftelijke reacties ontvangen. Hierna wordt ingegaan op belangrijke elementen uit de reacties.

II. Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel B

De slotzin van artikel 37 is een doublure met de Algemene wet bestuursrecht en kan daarom worden geschrapt.

Artikel I, onderdeel D

Artikel 60

Dit artikel kent de bevoegdheid om het verkeersbesluit in het kader van een experiment te nemen toe aan de minister van Verkeer en Waterstaat en regelt tevens de maximumduur van een experiment.

Het tweede lid regelt conform artikel 186, tweede lid, onder b, van de wet welk doel de experimenten hebben. Daarbij is een relatie gelegd tussen beide varianten van experimenten – namelijk een variabele maximumsnelheid voor vaststaande perioden van een etmaal of het aanpassen van de maximumsnelheid aan bepaalde omstandigheden (zie paragraaf 2 van deze toelichting) – en het doel van de experimenten, namelijk het onderzoeken van de effecten daarvan.

Een secundair doel van het onderzoeken van de effecten op de geluidbelasting is dat het mogelijk inzicht oplevert voor toekomstige geluidmaatregelen, indien het experiment een vervolg krijgt anders dan als experiment. In het akoestisch onderzoek dat daarvoor nodig is, worden de noodzaak en wijze van het nemen van geluidmaatregelen in detail gezien.

Artikel 60a

Het eerste lid van dit artikel regelt welke inhoud het experimentverkeersbesluit ten minste dient te bevatten. Het moet in elk geval de duur van het experiment (ten hoogste twee jaar) bevatten en het wegvak waarop het experiment betrekking heeft. Het ligt voor de hand het wegnummer en een afbakening in hectometerpalen op te nemen en zo nodig de rijrichting. Er moet een maximumsnelheid in worden opgenomen omdat het experimentverkeersbesluit in de plaats treedt van het oude verkeersbesluit. Het kan gaan om een maximumsnelheid die varieert per periode van een etmaal. Het kan ook gaan om een maximumsnelheid die geldt als plafond waaronder kan worden gevarieerd afhankelijk van de omstandigheden (artikel 60c).

Bovendien moet in het verkeersbesluit worden ingegaan op de wijze van evaluatie. De wet bepaalt dat een evaluatie in de eerste plaats noodzakelijk is om tijdens de looptijd van de proef een weloverwogen besluit te nemen over voortzetting anders dan als experiment (tussenevaluatie). Bovendien wordt na afloop van de proef een meer uitgebreide eindevaluatie uitgevoerd over de gehele looptijd van de proef, voor een optimaal leereffect. De evaluaties worden uitgevoerd aan de hand van onder meer lucht- en geluidsonderzoek en metingen en waarnemingen van doorstroming en verkeersgedrag. Het verdient opmerking dat de betrokkenheid van omwonenden bij de evaluaties ook van groot belang is, zodat in het experimentverkeersbesluit tevens aandacht dient te worden besteed aan de wijze waarop dat

zal gebeuren. Hetzelfde geldt voor de terugkoppeling van de resultaten van de evaluaties aan omwonenden.

Met het oog op milieuaspecten is in het tweede lid uitdrukkelijk bepaald dat de keuze voor een specifiek wegvak in samenspraak met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wordt gemaakt. In gevallen waar reeds forse normoverschrijdingen voorkomen in verstedelijkt gebied, worden in principe geen experimenten voor snelheidsverhogingen in het gebied van 100 naar 120 km/u voorgesteld.

Artikel 60b

Conform artikel 186, tweede lid, onder a, specificceert dit artikel van welke concrete bepalingen kan worden afgeweken.

Onderdeel a heeft betrekking op het achterwege laten of beperken van akoestisch onderzoek, geluidmaatregelen en rechtsbescherming voor zover dat uit de Wet geluidhinder voortvloeit. Om de proceduretijd van een experimentverkeersbesluit zoveel mogelijk te bekorten stelt onderdeel b de formele overlegprocedure en de inwerkingtredingstermijn van zes weken uit het BABW buiten werking. In plaats daarvan regelt artikel 60g, derde lid, dat het besluit twee weken na bekendmaking in werking treedt.

Onderdeel c regelt meer flexibiliteit voor de maximumsnelheid dan de limitatieve keuzemogelijkheden die normaal gesproken bestaan. Dat schept de mogelijkheid om ook een snelheid van 70, 90 of 110 km/u als maximumsnelheid vast te stellen.

Onderdeel d sluit beroep tegen een experimentverkeersbesluit uit. Zoals in paragraaf 2 is toegelicht, is dat niet aan de orde gezien het tijdelijke karakter van een experiment (maar uiteraard wel als het experiment een definitief vervolg krijgt).

Artikel 60c

Deze bepaling regelt dat ook op verschillende tijdstippen van de dag de snelheid kan verschillen en dat die zelfs niet voor elke rijstrook hetzelfde hoeft te zijn. Ik ben voornemens de feitelijke uitoefening van deze bevoegdheid te mandateren aan Rijkswaterstaat als wegbeheerder. Het derde lid geeft de mogelijkheid om daar een leidraad voor te geven (onverminderd de bevoegdheid om aan het mandaat instructies te verbinden).

Artikel 60d

Om het uitvoeren van het experiment te vergemakkelijken, is het denkbaar dat het plaatsen van andere verkeersborden dan die voor de maximumsnelheid noodzakelijk is. Om te voorkomen dat daarvoor alsnog de gehele procedure van een verkeersbesluit zou moeten worden doorlopen (het plaatsen van een verkeersbord vereist in beginsel een verkeersbesluit), regelt dit artikel dat borden mogen worden geplaatst en verwijderd voor zover dat ten dienste staat aan de uitvoering van het experiment.

Artikel 60e

Dit artikel is van groot belang voor de experimenten, omdat in het verleden bij proeven met een andere maximumsnelheid is geconstateerd dat het grootste struikelblok voor het beëindigen van de proef erin was gelegen, dat het terugdraaien van de maximumsnelheid tijdens de proef een nieuw verkeersbesluit vereiste. Zoals in het algemene deel van de toelichting is aangegeven, is dat een bewerkelijke en soms langdurige procedure. Dat belemmert proeven met maximumsnelheden, omdat het terugdraaien van de proef, als die niet effectief blijkt te zijn vaak meer tijd en moeite kost dan de proef zelf. Dit artikel regelt dat als het tijdelijke experimentverkeersbesluit vervalt en niet wordt vervangen door een definitief verkeersbesluit, van rechtswege het oude verkeersbesluit herleeft zodat daarvoor geen nieuw verkeersbesluit hoeft te worden genomen. Een experimentverkeersbesluit vervalt na afloop

van de duur die in het besluit is vastgelegd. Indien naar aanleiding van een evaluatie is besloten het experiment een definitief vervolg te geven (dit wordt aan het parlement gemeld conform artikel 186, derde lid), wordt tijdens de looptijd van het experiment een gewoon verkeersbesluit op grond van artikel 15 van de wet voorbereid, volgens de daarvoor gebruikelijke procedure.

Artikel 60f

Dit artikel treft een voorziening voor het geval het experiment onverwacht zeer negatieve gevolgen heeft voor de aspecten die worden onderzocht, zoals milieu of verkeersveiligheid, of andere nadelige gevolgen heeft die niet waren voorzien en die te ernstig in aard of omvang zijn om het experiment voort te zetten. Bij onvoorziene omstandigheden kan bovendien worden gedacht aan de mogelijkheid dat al voldoende gegevens zijn verzameld terwijl was voorzien dat een langer experiment nodig zou zijn. Het kan dan zinvoller zijn het experiment te beëindigen voordat de vastgestelde duur is verstreken.

Zoals aangegeven in de toelichting op het voorgaande artikel, wordt een definitief verkeersbesluit voorbereid tijdens de looptijd van het experiment, indien is besloten het experiment voort te zetten. Voor een definitief verkeersbesluit geldt weer de normale procedure van de Wegenverkeerswet en de toetsing aan de Wet geluidhinder (en in bepaalde gevallen ook de natuurregelgeving).

De voorbereiding dient zo vroeg mogelijk te worden gestart, want het streven is dat het definitieve verkeersbesluit naadloos aansluit op de looptijd van het experiment. De procedure die leidt tot een definitief verkeersbesluit bestaat echter deels uit procedurestappen waarvan niet exact kan worden voorspeld hoe veel tijd die vergen en die de minister van Verkeer en Waterstaat ook niet altijd in eigen hand heeft. Daardoor zou het kunnen gebeuren dat een definitief verkeersbesluit nog niet gereed is op het moment dat het experimentverkeersbesluit vervalt.

Op dat moment ontstaat geen rechtsvacuüm, omdat het tweede lid van artikel 60e regelt dat het oude verkeersbesluit dan van rechtswege herleeft.

Maar dat is een zeer onwenselijke uitkomst als het experiment wél wordt voortgezet, omdat dan achtereenvolgens het regime van het experiment, dan weer het oude regime en dan weer het regime van het experiment (maar nu in een definitief verkeersbesluit) gelden. Dat verdraagt zich niet met de rechtzekerheid en met de duidelijkheid en continuïteit die voor de weggebruiker is vereist.

Om dat te voorkomen, regelt het derde lid dat de minister van Verkeer en Waterstaat in dat geval de duur van het experiment kan verlengen om de periode tot inwerkingtreding van het nieuwe verkeersbesluit te overbruggen. Vanzelfsprekend ontslaat dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet van de verplichting zich maximaal in te zetten voor een tijdige opvolging van het experiment. De verlenging mag er dan ook niet toe leiden dat het experiment een langere duur krijgt dan het in artikel 60, eerste lid, gestelde maximum van twee jaar.

Dit weegt in dit geval op tegen de verlenging van de (mogelijke, indien sprake is van snelheidsverhoging) hinder voor omwonenden; een definitief verkeersbesluit waarin hetzelfde snelheidsregime wordt vastgelegd, is immers al in voorbereiding en daar komt bij dat, als de geluidbelasting toeneemt door dat snelheidsregime, geluidsmaatregelen worden getroffen. Het besluit over die geluidsmaatregelen is zelfs al genomen voordat het verkeersbesluit kan worden genomen, zodat omwonenden op dat moment naar alle waarschijnlijkheid al duidelijkheid hebben over welke geluidsmaatregelen zullen worden uitgevoerd als het definitieve verkeersbesluit gaat gelden.

Artikel 60g

De termijn van zes weken die normaal gesproken geldt voor inwerkingtreding van een verkeersbesluit, is in artikel 60b buiten werking gesteld, om de proceduretijd van een experimentverkeersbesluit zoveel mogelijk te bekorten. In plaats daarvan regelt artikel 60g, derde lid, dat het besluit twee weken na bekendmaking in werking treedt.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings