
69

Besluit van 3 februari 2006, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2003/20/EG, tot wijziging van richtlijn 91/671/EEG betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton, en in verband met het vervoer van passagiers in rolstoelen

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 11 november 2005 nr. HDJZ/AWW/2005-2154, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 (PbEU L 115) tot wijziging van richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgeving van lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton en de artikelen 2, 2b en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 19 december 2005, nr. W09.05.0502/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 30 januari 2006 nr. HDJZ/AWW/2006-85, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeerstekens en verkeersregels 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel d wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

da. bestelauto: motorvoertuig, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 3500 kg;

2. Na onderdeel ac wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:
aca. personenauto: personenauto als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel at, van het Voertuigreglement;

B

Artikel 59 komt te luiden:

Artikel 59

1. Bestuurders van een motorvoertuig of een bromfiets en hun passagiers maken gebruik van de voor hen beschikbare autogordel. Passagiers die jonger zijn dan 18 jaren en met een lengte van minder dan 1,35 meter, maken gebruik van een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem dat is voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, vierde lid, van de wet. Wanneer de zitplaatsen die bestemd zijn voor passagiers voorzien zijn van autogordels, worden op deze zitplaatsen niet meer passagiers vervoerd dan er autogordels aanwezig zijn.

2. Met de in het eerste lid genoemde voertuigen die niet zijn uitgerust met een autogordel of kinderbeveiligingssysteem als bedoeld in het eerste lid, worden geen passagiers vervoerd die jonger zijn dan 3 jaren en worden passagiers in de leeftijd van 3 tot 18 jaren met een lengte van minder dan 1,35 meter op een andere zitplaats dan een van de voorste zitplaatsen vervoerd.

3. Passagiers die jonger zijn dan 18 jaren, worden niet in een naar achteren gericht kinderzitje op een passagierszitplaats met een voorairbag vervoerd, tenzij deze airbag is uitgeschakeld of automatisch op toereikende wijze wordt uitgeschakeld.

4. Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een rolstoel. Deze passagiers worden vervoerd in een rolstoel die in het voertuig wordt vastgezet op een wijze die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker waarborgt. Deze passagiers maken gebruik van de veiligheidsgordel die deel uitmaakt van het voertuig of van het systeem waarmee de rolstoel aan de vloer van het voertuig is bevestigd, tenzij gebruik gemaakt wordt van een door Onze Minister aangewezen constructie.

5. Het eerste lid, tweede volzin, en het tweede lid zijn niet van toepassing tijdens taxivervoer als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000. In voertuigen gebruikt voor taxivervoer waarin geen kinderbeveiligingssysteem aanwezig is, worden passagiers die jonger zijn dan 18 jaren en met een lengte van minder dan 1,35 meter op een andere zitplaats dan een van de voorste zitplaatsen vervoerd.

6. Het eerste lid voor zover dat op bestuurders betrekking heeft en het vierde lid gelden niet tijdens het vervoer van passagiers tegen vergoeding in de zin van de Wet personenvervoer 2000, anders dan in de gevallen waarin een overeenkomst is gesloten als bedoeld in artikel 84, tweede lid, van die wet, of anders dan tijdens taxivervoer in een taxi die is ingericht voor rolstoelvervoer overeenkomstig de eisen gesteld ingevolge artikel 80, derde lid, van het Besluit personenvervoer 2000.

7. De autogordel, de veiligheidsgordel of het kinderbeveiligingssysteem wordt gebruikt op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden. Personen van 18 jaren en ouder en personen onder de 18 jaren die in de betrokken omstandigheden geen gebruik hoeven maken van een kinderbeveiligingssysteem, mogen zonodig een voorziening gebruiken door middel waarvan het diagonale

deel van de autogordel over de schouder wordt geleid. Onze Minister kan aan een dergelijke voorziening nadere eisen stellen.

8. Het is bestuurders van de in het eerste lid genoemde voertuigen verboden passagiers jonger dan 12 jaren en passagiers die gebruik maken van een rolstoel te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

C

Na artikel 59 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 59a

1. In afwijking van artikel 59, eerste en achtste lid, gebruiken bestuurders van een autobus en hun passagiers van 3 jaren of ouder de autogordel of het kinderbeveiligingssysteem waarmee de autobus is uitgerust, wanneer zij zich op hun zitplaats bevinden en het voertuig deelneemt aan het verkeer.

2. Passagiers van een autobus die in beweging is, wordt meegedeeld dat het verplicht is gebruik te maken van het in het eerste lid genoemde beveiligingssysteem wanneer zij zich op hun zitplaats bevinden en het voertuig deelneemt aan het verkeer. Deze mededeling gebeurt op één of meer van de volgende manieren:

- a. door de bestuurder, de conducteur, de reisleader of een als groeps-leider aangewezen persoon;
- b. door audiovisuele middelen;
- c. door opschriften of het volgende pictogram:



Het pictogram wordt bij gebruikmaking daarvan duidelijk op iedere zitplaats aangebracht.

3. In afwijking van artikel 59a, eerste lid, behoeven passagiers van autobussen waarin het vervoer van staande passagiers is toegestaan geen beveiligingssysteem te gebruiken en behoeven passagiers van autobussen die volgens een dienstregeling stads- of streekvervoer uitvoeren binnen de bebouwde kom geen beveiligingssysteem te gebruiken.

4. Het is bestuurders van een autobus verboden passagiers jonger dan 12 jaren te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

Artikel 59b

1. In afwijking van artikel 59, eerste en achtste lid, mag anders dan op de voorste zitplaatsen in personenauto's en bestelauto's, wanneer het na installatie van twee kinderbeveiligingssystemen niet mogelijk is nog een derde kinderbeveiligingssysteem te installeren en deze beveiligingssystemen in gebruik zijn, een derde passagier die 3 jaren of ouder is en met een lengte van minder dan 1,35 meter, worden vervoerd wanneer deze een autogordel gebruikt. Artikel 59, zevende lid, is van toepassing.

2. In afwijking van artikel 59, eerste en achtste lid, mogen tot 1 mei 2008 in personenauto's en bestelauto's, op andere zitplaatsen 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 worden vervoerd dan er zitplaatsen met autogordels beschikbaar zijn.

3. In afwijking van artikel 59, eerste lid, tweede volzin, en achtste lid, mogen in incidentele gevallen en over korte afstand in personenauto's en bestelauto's op andere dan de voorste zitplaatsen passagiers die 3 jaar of ouder zijn en met een lengte van minder dan 1,35 meter worden vervoerd wanneer deze passagiers een autogordel gebruiken. Dit geldt niet met betrekking tot passagiers waarvan een ouder de auto bestuurt dan wel daarvan eigenaar of houder is.

4. Het is bestuurders van personenauto's en bestelauto's verboden passagiers jonger dan 12 jaren te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

ARTIKEL II

Artikel 5.18.3 van het Voertuigreglement komt te luiden:

Artikel 5.18.3

1. De bestuurder mag bij het besturen van het voertuig niet door passagiers, lading of op andere wijze worden gehinderd.

2. In een voertuig waarin vervoer van een passagier in een rolstoel plaatsvindt, zijn geen losse voorwerpen aanwezig die het risico op letsel bij een noodstop, een aanrijding of een botsing kunnen verhogen.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 maart 2006.

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

's-Gravenhage, 3 februari 2006

Beatrix

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

Uitgegeven de *drieëntwintigste* februari 2006

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

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 het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 maart 2006, nr. 52.

§ 1. Algemeen

Deze wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) betreft de implementatie van richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement van 8 april 2003 (PbEU L 115) tot wijziging van richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgeving van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton. Richtlijn 2003/20/EG moet uiterlijk op 9 mei 2006 zijn geïmplementeerd.

Anders dan de titel van richtlijn 2003/20/EG doet vermoeden, bevat deze ook regels ten aanzien van het gebruik van beveiligingssystemen in voertuigen waarvan de toegestane massa meer bedraagt dan 3500 kg (autobussen en vrachtauto's).

Richtlijn 91/671/EEG gaat er, kort samengevat, van uit dat bestuurders en passagiers van motorvoertuigen gebruik moeten maken van de aanwezige veiligheidsgordels. Kinderen, jonger dan 12 jaren en korter dan 1,50 meter, moeten in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd. Ten aanzien van deze laatste categorie biedt de richtlijn de mogelijkheid minder stringente eisen te stellen. De richtlijn is geïmplementeerd bij het besluit van 14 februari 1992, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 100) waarbij artikel 59 van het RVV 1990 dienovereenkomstig werd vervangen.

De richtlijn vermeldt niet welk type kinderbeveiligingssysteem geschikt is en staat toe dat kinderen worden vervoerd zonder door een geschikt systeem te zijn beveiligd wanneer een dergelijk systeem niet beschikbaar is.

Uit onderzoek is gebleken dat het gebruik van kinderbeveiligingssystemen er belangrijk toe kan bijdragen dat letsel bij botsingen beperkt blijft en dat kinderen zonder beveiliging bij botsingen een risico op meer en ernstiger letsel lopen dan kinderen met beveiliging. Het Europees Parlement en de Raad achten daarom een consequenter gebruik van kinderbeveiligingssystemen nodig en derhalve ook een striktere inachtneming van het in de resolutie van het Europees Parlement van 13 maart 1984 (PbEG 14) opgenomen beginsel dat het gebruik van de veiligheidsgordel verplicht wordt gesteld voor alle passagiers, met inbegrip van kinderen, behalve in het openbaar vervoer. Een en ander heeft geleid tot richtlijn 2003/20/EG. De richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid met instemming van de Commissie in bepaalde bijzondere situaties en omstandigheden vrijstellingen te verlenen voor het vervoer op hun grondgebied. Van een aantal van die mogelijkheden is in dit besluit gebruik gemaakt.

Ook bevat dit besluit regels voor het juiste gebruik van de autogordel en het kinderbeveiligingssysteem, zodat geen afbreuk wordt gedaan aan de beschermende werking van die middelen.

Tenslotte bevat dit besluit regels voor het gebruik van de veiligheidsgordel bij het vervoer van passagiers, gezeten in een rolstoel.

§ 2. Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Richtlijn 2003/20/EG biedt de lidstaten de mogelijkheid, in verband met lichamelijke gesteldheid of beroepsuitoefening en bepaalde andere omstandigheden en situaties, vrijstellingen toe te staan van de verplichting tot het gebruik van autogordels of kinderbeveiligingssystemen.

In verband met die vrijstellingen in artikel 59b RVV 1990 is het nodig de begrippen «bestelauto» en «personenauto» te definiëren. Bij de definitie van «bestelauto» is, anders dan in het geval van de definitie voor vrachtauto in artikel 1, onderdeel ao, RVV 1990, niet gekozen voor begrenzing door middel van het «niet ingericht zijn voor het vervoer van personen». Bestelauto's zijn, anders dan vrachtauto's, immers vaak voorzien van een achterbank. Er is daarom gekozen voor een begrenzing van de betrokken motorvoertuigen door middel van de bestemming, gelegen in het vervoer van goederen. Wat de definitie van personenauto betreft wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de definitie daarvan in artikel 1, onderdeel at, van het voertuigreglement. Het overnemen van de definitie van de personenauto, het M1-voertuig uit kaderrichtlijn 70/156/EEG, zou er toe leiden dat er allerlei voertuigen onder de onderhavige regels gevat zouden worden, waarvan dat niet de bedoeling is, zoals bijvoorbeeld motorfietsen en driewielige motorrijtuigen. In het systeem van de EU-richtlijnen wordt die definitie «afgepeld» in andere kaderrichtlijnen, doordat daarin definities zijn opgenomen voor voertuigen die onmiskenbaar geen auto zijn, zoals in richtlijn 2002/24/EG voor de hiervoor genoemde voertuigen. Omdat door deze aanpak de definitie wat onder een personenauto moet worden verstaan, voor de onderhavige regelgeving niet bruikbaar is, wordt voor de definitie van personenauto uit het Voertuigreglement gekozen. Op die manier wordt de beperking in de andere EU-kaderrichtlijnen expliciet maakt.

Onderdeel B

Autogordels en kinderbeveiligingssystemen in motorvoertuigen, anders dan autobussen

Artikel 59 RVV 1990 zoals dit luidde ter implementatie van richtlijn 91/671/EEG tot de inwerkingtreding van dit besluit hield in hoofdlijnen het volgende in:

- a. bestuurders en passagiers op zitplaatsen die zijn voorzien van autogordels moeten deze gordels gebruiken;
- b. voorin mogen kinderen jonger dan 12 jaren en korter dan 1,50 meter uitsluitend in een kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd;
- c. achterin moeten kinderen jonger dan 12 jaren en korter dan 1,50 meter in een kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd, tenzij een dergelijk beveiligingsmiddel ontbreekt. In dat geval gebruiken zij de beschikbare autogordel met dien verstande dat kinderen beneden de 3 jaren dan geen beveiligingsmiddel hoeven te gebruiken.

Het nieuwe artikel 59 RVV 1990 continueert de draagplicht ten aanzien van de in motorvoertuigen aanwezige autogordels. Er hoeft geen gordel te worden gebruikt als deze niet aanwezig is of wel aanwezig is, maar reeds door anderen wordt gebruikt.

Anders dan voorheen geldt voortaan voor kinderen beneden de 3 jaren dat zij een kinderbeveiligingssysteem *moeten* gebruiken. De grens wat de leeftijd van 12 jaren betreft en wat de lengte van 1,50 meter betreft in verband met de verplichting tot het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem is vervallen. In plaats daarvan ligt de grens nu bij kinderen met een lichaamslengte van 1,35 meter. De reden daarvoor is dat het in de meeste moderne auto's mogelijk is om het schouderdeel van de autogordels zodanig te verstellen dat ook aan passagiers met een lichaamslengte vanaf 1,35 meter de vereiste bescherming kan worden geboden. Als dat niet of niet voldoende kan, waardoor bij een kind, ook al is het langer dan 1,35 meter, het schouderdeel over de hals loopt in plaats van over de schouder of als het heupgedeelte van de gordel te hoog

aanligt en daardoor over de buik loopt, wordt aanbevolen een goedgekeurde zittingverhoger te gebruiken.

De richtlijn bevat geen definitie van wat onder «kind» moet worden begrepen. Voor de implementatie van de richtlijn wordt hier onder «kind» verstaan een persoon, jonger dan 18 jaren. Verder kent richtlijn 2003/20/EG alleen kinder-beveiligingssystemen voor kinderen met een gewicht van minder dan 36 kg.

Het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem is tot nu toe alleen verplicht als het aanwezig is. Ook is, als het kinderbeveiligingssysteem is aangebracht, de bevestiging van het zitje of van het kind in het zitje niet altijd goed.

Met de betrokken wijziging van artikel 59 RVV 1990 wordt beoogd dat kinderbeveiligingssystemen meer en beter worden gebruikt. De verplichting kinderbeveiligingssystemen te gebruiken die zijn voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 heeft tot doel dat betere en beter bevestigbare kinderbeveiligingssystemen worden aangebracht. In de Regeling kinderbeveiligingssystemen is aan het goedkeuringsmerk nadere invulling gegeven.

Onder een *goedgekeurd* kinderbeveiligingssysteem wordt een kinderzitje of zittingverhoger verstaan met een typegoedkeuring op basis van Reglement 44/03 of hoger van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties of Richtlijn 77/541/EEG. De Regeling kinderbeveiligingsmiddelen zal dienovereenkomstig worden gewijzigd. Tot nu toe mochten ook kinderbeveiligingssystemen met een oudere goedkeuring op basis van Reglement 44 worden gebruikt.

Onder een geschikt kinderbeveiligingssysteem wordt een kinderzitje of zittingverhoger verstaan waarvan de gewichtsklasse overeenkomt met het gewicht van het kind en dat op de door de fabrikant voorgeschreven wijze in het voertuig kan worden bevestigd. Doordat de lengte van de autogordels en de hellinghoek van de zitplaatsen van auto's verschillen, terwijl sommige auto's wel en andere niet van een ISOFIX systeem zijn voorzien, is niet ieder goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem in iedere auto te gebruiken.

Ingevolge de artikelen 5.2.47, zevende en achtste lid, en 5.3.47, zevende en achtste lid, van het Voertuigreglement moeten de autogordels deugdelijk zijn bevestigd en mogen deze niet zodanig zijn beschadigd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht. Ook moeten de autogordels zijn voorzien van een goed werkende sluiting en een goed werkende blokkering. Voorts moeten de oprolmechanismen zodanig functioneren dat de gordel aanligt na het omdoen ervan.

Bij de typekeuring van voertuigen en beveiligingssystemen worden de proeven uitgevoerd met gordels en kinderbeveiligingssystemen die zijn aangebracht en worden gebruikt volgens de voorschriften van de fabrikant.

Aan de hierbij vastgestelde veiligheidseigenschappen wordt afbreuk gedaan als de gebruiker de juiste werking van de gordel belemmert. Het is daarom niet meer toegestaan het schouderdeel van een driepuntsgordel achter de rug langs te voeren en op die manier de driepuntsgordel als een soort heupgordel te gebruiken. De effectiviteit van de gordel, die niet ontworpen is om op een dergelijke manier te worden gebruikt, neemt dan teveel af. Artikel 59, derde lid, RVV 1990 zoals dit luidde tot de inwerking-treding van dit besluit, keert dan ook niet terug.

Er mogen geen voorzieningen worden gebruikt die de gordel losser om het lichaam doen lopen. Ook mogen, met uitzondering van het gestelde in artikel 59, zevende lid, tweede volzin, RVV 1990 geen niet originele (bij het

voertuig of het goedgekeurde kinderbeveiligingssysteem behorende) voorzieningen worden gebruikt die de loop van de gordel over het lichaam beïnvloeden. De in artikel 59, zevende lid, RVV 1990 opgenomen uitzondering heeft tot doel volwassenen en kinderen bij wie door hun geringe lichaamslengte het schouderdeel van de gordel niet over de schouder loopt en die geen gebruik kunnen maken van een goedgekeurd en geschikt kinderbeveiligingssysteem de mogelijkheid te bieden een voorziening te gebruiken die de loop van dit deel van de gordel corrigeert.

Ingevolge artikel 59, zevende lid, RVV 1990 moet ook een kinderbeveiligingssysteem zodanig worden gebruikt dat geen afbreuk wordt gedaan of kan worden gedaan aan de beschermende werking ervan. Dit betekent bijvoorbeeld dat het niet mag worden gemonteerd op een wijze die afwijkt van de bij het systeem door de fabrikant of leverancier verstrekte handleiding. Ook mag het systeem niet worden gebruikt in combinatie met een additioneel middel als hierboven omschreven, dat de loop van de gordel beïnvloedt.

Voor taxichauffeurs gold in het RVV 1990 al een vrijstelling van het gebruik van de autogordel tijdens taxivervoer. In verband met het risico van overvallen door passagiers moet een taxichauffeur het voertuig snel kunnen verlaten. In het geval er geen passagiers worden vervoerd, geldt de vrijstelling daarom ook niet. De vrijstelling geldt evenmin in de gevallen dat er passagiers worden vervoerd waarbij het tarief voor dat vervoer schriftelijk is overeengekomen (contractvervoer). In die gevallen is het risico van een overval nagenoeg nihil omdat er geen sprake is van overhandiging van contant geld in de taxi zelf voor de te verrichten of verrichtte vervoersdienst.

Nieuw zijn de regels met betrekking tot het veilig vervoer van rolstoelinzittenden. In de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 1 april 2005 over de veiligheid van het rolstoelvervoer (Kamerstukken II, 2004/05, 29 800 XII, nr. 62) heeft ondergetekende daarin aangekondigd dat het RVV 1990 zal worden aangevuld in die zin dat het, uitgezonderd in bussen die niet van veiligheidsgordels zijn voorzien, de bestuurder verboden wordt passagiers in rolstoelen te vervoeren als de rolstoel niet deugdelijk is vastgezet met een veiligheidsgordel die geen deel uitmaakt van de rolstoel. Aanleiding tot die aankondiging was de rapportage «Controle rolstoelvervoer 2004» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In die rapportage werd geconstateerd dat in 90% van de gevallen waarin er sprake was van rolstoelvervoer in taxi's en bussen de veiligheid van het vervoer van de inzittende van die rolstoel niet was gegarandeerd.

Het betrokken verbod is in artikel 59, vierde lid, RVV 1990 in enigszins aangepaste vorm uitgewerkt. Anders dan voor overige passagiers, waarin alleen van de autogordel gebruik hoeft te worden gemaakt als deze beschikbaar is, wordt ten aanzien van passagiers, gezeten in een rolstoel, de eis gesteld dat, tenzij sprake is van openbaar vervoer, altijd gebruik wordt gemaakt van een veiligheidsgordel. De reden te verplichten tot het gebruik van een veiligheidsgordel die geen onderdeel vormt van de rolstoel, is gelegen in de omstandigheid dat botsproeven hebben uitgewezen dat de bij de rolstoel behorende gordels spontaan afbreken en dat deze gordels uitsluitend kunnen worden toegepast als gordels ter ondersteuning van de houding. In verband met de ontwikkeling van rolstoelen met geïntegreerde veiligheidsgordels en daarop afgestemde vastzetsystemen, wordt het wenselijk geacht de mogelijkheid open te houden dat hierop uitzonderingen worden gemaakt. De eisen waaraan hiervoor moet worden voldaan kunnen bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

De verplichting gebruik te maken van de betrokken veiligheidsgordel geldt niet in de gevallen van openbaar vervoer en tijdens taxivoer, anders dan in de gevallen van contractvervoer en anders dan bij vervoer in taxi's die niet overeenkomstig de ingevolge artikel 80, derde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 in de Regeling permanente eisen taxi's voor rolstoelvervoer opgenomen eisen zijn ingericht.

In het genoemde rapport wordt verder geconstateerd dat er een wildgroei is van allerlei voorhanden zijnde vastzetsystemen en wordt daarom geadviseerd in een wettelijk kader op te nemen dat het gebezigde vastzetsysteem alsmede de daarbij behorende gordel moeten worden vastgezet en gebruikt overeenkomstig de door de fabrikant of leverancier voorgeschreven wijze. Door de beschikbaarheid van de gebruiksaanwijzing van de leverancier of de fabrikant zijn het gebruik en de installatie duidelijk en is een goede controle mogelijk.

Dit advies is door de ondergetekende overgenomen en heeft mede geleid tot artikel 59, zevende lid, RVV 1990. Verder zullen in het Voertuigreglement eisen voor rolstoelvastzetsystemen worden opgenomen.

Tenslotte wordt in het rapport gemeld dat losliggende voorwerpen in een voertuig een ander punt van zorg zijn. Deze voorwerpen kunnen bij onverwachte bewegingen of een noodstop als projectielen door het voertuig worden geslingerd. Het risico is groot dat daarbij verwondingen worden opgelopen. Er wordt daarom geadviseerd een artikel op te nemen omtrent het vastzetten van goederen.

Artikel 5.18.3 van het Voertuigreglement bevatte al de eis dat de bestuurder bij het besturen van het voertuig niet door passagiers, lading of op andere wijze mag worden gehinderd. Gelet op het vorengenoemde betrokken advies wordt artikel 5.18.3 uitgebreid met een nieuw lid inhoudende de eis dat in voertuig waarin vervoer van een passagier in een rolstoel plaatsvindt geen losse voorwerpen aanwezig mogen zijn die het risico op letsel bij een noodstop, een aanrijding of een botsing kunnen verhogen.

Eveneens nieuw is dat met ingang van 9 mei 2008 in auto's met gordels op de voor- en/of achterzitplaatsen op deze zitplaatsen niet meer passagiers mogen worden vervoerd dan er gordels zijn. In het oude artikel 59 RVV 1990 bestond deze beperking niet. Als de beschikbare gordels in gebruik waren, mochten de overige passagiers «los» worden vervoerd.

Kinderen mogen niet in een naar achteren gericht kinderzitje op een passagierszitplaats met een voorairbag worden vervoerd, tenzij deze airbag is uitgeschakeld of automatisch op toereikende wijze wordt uitgeschakeld, omdat door een zich ontplooiende airbag het zitje met kracht naar achteren kan worden geworpen, hetgeen een groot risico op ernstig letsel meebrengt.

Onder «naar achteren gericht» verstaat richtlijn 2003/20/EG: in een richting tegenovergesteld aan de normale rijrichting van het voertuig.

Omdat strafrechtelijke aansprakelijkheid van kinderen beneden de twaalf jaren niet mogelijk is, is in het achtste lid de bestuurder aansprakelijk gesteld voor de naleving van het gebruik van beveiligingsmiddelen door kinderen beneden de twaalf jaren.

In het geval van vervoer van passagiers, gezeten in een rolstoel, zijn deze vaak zodanig gehandicapt dat zij onmogelijk zelf de betrokken gordel kunnen aanwenden. Om die reden wordt voor het correcte gebruik van de veiligheidsgordel (die geen deel mag uitmaken van de rolstoel) de bestuurder verantwoordelijk gesteld.

Autogordels en kinderbeveiligingssystemen in autobussen

In Nederland was ook in autobussen het gebruik van de daarin aanwezige autogordels en kinderbeveiligingssystemen al verplicht, op dezelfde wijze als in personenauto's. Nu worden voor bussen afzonderlijke regels ingevoerd.

Als geen kinderbeveiligingssystemen aanwezig zijn of als alle aanwezige kinderbeveiligingssystemen bezet zijn, mag een passagier korter dan 1,35 meter ook een autogordel gebruiken. Passagiers van 0 tot 3 jaren behoeven geen beveiligingsmiddel te gebruiken.

De aanwezige kinderbeveiligingssystemen in autobussen moeten net zoals in het geval van kinderbeveiligingssystemen in andere motorvoertuigen zijn goedgekeurd overeenkomstig het gestelde in de Regeling kinderbeveiligingsmiddelen.

Nieuw is dat aan passagiers van autobussen kenbaar moet worden gemaakt dat zij de autogordel moeten dragen wanneer zij zitten en het voertuig aan het verkeer deelneemt. Hiermee wordt bedoeld dat de bus rijdt of korte tijd stilstaat, bijvoorbeeld bij een verkeerslicht. Dit kenbaar maken kan op verschillende in het artikel nader omschreven manieren. Een daarvan is het aanbrengen van een pictogram op elke zitplaats. Het pictogram bestaat uit een witte afbeelding van een persoon, die gebruik maakt van een driepuntsgordel, op een blauwe ondergrond.

Wat artikel 59a, vierde lid, RVV 1990 betreft wordt hier verwezen naar de toelichting op artikel 59, achtste lid, RVV 1990 in onderdeel A.

In dit besluit is gebruik gemaakt van een aantal van de overige door de richtlijn geboden mogelijke vrijstellingen. Het betreft onder andere het gebruik van beveiligingsmiddelen in autobussen, ingezet voor stads- en streekvervoer, binnen de bebouwde kom (artikel 59a, derde lid, RVV 1990)

Hiervoor is in onderdeel B al ingegaan op het vervoer van passagiers, gezeten in een rolstoel, in autobussen.

Uitzonderingen ten aanzien van de draagplicht

Zoals al in onderdeel A werd aangegeven, biedt Richtlijn 2003/20/EG de lidstaten de mogelijkheid, in verband met lichamelijke gesteldheid of beroepsuitoefening en bepaalde andere omstandigheden en situaties, vrijstellingen toe te staan van de verplichting tot het gebruik van autogordels of kinderbeveiligingssystemen.

In onderdeel B is al ingegaan op de vrijstelling van het gebruik van de autogordel voor bestuurders tijdens taxivervoer.

De mogelijkheid ontheffingen van het gebruik te verlenen in verband met de lichamelijke gesteldheid is al geïmplementeerd door middel van artikel 149, tweede lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994. Daardoor is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd ontheffing te verlenen van het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingssystemen. Deze bevoegdheid is door de Minister in artikel 2, eerste lid, van de Regeling mandaat CBR gemandateerd aan de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Daarvoor was het CBR al bij de ontheffing-verlening ingeschakeld aangezien de voor die ontheffing benodigde geneeskundige verklaring door het CBR werd afgegeven.

Zoals al eerder in dit onderdeel werd aangegeven is in dit besluit gebruik gemaakt van een aantal van de overige door de richtlijn geboden mogelijke vrijstellingen. Het betreft het al eerder in dit onderdeel

genoemde gebruik van beveiligingsmiddelen in autobussen, ingezet voor stads- en streekvervoer, binnen de bebouwde kom (artikel 59a, tweede lid, RVV 1990), maar ook de mogelijkheid in personenauto's en bestelauto's op andere zitplaatsen dan de voorstoelen meer personen te vervoeren dan er zitplaatsen met autogordels en kinderbeveiligingssystemen beschikbaar zijn (artikel 59b, derde lid, RVV 1990). Dit laatste betreft een tijdelijke uitzondering, vooral bedoeld om grote gezinnen een overgangstermijn te bieden voor het aanschaffen van een auto met meer zitplaatsen. Bij het besluit van 7 april 2005, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, 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) en het Besluit personenvervoer 2000, in verband met het verbieden van het vervoer van personen in aanhangwagens en laadruimten van motorvoertuigen en bromfietsen (Stb. 198) is een verbod ingevoerd voor het vervoer van personen in of op aanhangwagens achter motorvoertuigen of bromfietsen en in open of gesloten laadruimten van motorvoertuigen of bromfietsen. De vrijstelling uit artikel 59b, derde lid, RVV 1990 geldt daardoor dus niet voor zitplaatsen in een laadruimte.

Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarin redelijkerwijze niet gevegd kan worden dat voor een kind kleiner dan 1,35 meter een kinderbeveiligingssysteem beschikbaar is. Hierbij valt te denken aan vervoer naar uitwedstrijden van jeugdteams, waarbij de rijdende ouders niet voor alle kinderen zitjes bij zich zullen hebben, of een ritje naar de dokter met een kind van de bureu. Het derde lid van artikel 59b voorziet in een vrijstelling van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen voor dergelijk vervoer. Om te voorkomen dat ouders hun kinderen zonder kinderbeveiligingssysteem vervoeren met als excuus dat het een korte incidentele rit betreft, geldt de vrijstelling niet voor ouders.

In dit besluit is er wat de implementatie van de betrokken vrijstelling betreft voor gekozen ook nationaal het instrument van de vrijstelling te kiezen en niet voor een ontheffing. Wat de mogelijkheid tot verlening van vrijstelling betreft is de eerste reden erin gelegen de administratieve lasten zoveel mogelijk te beperken.

Wat de mogelijkheid tot verlening van ontheffing betreft is ook hier de beperking van administratieve lasten een argument. Bovendien is de ontheffing persoonsgebonden en geldt deze alleen t.a.v. de persoon aan wie de ontheffing van de draagplicht is verleend. De vrijstellingsmogelijkheden betreffen echter soorten en middelen van vervoer en daarvoor is het instrument van de ontheffing veel minder geschikt dan dat van de vrijstelling. Voor de implementatie van de vrijstellingen is daarom gebruik gemaakt van algemene regels. Artikel 13, eerste lid, Wegenverkeerswet 1994 biedt daarvoor de basis.

Wat artikel 59b, vierde lid, RVV 1990 betreft wordt hier verwezen naar de toelichting op artikel 59, achtste lid, RVV 1990 in onderdeel B.

§ 3. Schematische weergave van de voorschriften

De voorschriften voor het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingssystemen worden hierna schematisch weergegeven, waarbij ten behoeve van de overzichtelijkheid de speciale regels voor bus- en taxichauffeurs en rolstoelinzittenden niet zijn meegenomen.

Voorin

1. Als er gordels aanwezig zijn:
– *Kinderen van ten minste 1,35 meter en volwassenen*
Verplicht gebruik van de beschikbare gordel.
– *Kinderen korter dan 1,35 meter*
Verplicht gebruik van een geschikt en goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem.

2. Als er geen gordels aanwezig zijn:
– *Kinderen van ten minste 1,35 meter en volwassenen*
Er hoeft geen gordel gedragen te worden.
– *Kinderen korter dan 1,35 meter*
Deze mogen niet worden vervoerd.

Achterin

1. Als er gordels aanwezig zijn:
– *Kinderen van ten minste 1,35 meter en volwassenen*
Verplicht gebruik van de beschikbare autogordel.

Uitzondering 1: binnen de bebouwde kom in autobussen met staanplaatsen en in autobussen terwijl die voor stads- of streekvervoer worden gebruikt.

Uitzondering 2: Er mogen meer kinderen van ten minste 1,35 meter en volwassen passagiers worden vervoerd dan er gordels zijn, zolang de aanwezige gordels maar worden gebruikt.

Vanaf 1 mei 2008 (5 jaar na publicatie van de Richtlijn) zal het niet langer zijn toegestaan dat er meer passagiers worden vervoerd dan er gordels in de auto zijn!

– *Kinderen korter dan 1,35 meter*
Verplicht gebruik van een geschikt en goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem.

Uitzondering 1: in taxi's en bussen; kinderen van 3 jaar en ouder gebruiken dan de beschikbare autogordel, behalve binnen de bebouwde kom in autobussen met staanplaatsen en in autobussen terwijl die voor stads- of streekvervoer worden gebruikt.

Uitzondering 2: kinderen van 3 jaar en ouder mogen een autogordel gebruiken in plaats van een kinderbeveiligingssysteem als er op de desbetreffende zitbank al twee kinderzitjes zijn aangebracht en in gebruik zijn en er geen plaats meer is voor een derde zitje.

Uitzondering 3: kinderen vanaf 3 jaar mogen de autogordel gebruiken bij vervoer door een ander persoon dan de eigen (pleeg)ouder in incidentele gevallen waarin redelijkerwijze niet verwacht kan worden dat de bestuurder een kinderbeveiligingssysteem bij zich heeft. Het dient hierbij om vervoer over beperkte afstand te gaan, zoals bijvoorbeeld vervoer van een sportteam naar een uitwedstrijd.

2. Als er geen gordels aanwezig zijn:
– *Volwassenen en kinderen van 3 jaar en ouder*
Zij mogen los worden vervoerd.
– *Kinderen tot 3 jaar*
Zij mogen niet worden vervoerd.

Uitzondering: in taxi's en bussen.

§ 4. Essentiële wijzigingen

De essentiële wijzigingen ten opzichte van de «oude» regels zijn als volgt:

Voor volwassenen en kinderen van 1,35 meter en groter

De leeftijdsgrens van 12 jaar wordt geschrapt. Er is sprake van kinderen (personen onder de 18 jaar) en volwassenen.

De goede werking van de gordels mag niet worden belemmerd, bijvoorbeeld door gordelclips te gebruiken of door het schouderdeel achter de rug langs te leiden. Wel mogen volwassenen en kinderen voor wie geen goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem verkrijgbaar is, een gordelgeleider gebruiken als dat nodig is om de gordel over de schouder te laten lopen.

Er zijn geen kinderbeveiligingssystemen goedgekeurd voor kinderen boven de 36 kg. Dat betekent niet dat alle goedgekeurde kinderbeveiligingssystemen ongeschikt zijn voor kinderen boven 36 kg. Zij mogen daarom door deze kinderen wel gebruikt worden, tenzij dit een kennelijk onveilige situatie oplevert. Als alternatief kunnen zij de gordel of de gordel met een gordelgeleider gebruiken. Aan zo'n gordelgeleider kunnen door de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere eisen worden gesteld.

Tot nu toe moesten de beschikbare gordels altijd gebruikt worden. Volgens de nieuwe regels hoeven de gordels niet gebruikt te worden in bussen met staanplaatsen en binnen de bebouwde kom in bussen die volgens een dienstregeling stads- of streekvervoer uitvoeren.

Voor kinderen, algemeen

De lichaamslengte waarboven het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem niet meer verplicht is, wordt gewijzigd van 1,50 meter in 1,35 meter. Dat is in verband met de mogelijkheid die in veel moderne auto's bestaat om het schouderdeel in hoogte te verstellen. Als toch het schouderdeel over de hals loopt in plaats van over de schouder, ook al is het kind langer dan 1,35 meter, blijft het verstandig een zittingverhoger te gebruiken.

Kinderbeveiligingssystemen moeten behoren tot een type dat is goedgekeurd volgens ECE-reglement 44, versie 03 of later of volgens de equivalente EU-richtlijn 77/541/EEG. Kinderbeveiligingssystemen met een «antieke» goedkeuring mogen dus niet meer gebruikt worden. Kinderbeveiligingssystemen die helemaal niet zijn goedgekeurd mogen ook niet meer gebruikt worden. Tot nu toe moest een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem gebruikt worden als dat aanwezig was. Dat liet ruimte om een niet goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.

Voor kinderen achterin

Tot nu toe mochten kinderen tot 3 jaar nog los achterin worden vervoerd en kinderen van 3 jaar en ouder in de gordels, indien aanwezig. Nieuw is dat kinderen tot 3 jaar alleen nog maar mogen worden vervoerd als ze een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem gebruiken, behalve in taxi's en bussen.

Kinderen van 3 jaar en ouder die kleiner zijn dan 1,35 meter moeten een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem gebruiken als er gordels aanwezig zijn, op enkele uitzonderingen na.

Tot de inwerkingtreding van dit besluit waren er geen regels die waren toegesneden op het vervoer van passagiers, gezeten in een rolstoel. Voortaan moeten passagiers, gezeten in een rolstoel, altijd en op de juiste wijze gebruik maken van een veiligheidsgordel. Het gaat daarbij om de veiligheidsgordel, die geen deel uitmaakt van de rolstoel.

Uitzondering: Openbaar vervoer, taxi's niet ingericht voor rolstoelvervoer en taxivervoer anders dan contractvervoer.

Airbags

Op een passagiersplaats met een voorairbag mogen kinderen niet in een naar achteren gericht kinderzitje worden vervoerd, tenzij die airbag is uitgeschakeld, of automatisch voldoende wordt uitgeschakeld.

Door de airbag kan het zitje met kracht naar achteren geworpen worden, met mogelijk ernstig of dodelijk letsel voor het kind tot gevolg.

Taxi's

De draagplicht voor autogordels en kinderbeveiligingssystemen kende onder het oude artikel 59, vijfde lid, RVV 1990 al een uitzondering voor bestuurders van taxi's tijdens taxivervoer van passagiers. Deze uitzondering is in artikel 59, zesde lid, RVV 1990 gehandhaafd, tenzij er sprake is van contractvervoer. Als in de taxi geen kinderbeveiligingssystemen zijn aangebracht, mogen voorin geen kinderen kleiner dan 1,35 meter worden vervoerd; ook niet als de zitplaats voorin is voorzien van een autogordel. Richtlijn 2003/20/EG geeft in deze situatie de voorkeur aan vervoer van kinderen achterin boven vervoer van kinderen voorin, ook al kunnen deze daarbij gebruik maken van een autogordel.

§ 5. Handhaving en voorlichting

Handhaving

Overtreding van de artikelen 59 tot en met 59b RVV 1990 is krachtens artikel 92, eerste lid, RVV 1990 een strafbaar feit.

Voor de verkeershandhaving is de controle op het gebruik van gordels en kinderbeveiligingssystemen een speerpunt. De via het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) aangestuurde verkeershandhavingsteams hebben jaarlijks een aantal uren ter beschikking die worden besteed aan de controle op naleving van de gordeldraagplicht. Het is niet de verwachting dat door de onderhavige wijziging het aantal beschikbare uren voor dit onderwerp zal worden aangepast.

Daarnaast controleert de politie tijdens de reguliere controles op naleving van de gordeldraagplicht. Voorts is het een jaarlijks terugkerend onderwerp op de campagnecalender. In de periode waarin een onderwerp speciale aandacht krijgt, wordt door de politie hierop extra gecontroleerd.

Omdat het onderwerp al veel aandacht krijgt en er daarom geen extra handhavingsinspanning wordt verwacht, zullen er naar verwachting ook weinig of geen extra handhavingskosten worden gemaakt, behoudens enig tijdsbeslag dat nodig is om de politie over de wijzigingen te instrueren. In dit verband zal naast de uitgebreide publieksvoorlichting, zo nodig, in overleg met de politie in additioneel, meer specifiek op de handhaving gericht voorlichtingsmateriaal worden voorzien.

Voorlichting

Zoals uit het voorgaande blijkt, bestaan de veranderingen in de regelgeving met name ten aanzien van de aanscherping in het gebruik van kinderbeveiligingssystemen door kinderen. Tevens is de regelgeving op dit punt ingewikkelder geworden, doordat op dit gebruik ook weer enige uitzonderingen mogelijk worden gemaakt. De voorlichting, die in eerste kwartaal van 2006 zal starten zal zich daarom (ook) in belangrijke mate op ouders richten. De Stichting Consument en Veiligheid uit Amsterdam vervult hierbij een grote rol, onder andere door de organisatie van voorlichting via consultatiebureaus. Voor de voorlichting worden voorts onder meer radio- en tv-spots, Internet en brochures ingezet, alsmede een lesbrief voor scholen.

Het ontwerpbesluit is overeenkomstig artikel 2b, tweede lid, Wegenverkeerswet 1994 op 11 juli 2005 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal. Bij brief van 7 september 2005 is hen meegedeeld dat het ontwerpbesluit ten onrechte verder gaat dan beoogd was en dat in artikel II van het ontwerpbesluit wat de voorgenomen wijziging van artikel 5.18.3 van het Voertuigreglement betreft, het tweede lid dient te worden gelezen zoals het thans luidt. Dit heeft in de Eerste en de Tweede Kamer vervolgens niet tot een reactie geleid.

Voor een overzicht van de wijze van implementatie van richtlijn 2003/20/EG volgt hiervan de transponeringstabel.

Richtlijn nr. 2003/20/EG	RVV 1990
Artikel 1, eerste lid	Hoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, eerste lid, onderdeel a, onderdelen i en ii	Artikel 1, onderdelen da en aca, en artikel 59, eerste en tweede lid, RVV 1990
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, eerste lid, onderdeel a, onderdeel iii	Artikel 59, vijfde lid, RVV 1990
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, eerste lid, onderdeel b	Artikel 59, derde lid, RVV 1990
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, eerste lid, onderdeel c	Artikel 59, eerste lid, RVV 1990
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, eerste lid, onderdeel d	Wordt niet geïmplementeerd
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, tweede lid, onderdeel a	Artikel 59a, eerste lid, RVV 1990
Artikel 1, derde lid (vervanging artikel 2). Nieuw artikel 2, tweede lid, onderdeel b	Artikel 59a, tweede lid, RVV 1990
Artikel 1, vijfde lid (vervanging artikel 6)	Artikel 59, vijfde lid, en 59b, eerste en derde lid, RVV 1990
Artikel 1, zesde lid (vervanging artikel 6 bis)	Artikel 59a, derde lid, RVV 1990
Artikel 1, zesde lid (vervanging artikel 6 ter)	Artikel 59b, tweede lid, RVV 1990
Artikel 1, zevende lid, e.v.	Hoeven niet te worden geïmplementeerd

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