



171

Besluit van 23 maart 2009 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het koninklijk besluit van 15 december 1994, houdende uitvoering van artikel 4, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 inzake verkeersvoorschriften voor het militaire verkeer in gewone omstandigheden (Stb. 967), in verband met milieuzones voor vrachtauto's

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 december 2008, nr. CEND/HDJZ-2008/1767 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, 13, eerste lid, 14, en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 29 januari 2009, nr. W09.08.0587/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 maart 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/237 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 22 komt te luiden:

Artikel 22

1. Voor zover niet ingevolge andere artikelen een lagere maximumsnelheid geldt, gelden voor de volgende voertuigen de volgende bijzondere maximumsnelheden:

a. voor kampeerwagens als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen en waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg, vrachtauto's en autobussen, niet zijnde T100-bussen 80 km per uur;

b. voor motorvoertuigen met aanhangwagen, 80 km per uur;

c. voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen 25 km per uur;

d. voor brommobielen 45 km per uur;

e. voor snorfietsen 25 km per uur.

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, geldt voor andere motorvoertuigen dan bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en c, die een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg voortbewegen op autowegen en autosnelwegen een maximumsnelheid van 90 km per uur.

B

Artikel 58a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt onder verlettering van de onderdelen b tot en met d naar c tot en met e, na onderdeel a een onderdeel ingevoegd, luidende:

b. het vervoer van kinderen, jonger dan 3 jaren, in autobussen;

C

Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. in het tweede lid achter «voertuigen» toegevoegd: niet zijnde autobussen.

2. in het zesde lid wordt «artikel 84, tweede lid,» gewijzigd in: artikel 84, derde lid.

D

Artikel 59b wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.

2. Het derde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

3. Het vierde lid vervalt.

E

Artikel 73, onderdeel b, komt te luiden:

b. rood kruis: de rijstrook mag niet worden gebruikt. De vluchtstrook mag alleen in noodgevallen worden gebruikt;

F

Na artikel 86b wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK VB MILIEUZONES

Artikel 86c

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
 - a. *datum eerste toelating tot het verkeer*: datum van de eerste toelating van een motorvoertuig tot het verkeer zoals vastgesteld ingevolge de Regeling vaststelling datum eerste toelating van voertuigen;
 - b. *dieselmotor*: motor die werkt volgens het principe van ontsteking door compressie;
 - c. *roetfilter*: roetfilter als bedoeld in de Regeling typegoedkeuring roetfilters;
 - d. *richtlijn 88/77/EEG*: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEG 1988, L36), zoals deze gold tot 9 november 2006 en laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn nr 96/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 januari 1996 (PbEG L 040);
 - e. *richtlijn 2005/55/EG*: richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking (PbEG 2005, L 275);
 - f. *Euronorm II*: richtlijn 88/77/EEG (de grenswaarden in regel B van punt 6.2.1 dan wel punt 8.3.1.1 van bijlage I bij die richtlijn);
 - g. *Euronorm III*: richtlijn 2005/55/EG (de grenswaarden in rij A van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij die richtlijn);
 - h. *Euronorm IV*: richtlijn 2005/55/EG (de grenswaarden in rij B1 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij die richtlijn);
2. Een wijziging van de in het eerste lid, onderdeel e, genoemde richtlijn gaat voor de toepassing van artikel 86d gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Artikel 86d

1. De geslotenverklaring krachtens bord C22a van bijlage I is niet van toepassing:
 - a. tot 1 januari 2010 op vrachtauto's,
 - 1°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV, of
 - 2°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs voldoet aan Euronorm II of III, en die blijkt de aantekening in het kentekenregister zijn uitgerust met een roetfilter, of
 - 3°. die niet worden aangedreven door een dieselmotor.
 - b. vanaf 1 januari 2010 tot 1 juli 2013 op vrachtauto's,
 - 1°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV, of
 - 2°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs voldoet aan Euronorm III en, waarvoor geldt dat sedert de datum van eerste toelating tot het verkeer niet meer dan acht jaar zijn verstreken, en die voorts blijkt de aantekening in het kentekenregister zijn uitgerust met een roetfilter, of
 - 3°. die niet worden aangedreven door een dieselmotor.
 - c. vanaf 1 juli 2013 op vrachtauto's,

1°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV, of
2°. die niet worden aangedreven door een dieselmotor.

2. Vrachtauto's waarvan ten aanzien van de emissienorm geen aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs aanwezig is, worden voor de toepassing van het eerste lid geacht:

a. te voldoen aan Euronorm II, wanneer blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 1995, maar voor 1 oktober 2000 ligt;

b. te voldoen aan Euronorm III, wanneer blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2000, maar voor 1 oktober 2005 ligt;

c. ten minste te voldoen aan Euronorm IV, wanneer blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2005 ligt.

G

In artikel 87 wordt na «C6 tot en met C21,» ingevoegd: C22a,.

H

De artikelen 95 en 98 vervallen.

I

In bijlage 1 worden in hoofdstuk C Geslotenverklaring na bord C22 de volgende borden toegevoegd:



C22a *Omschrijving*: Gesloten voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d



C22b *Omschrijving*: Einde geslotenverklaring voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d

ARTIKEL II

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. *begeleidingsvoertuig*: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1, van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg dat is bestemd voor de begeleiding van exceptionele transporten als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit ontheffingverlening Dienst Wegverkeer exceptionele transporten;
- b. *verkeersregelaar met in het kader van zijn beroep verkeersregelende taken*: verkeersregelaar, niet zijnde transportbegeleider of verkeersregelaar die tot taak heeft eenvoudige verkeersregelende werkzaamheden te verrichten bij evenementen, die uit hoofde van zijn beroep verkeersregelende werkzaamheden verricht;
- c. *bevoegd gezag*: gezag als bedoeld in artikel 18, eerste lid, van de wet;
- d. *gezichtsveldverbeterende voorziening*: voorziening als bedoeld in artikel 5.3.45a van de Regeling voertuigen;
- e. *wegvak*: gedeelte van een weg tussen twee zijwegen of – indien geen zijweg aanwezig is – tussen twee punten waarop een verkeersmaatregel betrekking heeft;
- f. *experiment*: experiment als bedoeld in artikel 186 van de wet;
- g. *experimentverkeersbesluit*: verkeersbesluit als bedoeld in artikel 60;
- h. *transportbegeleider*: verkeersregelaar die optreedt ter begeleiding van een exceptioneel transport als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit ontheffingverlening Dienst Wegverkeer exceptionele transporten;
- i. *verkeersregelaar*: persoon behorend tot de ingevolge artikel 12, eerste lid, van de wet, aangewezen categorie, niet zijnde een persoon als bedoeld in artikel 82, eerste lid, onderdeel d, of artikel 82, derde lid, van het RVV 1990.

B

In artikel 9, eerste lid, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt «C6 tot en met C22» vervangen door: C6 tot en met C22a.

C

In artikel 49, tweede lid, wordt «als bedoeld in artikel 8 van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten» vervangen door: die is toegelaten op grond van artikel 5, eerste lid, van de Wet toelating zorginstellingen en die zorg verleent als bedoeld in artikel 6 van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten.

D

In artikel 58, onderdeel f, wordt «het aanstellingscertificaat» vervangen door: de aanstellingspas.

ARTIKEL III

In artikel 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 december 1994, houdende uitvoering van artikel 4, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 inzake verkeersvoorschriften voor het militaire verkeer in gewone

omstandigheden (Stb. 967), wordt «62 tot en met 92» vervangen door: 62 tot en met 86b, en 87 tot en met 92.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, met uitzondering van artikel I, onderdelen A tot en met E, en H, dat in werking treedt met ingang van 1 mei 2009, artikel II, onderdelen A en D, dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en artikel II, onderdeel C, dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst met terugwerkende kracht tot 1 januari 2006.

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

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 23 maart 2009

Beatrix

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

Uitgegeven de *zestiende* april 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Dit besluit bevat de verkeersregels en verkeerstekens in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het koninklijk besluit van 15 december 1994, houdende uitvoering van artikel 4, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 inzake verkeersvoorschriften voor het militaire verkeer in gewone omstandigheden (Stb. 967) ten behoeve van de milieuzone voor vrachtauto's.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het RVV 1990 te wijzigen ten aanzien van een drietal punten, te weten:

- de maximumsnelheid van lichte motorvoertuigen met een lichte aanhangwagen,
- de mogelijkheid in autobussen kinderen jonger dan drie jaar op schoot te vervoeren, en
- het gebruik van een rood kruis boven een gesloten spitsstrook.

Tenslotte worden in het RVV 1990 en het BABW nog enige technische wijzigingen aangebracht.

Op deze drie punten en de technische wijzigingen wordt bij de artikelsgewijze toelichting nader ingegaan.

Een milieuzone maakt het mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met als doel het verbeteren van de leefbaarheid, en met name de luchtkwaliteit, in de stad. Deze maatregel zorgt voor een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in woongebieden en draagt daarmee bij aan een vermindering van gezondheidsrisico's. Ook draagt deze maatregel bij aan het wegnemen van (dreigende) overschrijdingen van grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide¹. De reikwijdte van de Wegenverkeerswet 1994 maakt het ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van deze wet mogelijk in dit besluit regels op te nemen ten behoeve van het instellen van de milieuzone.

In het Nationaal MilieubeleidsPlan 4 (NMP4)² is het volgende beleidsvoornemen opgenomen: «Het kabinet wil samen met gemeenten en andere partijen de inrichting voorbereiden van milieuzones in de binnensteden. Hierbij valt er aan te denken dat bepaalde zones alleen nog toegankelijk zijn voor vrachtwagens en bussen die voldoen aan een bepaalde nader vast te stellen Euronorm. Doel van dit systeem is tweeledig: verbeteren van de luchtkwaliteit in de steden en stimuleren van de inzet van schone voertuigen.»

Dit beleidsvoornemen heeft geresulteerd in het Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering dat in april 2006 is ondertekend namens het rijk, gemeenten en bedrijfsleven. In dit convenant zijn onder meer afspraken gemaakt over de instelling van milieuzones en de milieueisen voor vrachtauto's in milieuzones. Uit onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het convenant blijkt dat de milieuzone de verkeersbijdrage aan de binnenstedelijke concentraties van fijn stof en stikstofdioxide substantieel (met ca. 10 tot 20%) zal terugdringen. De effectiviteit varieert per locaties en wordt mede bepaald door de mate van handhaving.

In het convenant is ook afgesproken dat wordt onderzocht in hoeverre deze milieuzone in de toekomst ook kan gelden voor andere voertuigen.

In 2007 en 2008 zijn in verschillende steden milieuzones voor vrachtauto's ingesteld en de verwachting is dat de komende jaren meer

¹ De grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 (luchtkwaliteiteisen).

² Het NMP4 is door de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), en van Verkeer en Waterstaat (VenW) bij brief van 13 juni 2001, (Kamerstukken II, 2000/01, 29 801, nr 1) aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer.

steden zullen volgen met een milieuzone voor vrachtauto's. Deze maatregel maakt veelal deel uit van een totaalpakket aan lokale maatregelen waarmee gemeenten de luchtkwaliteit binnen de gemeentegrenzen willen verbeteren.

De milieuzone voor vrachtauto's is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op 27 juni 2008 heeft de Ministerraad een kabinetsstandpunt ingenomen en haar vertrouwen uitgesproken over dit NSL.

Het NSL dient ervoor te zorgen dat overal in Nederland tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan. Dit is om meerdere redenen van belang:

- een goede luchtkwaliteit is van groot belang voor de gezondheid van mensen.
- op dit moment kunnen ruimtelijke projecten die leiden tot (verdere) overschrijding van de normen, niet doorgaan. Deze patstelling wil Nederland graag doorbreken.
- Nederland kan in gebreke worden gesteld vanwege het overschrijden van de Europese normen, wat kan leiden tot boetes en dwangsommen.

De gemeenten die nu al een milieuzone voor vrachtauto's hebben ingesteld, hebben dat in hun hoedanigheid van wegbeheerder gedaan door bij de betrokken weg(gedeelt)en bord C7 (Gesloten voor vrachtauto's) uit bijlage 1 van het RVV 1990 te plaatsen. Daarbij is tevens aan het bord zonale werking gegeven krachtens artikel 9, eerste lid, BABW. In artikel 1, eerste lid, onderdeel a, RVV 1990 is aangegeven wat onder «vrachtauto» moet worden verstaan.

Voor het plaatsen van bord C7 is krachtens artikel 12, onderdeel a, BABW een verkeersbesluit vereist.

Het gebruik van het verkeersbord C7 voor het instellen van milieuzones brengt een aantal beperkingen met zich:

- Bij toepassing van bord C7 is de milieuzone in beginsel gesloten voor alle vrachtauto's en daarmee ook voor de vrachtauto's die voldoen aan de milieueisen die zijn vastgelegd in het Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering. Deze beperking wordt ondervangen met een systeem van ontheffingen. Krachtens artikel 87 van het RVV 1990 kan de wegbeheerder ontheffing verlenen van het verbod. Bij bestaande milieuzones voor vrachtauto's die uitgaan van bord C7 worden door gemeenten in de hoedanigheid van wegbeheerder (langdurige) ontheffingen verleend aan de eigenaren van alle vrachtauto's die voldoen aan hiervoor genoemde milieueisen. Het systeem van ontheffingen brengt administratieve lasten met zich voor zowel bedrijfsleven als overheden. Omdat het gekozen systeem uitgaat van een centraal loket voor de verlening van ontheffingen, zijn de administratieve lasten overigens relatief laag.

- Het is niet mogelijk om bord C7 te gebruiken voor het instellen van een milieuzone voor andere voertuigen dan vrachtauto's, zoals bestelauto's. Het bord is alleen van toepassing op vrachtauto's.

Daarom is in bijlage 1 bij het RVV 1990 een specifiek bord ten behoeve van de milieuzone opgenomen (bord C22a). Met het bord kan een zone worden ingesteld die gesloten is voor vrachtauto's die niet voldoen aan de milieueisen in de milieuzone die zijn vastgelegd in het eerdergenoemde convenant. Op een en ander wordt in de artikelsgewijze toelichting nader ingegaan.

Het Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering is in 2006 ter notificatie voorgelegd aan de Europese Commissie. Vragen van de Europese Commissie over het convenant zijn beantwoord en het convenant is genotificeerd.

Omdat het convenant is genotificeerd, is afgezien van het notificeren van het ontwerp van dit besluit.

In 2006 is, in opdracht van het ministerie van VROM, een onderzoek afgerond naar de haalbaarheid en effectiviteit van een milieuzone voor bestelauto's. Op basis van dit onderzoek hebben de partijen die betrokken waren bij het convenant voor vrachtauto's, geconcludeerd dat een milieuzone voor bestelauto's haalbaar is en een substantiële bijdrage kan leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit op locaties met (dreigende) overschrijdingen van grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen. Het potentiële effect van een milieuzone voor bestelauto's ligt in dezelfde orde van grootte als het effect van een milieuzone voor vrachtauto's. Op dit moment zijn rijk, gemeenten en bedrijfsleven in overleg over een Convenant stimulering schone lichte bedrijfsauto's en milieuzoning, waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over de milieueisen voor bestelauto's in milieuzones.

Het voornemen van de regering is daarom om de reikwijdte van bord C22a te verbreden tot bestelauto's opdat ook (mede) voor die voertuigen milieuzones kunnen worden ingesteld. De toegang tot de milieuzone voor een bestelauto wordt afhankelijk van de emissieklasse van het voertuig. Een regeling van de milieuzones voor bestelauto's kan daarom pas in werking treden op het moment waarop de emissieklasse van elke bestelauto bekend is. Deze emissieklasse moet voor elke bestelauto worden vastgelegd in het Kentekenregister. De RDW zal deze taak uitvoeren. Om de RDW de bevoegdheid te geven deze taak uit te voeren, en om vast te leggen op welke wijze de emissieklasse wordt bepaald, wordt de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) gewijzigd.

De wijziging van het RVV 1990 ter regeling van de milieuzones voor bestelauto's wordt voorbereid tegelijk met de bovengenoemde wijziging van de WVW 1994 opdat beide wijzigingen gelijktijdig in werking kunnen treden.

2. Administratieve lasten

Omdat het besluit niet zal leiden tot een stijging van de administratieve lasten voor de burger en het bedrijfsleven, is het ontwerp besluit niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal).

3. Voorhang

Het ontwerp besluit is overeenkomstig artikel 2b, tweede lid, WVW 1994 op 31 oktober 2008 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal. Dit heeft geleid tot overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Dit overleg heeft niet geleid tot aanpassing van het besluit.

4. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

De maximumsnelheid voor motorvoertuigen die een lichte aanhangwagen voortbewegen, wordt door middel van artikel 22, tweede lid, (nieuw) RVV 1990 verhoogd van 80 naar 90 kilometer per uur. Er is een maatschappelijke behoefte gebleken om het voor personenauto's en bestelauto's met een lichte aanhangwagen (tot en met 3.500 kg totaalgewicht) mogelijk te maken op autowegen en autosnelwegen met het vrachtverkeer mee te rijden zonder zich aan een snelheidsovertreding schuldig te maken. De verhoging van de maximumsnelheid voor deze combinaties van 80 naar 90 km/u strekt ertoe om aan deze wens tegemoet te komen. De ingangsdatum van de verhoging van de maximumsnelheid hangt samen met het tijdstip waarop de computersystemen van de politie

en de RDW zodanig zijn aangepast en op elkaar zijn afgestemd dat elektronische handhaving van andere maximumsnelheden dan 80 km/u voor voertuigen en voertuigcombinaties die langer zijn dan 6 meter mogelijk is. De verhoging van deze maximumsnelheid geldt niet voor een aantal voertuigen (kampeerauto's waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg, vrachtauto's, autobussen, niet zijnde T100-bussen en voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid) die een aanhangwagen voortbewegen, omdat voor deze motorvoertuigen al zonder dat deze een aanhangwagen voortbewegen een lagere maximumsnelheid van kracht is.

Artikel I, onderdelen B en C

Door de regeling in de artikelen 58a en 59 RVV 1990 was het niet mogelijk in autobussen kinderen, jonger dan 3 jaren, te vervoeren. Evenmin was het mogelijk deze kinderen in autobussen op schoot te vervoeren.

Het is voor kinderen onveilig op schoot te worden vervoerd dan in een kinderbeveiligingsmiddel. Maar het is niet gebruikelijk en ondergetekende is ook van mening dat redelijkerwijze niet kan worden verlangd dat een ouder of begeleider van een kind, jonger dan 3 jaren, voor een rit met een autobus een kinderbeveiligingsmiddel bij zich heeft. Evenmin vindt ondergetekende het redelijk van de vervoerder te verwachten dat deze zijn autobussen voorziet van kinderbeveiligingsmiddelen voor kinderen, jonger dan 3 jaren, die eventueel door passagiers worden meegenomen.

Met de wijziging van de artikelen 58a en 59 RVV 1990 mogen kinderen, jonger dan drie jaren, in autobussen op schoot worden vervoerd. Daarmee wordt ook vermeden dat die kinderen in een autobus alleen los op een eigen stoel of in een autogordel voor volwassenen op die stoel mogen worden vervoerd.

Artikel I, onderdeel D

Artikel 59b, tweede lid, RVV 1990 bepaalde dat tot 1 mei 2008 in personenauto's en bestelauto's, op andere plaatsen dan de voorste meer personen van 18 jaren en ouder of personen jonger dan 18 jaren met een lengte van meer dan 1,35 meter mogen worden vervoerd dan er zitplaatsen met autogordels beschikbaar zijn. Omdat deze datum inmiddels is verstreken, had het artikellid geen betekenis meer. Daarom is het artikellid bij dit besluit ingetrokken.

Artikel 59b RVV 1990 regelt gevallen waarin van artikel 59 RVV 1990 mag worden afgeweken. Als deze uitzonderingen niet gelden, is artikel 59 RVV 1990 onverkort van toepassing. De verbodsbepaling in artikel 59b, vierde lid, RVV 1990 heeft daarom geen betekenis naast de verbodsbepaling in artikel 59, vierde lid, RVV 1990. Artikel 59b, vierde lid, RVV 1990 is daarom vervallen.

Bij de wet van 10 mei 2006 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met transparante tarieven voor taxivervoer (Stb. 259) is artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000 gewijzigd. Als gevolg daarvan was de verwijzing in artikel 59, zesde lid, RVV 1990 naar artikel 84, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 onjuist en is deze vervangen door een verwijzing naar artikel 84, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000.

Artikel I, onderdeel E

Artikel 73, onderdeel b, RVV 1990 bepaalde dat het rode kruis betekende dat de rijstrook niet mag worden gebruikt. Dit leidde in de praktijk tot problemen bij de spitsstrook en de vluchtstrook. Een spitsstrook die

gesloten is, is blijkens de definitie in artikel 1, onderdeel afa, RVV 1990 immers geen rijstrook meer, maar een vluchtstrook. Het rode kruis kon daarom niet worden gebruikt om aan te geven dat de spitsstrook als rijstrook gesloten is.

Uit belevingsonderzoek is gebleken dat de weggebruiker zich er onvoldoende van bewust is dat de spitsstrook, als deze gesloten is, niet meer mag worden gebruikt. Voor verkeersaanwijzingen reageert een weggebruiker eerst op lichten en dan pas op borden. Deze ontwikkeling was voor Rijkswaterstaat aanleiding om rode kruizen boven een gesloten spitsstrook, de vluchtstrook, te plaatsen. Daarna is door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat geen oneigenlijk gebruik van de gesloten spitsstrook meer geconstateerd. Om die reden is artikel 73, onderdeel b, RVV 1990 zodanig gewijzigd dat het rode kruis ook mag worden gebruikt om aan te geven dat een vluchtstrook alleen in noodgevallen mag worden gebruikt.

Artikel I, onderdeel F

In het RVV 1990 is een nieuw, specifiek hoofdstuk opgenomen met daarin de regels ten behoeve van de milieuzone.

Artikel 86c RVV 1990 bevat de definities die specifiek voor dit hoofdstuk gelden.

Het nieuwe artikel 86d RVV 1990 legt de kenmerken vast van de vrachtauto's waarvoor de geslotenverklaring die bord C22a inhoudt, niet van toepassing is.

In de periode:	is de geslotenverklaring niet van toepassing op de volgende vrachtauto's:
tot 1 januari 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Vrachtauto's die worden aangedreven door een dieselmotor die tenminste voldoet aan de Euronorm IV. - Vrachtauto's die worden aangedreven door een dieselmotor die voldoet aan de Euronorm II of III, en zijn uitgerust met een roetfilter met een typegoedkeuring. - Vrachtauto's die niet worden aangedreven door een dieselmotor.
vanaf 1 januari 2010 tot 1 juli 2013	<ul style="list-style-type: none"> - Vrachtauto's die worden aangedreven door een dieselmotor waarvoor geldt dat deze dieselmotor tenminste voldoet aan de Euronorm IV. - Vrachtauto's die worden aangedreven door een dieselmotor die voldoet aan de Euronorm III, en, te rekenen vanaf de datum eerste toelating tot het verkeer, niet meer dan acht jaar zijn verstreken, en zijn uitgerust met een roetfilter met een typegoedkeuring. - Vrachtauto's die niet worden aangedreven door een dieselmotor.
vanaf 1 januari 2013	<ul style="list-style-type: none"> - Vrachtauto's die worden aangedreven door een dieselmotor die tenminste voldoet aan de Euronorm IV. - Vrachtauto's die niet worden aangedreven door een dieselmotor.

De Euronorm die van toepassing is op een vrachtauto met een dieselmotor is opgenomen in het Kentekenregister of op het kentekenbewijs.

Indien voor een vrachtauto met dieselmotor geen aantekening van de Euronorm is opgenomen in het Kentekenregister of op het kentekenbewijs bepaalt de «datum 1^e toelating tot het verkeer» welke Euronorm van toepassing is op de vrachtauto (zie onderstaande tabel).

Datum 1 ^e toelating tot het verkeer:	Euronorm die van toepassing wordt geacht op de dieselmotor van de vrachtauto:
≥ 1 oktober 1995, < 1 oktober 2000	Euronorm II
≥ 1 oktober 2000, < 1 oktober 2005	Euronorm III
≥ 1 oktober 2005	Tenminste Euronorm IV

In het kader van het Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering zijn afspraken gemaakt en kunnen afspraken worden gemaakt over speciale categorieën vrachtauto's die toegang moeten krijgen tot de milieuzone. Deze speciale categorieën worden niet generiek vrijgesteld in het onderhavige besluit. Voor deze speciale categorieën kan toegang tot de milieuzone worden verleend door middel van een ontheffing van het bevoegd gezag.

De kenmerken van de vrachtauto's waarvoor de geslotenverklaring die bord C22a inhoudt, niet van toepassing is, veranderen in de tijd: de toegangseisen worden geleidelijk aangescherpt. De reden hiervoor is de autonome verschoning van het wagenpark als gevolg van de voortdurende aanscherping van de Europese eisen voor de emissies van nieuwe voertuigen. Om ervoor te zorgen dat de milieuzone ook op de langere termijn leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit, worden ook de toegangseisen voor de milieuzone aangescherpt. Bij de aanscherping van de toegangseisen is rekening gehouden met de gemiddelde afschrijvingstermijn van een vrachtauto.

Artikel 86d, eerste lid, onderdeel a, onderdeel 2, en onderdeel b, onderdeel 2, RVV 1990 regelt dat vrachtauto's die blijken een aantekening in het kentekenregister zijn voorzien van een typegoedgekeurd roetfilter, bord C22a mogen passeren.

De definitie voor een roetfilter in artikel 86c, eerste lid, onderdeel c, RVV 1990 verwijst naar de Regeling typegoedkeuring roetfilter. Die regeling bevat de typegoedkeuringseisen voor een roetfilter als voertuigonderdeel en zal gelijktijdig met dit onderdeel van het besluit in werking treden. De betrokken eisen zijn identiek aan de eisen in de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor. Indien een vrachtauto is voorzien van een typegoedgekeurde roetfilter wordt daarvan een aantekening gemaakt in het kentekenregister.

De Regeling typegoedkeuring roetfilter zal gelijktijdig in werking treden met het deel van het besluit dat de milieuzonering voor vrachtauto's regelt.

Op buitenlandse kentekenbewijzen wordt niet altijd een aantekening over de Euronorm gemaakt. Voor vrachtauto's uit de EU (de overgrote meerderheid) staat in verband met de richtlijn voor het Eurovignet (richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 (PbEG L 187) en bijvoorbeeld ook de Duitse Lkw-Maut, de Euronorm echter vrijwel altijd op het kentekenbewijs en in elk geval de datum van eerste toelating tot het verkeer. Artikel 86, tweede lid, RVV 1990 regelt dat een Euroklasse wordt verondersteld op basis van die datum van eerste toelating tot het verkeer. Op basis van dat artikellid hebben buitenlandse vrachtauto's, waarvan geen aantekening over de Euronorm op het kentekenbewijs aanwezig is, toegang tot de milieuzone op basis van de op dat kentekenbewijs vermelde datum van eerste toelating tot het verkeer.

Artikel I, onderdeel G

Door de wijziging van artikel 87 RVV 1990 kan de wegbeheerder ook ontheffingen verlenen van de geslotenverklaring die het nieuwe verkeers-
teken C22a uit bijlage 1 bij het RVV 1990 inhoudt.

Artikel I, onderdeel H

De artikelen 95 en 98 RVV 1990 vervallen. Dit omdat ze zijn uitgewerkt: artikel 95 RVV 1990 met ingang van 16 juli 1998 en artikel 98 RVV 1990 met ingang van 1 januari 2000.

Artikel I, onderdeel I

In het algemeen deel van de nota van toelichting werd al gemeld dat een aantal gemeenten ten aanzien van vrachtauto's milieuzones heeft ingesteld door middel van plaatsing van de borden C7 (Gesloten voor vrachtauto's) uit bijlage 1 van het RVV 1990, waarbij deze borden zonale werking is gegeven. Daarbij werd ook aangegeven dat plaatsing van bord C7 een aantal beperkingen met zich brengt.

De onderhavige wijziging van bijlage 1 van het RVV 1990 maakt het de wegbeheerder mogelijk verkeersborden te plaatsen die specifiek zijn ontworpen voor de milieuzone. Met de plaatsing van het nieuwe verkeersbord C22a (Gesloten voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen genoemd in artikel 86d RVV 1990) en door daaraan een aanduiding van de zone toe te voegen, kan een zone worden ingesteld die gesloten is voor vrachtauto's. In artikel 86d RVV 1990 zijn kenmerken voor de vrachtauto's opgenomen waarop de geslotenverklaring die verkeersbord C22a inhoudt, niet van toepassing is. De vrachtauto's waarvoor de geslotenverklaring niet van toepassing is, zijn de voertuigen die voldoen aan de milieueisen in de milieuzone die zijn vastgelegd in het eerdergenoemde convenant.

Hierdoor neemt het aantal ontheffingen dat verleend moet worden aan eigenaren van vrachtauto's sterk af. Het bord beperkt daarmee de administratieve lasten voor bedrijfsleven en overheden.

Een ander voordeel van een apart bord voor de milieuzone en de daaraan toe te kennen zonale werking, is dat hiermee beter herkenbaar is voor de weggebruiker waar de milieuzone begint en eindigt. Het bord C7 bord (gesloten voor vrachtauto's) wordt in het algemeen gebruikt in situaties waarin een algeheel verbod voor vrachtauto's geldt en waar niet of nauwelijks wordt gewerkt met ontheffingen. In bestaande milieuzones is dit overigens opgelost door boven het C7 bord een informatief bord met de tekst «milieuzone» aan te brengen, en een onderbord waarop is aangegeven dat ontheffinghouders zijn uitgezonderd.

Bij een verkeersbesluit dat tot doel heeft een nieuwe milieuzone in het leven te roepen, kan worden uitgegaan van dit verkeersbord C22a. Het is de bedoeling dat bij bestaande milieuzones, die uitgaan van het verkeersbord C7, het verkeersbord C7 vervangen wordt door het verkeersbord C22a. In de Stuurgroep stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering, waarin de convenantpartners zijn vertegenwoordigd, is afgesproken dat alle gemeenten waar een milieuzone is ingesteld die uitgaat van het C7 bord, zoveel mogelijk gelijktijdig het verkeersbord C7 vervangen door het verkeersbord C22a. Uitgangspunt is dat deze vervanging gerealiseerd is voor het najaar van 2009. Zowel voor het verwijderen van het verkeersbord C7 als het plaatsen van het verkeersbord C22a moet de wegbeheerder op grond van artikel 15 van de WVV 1994 een verkeersbesluit nemen.

Door de landelijke regeling van milieuzones wordt voorzien in uniformiteit in de milieueisen die gelden. Met name voor de vervoerders is deze uniformiteit en duidelijkheid belangrijk. Daarnaast vergroot het verkeersbord C22a, tezamen met bord C22b, dat het einde van de milieuzone aangeeft, de herkenbaarheid van de milieuzone.

Artikel II, onderdeel A

Per abuis heeft het besluit van 8 december 2008 houdende wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met wijzigingen op het gebied van verkeersregelaars alsmede enkele technische wijzigingen (Stb. 2009, 5) geleid tot een redactioneel onjuiste wijziging van artikel 1 van het BABW. Met het onderhavige besluit worden deze onvolkomenheid hersteld.

Artikel II, onderdeel B

De wijziging van artikel 9, eerste lid, BABW maakt het mogelijk aan het nieuwe verkeersbord ten behoeve van de milieuzone zonale werking toe te kennen.

Artikel II, onderdeel C

Artikel 49, tweede lid, van het BABW bevatte nog altijd een verwijzing naar artikel 8 van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, terwijl dit artikel per 1 januari 2006 reeds is vervallen (Stb. 2005, 571). Deze onjuiste verwijzing wordt door middel van dit besluit gecorrigeerd. Deze correctie treedt met terugwerkende kracht op 1 januari 2006 in werking.

Artikel II, onderdeel D

Door middel van het onderhavige besluit is artikel 58, onderdeel f, van het BABW zodanig gewijzigd dat de term «aanstellingscertificaat» wordt vervangen door «aanstellingspas»; daarmee wordt dit artikel onderdeel in overeenstemming gebracht met artikel 58a van het BABW.

Artikel III

Het ministerie van Defensie kan niet op korte termijn voldoen aan de milieueisen genoemd in artikel 86d RVV 1990. Het hoofdstuk milieuzones in het RVV 1990 is daarom vooralsnog niet van toepassing op voertuigen, die worden gebezigd ten behoeve van het militaire verkeer in normale omstandigheden.

Nochtans neemt dit ministerie ter verbetering van de luchtkwaliteit bij nieuw en bestaand materieel technische maatregelen die leiden tot een lagere emissie van fijn stof en stikstofdioxide. Zo zullen bijvoorbeeld in de periode 2011–2018 de huidige circa 25 jaar oud zijnde voertuigen worden vervangen door voertuigen met een motor die voldoet aan Euronorm V.

5. Handhaving

Met het BVOM en de politie heeft afstemming plaatsgevonden over met name de handhaving van het verkeersbord C22a. In de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) die op 1 april 2008 in werking is getreden (Stb. 48), is een specifieke feitcode opgenomen voor overtreding van een verkeersbord C7 dat wordt gebruikt voor milieuzones voor vrachtauto's (feitcode R554c). Aan de overtreding van dit feit is een boete gekoppeld van 150 euro. Voor het nieuwe bord C22a zal aan bovenstaande bijlage een nieuwe feitcode worden toege-

voegd. Een aangepaste bijlage bij de WAHV met deze nieuwe feitcode zal naar verwachting op 1 mei 2009 in werking treden. Uitgangspunt is dat ook aan deze nieuwe feitcode een sanctie wordt gekoppeld van 150 euro (exclusief een mogelijke indexering op basis van de consumentenprijs-index).

Het streven is dit besluit op 1 mei 2009 in werking te laten treden gelijktijdig met de betrokken feitcode.

De wijziging van artikel 22 RVV 1990 beoogt een verhoging van de snelheid voor lichte motorvoertuigen die een lichte aanhangwagen voortbewegen en kan in werking treden op 1 mei 2009. Het is namelijk eerst noodzakelijk om de in de bijlage WAHV opgenomen verwijzing naar de leden van artikel 22 RVV 1990 te wijzigen. Dit om problemen met de handhaving te voorkomen, doordat bij eerdere inwerkingtreding het aan de feitcode gekoppelde artikellid niet meer correct is en derhalve niet meer administratiefrechtelijk gehandhaafd kan worden. Het is daarom noodzakelijk om deze aanpassing van artikel 22 RVV 1990 tegelijkertijd met de gewijzigde bijlage WAHV per 1 mei 2009 in werking te laten treden.

Daarnaast moeten de geautomatiseerde systemen worden aangepast om het mogelijk te maken dat deze nieuwe maximumsnelheid van 90 kilometer per uur geautomatiseerd kan worden gehandhaafd en kan worden verwerkt.

Aan deze verhoging van de snelheidslimiet voor deze samenstellen van voertuigen ligt geen veranderd inzicht omtrent de strafwaardigheid van een voor 1 mei 2009 begane snelheidsovertreding ten grondslag. Deze verhoging heeft zoals eerder gesteld tot doel om de doorstroming en daarmee de verkeersveiligheid te verhogen. De Hoge Raad heeft op 18 juni 1991 naar aanleiding van de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 100 naar 120 kilometer per uur (Stb. 1988, 175) geoordeeld dat aan voormelde wijziging niet ten grondslag ligt veranderd inzicht van de wetgever omtrent de strafwaardigheid van een voor die wijziging begane schending van het betreffende voorschrift en dat dit uitgangspunt geen afbreuk doet aan de eerder – bij de vaststelling van die maximumsnelheid op 100 km per uur – gehanteerde doelstellingen (NJ 1991/840 HR 18 juni 1991, nr. 88 290).

Deze snelheidsverhoging is vergelijkbaar met de casus die in het arrest op 18 juni 1991 speelde. Om die reden zal de politie de snelheid van deze categorie voertuigsamenstellen tot 1 mei 2009 handhaven op 80 km/h. Het OM zal daarom, ook na de datum van inwerkingtreding van de wijziging van artikel 22 RVV 1990, dit soort snelheidsovertredingen die voor 1 mei 2009 zijn gepleegd, blijven vervolgen voor overschrijding van de tot 1 mei 2009 toegestane snelheidslimiet van 80 kilometer per uur.

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