

---

## 418

### **Besluit van 7 oktober 2003, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de invoering van nieuwe borden met betrekking tot de openstelling van spitsstroken**

---

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 a.i. van 11 juli 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-1452, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994;  
De Raad van State gehoord (advies van 4 augustus 2003, nr. W09.03.0302/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 september 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-1998, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 wordt na onderdeel af een onderdeel ingevoegd, luidende:

afa. *spitsstrook*: de vluchtstrook die als rijstrook is aangewezen blijkens bord C23-01 van bijlage 1;

2. Onderdeel ak komt als volgt te luiden:

ak. *vluchthaven of vluchtstrook*: door een doorgetrokken streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat bestemd is voor gebruik in noodgevallen, behoudens voor de duur van openstelling als spitsstrook;

B

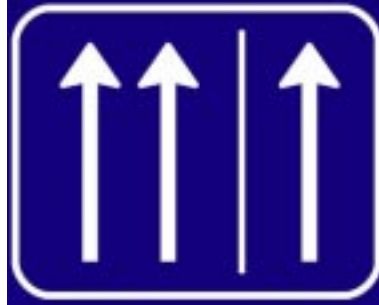
Aan artikel 76 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. indien de streep zich bevindt tussen naast de spitsstrook gelegen rijstroken en spitsstroken: de bestuurders mogen de doorgetrokken streep overschrijden.

C

Aan bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, hoofdstuk C, worden de volgende borden toegevoegd:

**C23-01**  
**Spitsstrook open**



**C23-02**  
**Spitsstrook vrijmaken**



**C23-03**  
**Einde spitsstrook**



<sup>1</sup> Stb. 1990, 459, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 4 februari 2002, Stb. 67.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

## ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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

's-Gravenhage, 7 oktober 2003

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *vierde* november 2003

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## Algemeen deel

### 1. Inleiding

De onderhavige wijzigingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) hebben tot doel de openstelling van spitsstroken mogelijk te maken door introductie van een aantal nieuwe verkeersborden. Het gaat hier om verkeersborden die het begin en het einde aangeven van een spitsstrook, alsmede een bord dat aangeeft dat de spitsstrook moet worden vrijgemaakt. Door openstelling van spitsstroken wordt de capaciteit van een aantal hoofdwegen vergroot en wordt een bijdrage geleverd aan de bestrijding van de files.

Een van de maatregelen om deze problemen op te lossen, is de inzet van spitsstroken in de uitgaande richtingen.

Een spitsstrook is, zoals uiteengezet in de parlementaire stukken betreffende het voorstel voor de Spoedwet wegverbreding (Kamerstukken II, 2002/2003, 28 679, nr. 1 e.v.), een vluchtstrook die bij grote drukte wordt opengesteld als gewone rijstrook. In de praktijk zal dat veelal het geval zijn in de spitsuren, maar, afhankelijk van het verkeersaanbod, zal de spitsstrook ook op andere tijdstippen kunnen worden opengesteld. Buiten deze openstelling blijft de vluchtstrook zijn normale functie van vluchtstrook vervullen. In verreweg de meeste gevallen zal deze spitsstrook zich aan de rechterzijde van de weg bevinden. In voorkomende gevallen kan evenwel ook de vluchtstrook aan de linkerkant van de rijbaan als spitsstrook worden aangemerkt. Voor de keuze voor de locaties voor de inzet van deze spitsstroken is gekeken naar de plaatsen die behoren tot de file-top 50. Bij de keuze heeft verder een rol gespeeld de vraag of de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd en of deze uit beschikbaar budget kunnen worden gefinancierd.

De weggebruikers zullen moeten worden geïnformeerd over de al dan niet openstelling van de spitsstrook. Door plaatsing van het nieuwe bord C23-01 uit bijlage 1, hoofdstuk C, van het RVV 1990 aan het begin van de spitsstrook wordt duidelijk gemaakt dat op dat moment de spitsstrook door de weggebruikers kan worden bereden. In het verlengde hiervan zijn ook borden ontwikkeld die aangeven dat een spitsstrook moet worden vrijgemaakt respectievelijk het einde van de spitsstrook. Dit zijn de borden die in de bijlage bij het RVV 1990 zijn opgenomen als C23-02 en C23-03. Indien verkeerssignalering aanwezig is, kan deze de bovengenoemde borden ondersteunen door middel van een groene pijl of een snelheidsaanduiding of een verdrijfpijl.

### 2. Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Hoezeer de aanleg van spitsstroken vanuit een oogpunt van een verbetering van de doorstroming van het verkeer wenselijk is, het verkeersveiligheidsaspect mag niet uit het oog mogen worden. Dit geldt ook bij het in gebruik nemen van spitsstroken, derhalve in die gevallen waarin de vluchtstrook wordt gebruikt als rijstrook. Aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen zijn dan ook geboden. Als belangrijkste kunnen worden genoemd camerabewaking en een detectiesysteem voor de vluchtstrook en van verkeerssignalering als deze aanwezig is. Ook zullen er op die trajecten waar vluchtstroken zullen worden opengesteld als spitsstrook vluchthavens worden aangelegd. In aanvulling op deze voorzieningen van technische aard zijn er aanvullende afspraken gemaakt met de hulpdiensten in het kader van Incident management. Ten slotte wordt voorzien in een algemene snelheidsbeperking voor de 120

km-trajecten waar een spitsstrook is aangelegd, gedurende de openstelling van vluchtstrook als spitsstrook.

### **3. Gevolgen van de openstelling van de spitsstrook voor de regelgeving**

Uitgangspunt blijft dat de vluchtstrook alleen dient voor noodgevallen. Dit is ook voorzien in artikel 43, derde lid, van het RVV 1990. Omdat het de bedoeling is dat de vluchtstrook alleen in geval van zeer grote drukte als rijstrook wordt gebruikt, is ervoor gekozen de doorgetrokken streep niet te veranderen in een onderbroken streep. Op die manier blijft het karakter van de vluchtstrook duidelijk.

Het bovenstaande heeft evenwel tot gevolg dat aanvullende bepalingen nodig zijn om openstelling van de vluchtstrook als spitsstrook mogelijk te maken. Door opneming van een definitiebepaling voor de spitsstrook en aanvulling van de definitiebepaling van vluchtstrook wordt erin voorzien dat voor de duur van de openstelling de vluchtstrook zijn karakter van vluchtstrook verliest en als spitsstrook en daarmee als rijstrook wordt aangemerkt. Tevens is een voorziening getroffen dat bij openstelling van de spitsstrook de doorgetrokken streep tussen spitsstrook en de daarnaast gelegen rijstrook mag worden overschreden. Hierdoor wordt bij voorbeeld bereikt dat het regime dat zoveel mogelijk rechts moet worden gehouden, ook op de spitsstrook van toepassing is. Die geldt bij openstelling van de spitsstrook als meest rechts gelegen rijstrook.

Aan plaatsing van de borden zal een verkeersbesluit ten grondslag moeten liggen. Een wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is hiervoor evenwel niet nodig. Hierin is al voorzien door de formulering van het bestaande artikel 12, onderdeel a, van het besluit. Wel zullen de Uitvoeringsvoorschriften BABW worden aangepast.

### **4. Controle en handhaving**

Introductie van de spitsstrook zal naar verwachting niet leiden tot de noodzaak van extra handhavingsactiviteiten: als de vluchtstrook niet als spitsstrook is opengesteld, geldt hij gewoon als vluchtstrook; het rijden over de vluchtstrook is thans reeds aangemerkt als een gedraging die valt onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

### **5. Financiële consequenties**

Gelet op het feit dat geen extra handhavingsactiviteiten noodzakelijk zullen zijn, zijn er op dit punt geen extra financiële lasten te verwachten.

De financiering van de kosten voortvloeiend uit het ontwikkelen van de hierboven bedoelde verkeersborden, de fabricage en de plaatsing ervan vindt plaats uit het budget van 380 miljoen euro dat beschikbaar is voor de versnelde aanpak van knelpunten op de weg.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

C

Voor de vormgeving van de borden die het begin respectievelijk einde van een spitsstrook aangeven is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de borden die inmiddels in Duitsland in gebruik zijn genomen. Op deze manier wordt bereikt dat in verschillende staten voor dezelfde soort situaties vergelijkbare borden worden gehanteerd. Dit komt de duidelijkheid voor de weggebruiker ten goede. Het verschil met de Duitse

borden is dat niet meteen een onderbord is vastgesteld. Dit laat onverlet dat het nieuwe verkeersbord kan worden voorzien van een toelichtend onderbord. Als dat zou gebeuren, dan ligt de keuze voor de tekst «spitsstrook open» voor de hand. Op die manier wordt bevestigd dat op het moment van openstelling de vluchtstrook geen vluchtstrook is, maar rijstrook. In voorlichtingscampagnes wordt al bekendheid gegeven aan het begrip spitsstrook.

Er is voor gekozen om de borden onder te brengen in hoofdstuk C van bijlage 1. De reden hiervoor is dat de borden uit dit hoofdstuk een nieuwe situatie creëren. Dat is in feite wat de nieuwe borden ook doen. De nieuwe borden worden getoond door een zogenaamd kantelwalsbord. In de normale toestand, derhalve als de vluchtstrook als vluchtstrook dient, geeft het bord geen aanduiding en wordt het derhalve in blanco stand getoond. Als de spitsstrook open is en kan worden bereden, toont het bord het nieuwe bord C23-01. Het aantal opgaande pijlen op het linker deel van het bord correspondeert met het aantal rijstroken dat buiten de openstelling van de spitsstrook beschikbaar is. Het kantelwalsbord kan overal langs het traject waar de vluchtstrook als spitsstrook kan worden opengesteld, worden gebruikt, omdat het ook de borden C23-02 en C23-03 kan tonen. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW zullen nadere bepalingen worden opgenomen over, onder andere, de toepassing en plaatsing van de nieuwe borden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs