

Regeling autoloze zondag bij oliecrisis

13 maart 2001/WJZ 01006906

De Minister van Economische Zaken, Handelende in overeenstemming met de Minister van Justitie en de Minister van Verkeer en Waterstaat; Gelet op artikel 6 van de Distributiewet 1939;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *motorrijtuig*: voertuig dat is bestemd om, anders dan langs spoorstaven, te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht die op of aan het voertuig zelf aanwezig is;
- b. *pleziervaartuig*: schip dat wordt gebruikt of mede wordt gebruikt voor sportbeoefening of voor vrijetijdsbesteding;
- c. *sportvliegtuig*: vliegtuig dat wordt gebruikt of mede wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;
- d. *motorbrandstof*: minerale oliën als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder d en e, en tweede lid, onder a, van de Wet op de accijns.

Artikel 2

Het is verboden motorbrandstof te verbruiken:

- a. van zondag 3.00 uur tot de daarop volgende maandag 3.00 uur in motorrijtuigen;
- b. van zondag 0.00 uur tot de daarop volgende maandag 0.00 uur in motoren die dienen tot het voortbewegen van pleziervaartuigen, en
- c. van zondag 0.00 uur tot de daarop volgende maandag 0.00 uur in motoren die dienen tot het voortbewegen van sportvliegtuigen.

Artikel 3

Het verbod, bedoeld in artikel 2, onderdeel a, geldt niet ten aanzien van:

- a. motorrijtuigen die worden gebruikt voor het vervoer van personen waarvoor een vergunning is vereist ingevolge artikel 5 van de Wet personenvervoer;
- b. autobussen en taxi's die blijkens

hun kenteken in het buitenland zijn geregistreerd;

c. vrachtauto's die worden gebruikt voor vervoer van goederen:

- 1°. die nodig zijn voor de verzorging van mens of dier op dezelfde dag;
- 2°. die aan snel bederf onderhevig zijn;
- 3°. die bestemd zijn om op dezelfde zondag of de daaropvolgende maandag vóór 8.00 uur per schip, spoor of vliegtuig naar het buitenland te worden vervoerd, of
- 4°. die nodig zijn voor het verrichten van werkzaamheden die uit hoofde van hun spoedeisende karakter op dezelfde zondag of de daaropvolgende maandag vóór 8.00 uur moeten worden uitgevoerd;

d. motorrijtuigen die worden gebruikt voor militair noodzakelijke doeleinden;

e. motorrijtuigen die worden gebruikt voor het voorkomen of bestrijden van, al dan niet in Nederland plaatsvindende, rampen of zware ongevallen;

f. motorrijtuigen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 zijn aangewezen als voorrangsvoertuig, en motorrijtuigen die in de uitoefening van hun functie worden gebruikt door brandweerlieden, opsporings- en overige ambtenaren van politie, andere opsporingsambtenaren, toezichthoudende ambtenaren of medewerkers van organisaties die zijn toegelaten op grond van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus;

g. motorrijtuigen die zijn ingericht en worden gebruikt voor het vervoer van zieken of gewonden en hun begeleiders;

h. motorrijtuigen die zijn ingericht en worden gebruikt voor het transport van bloed, bloedproducten of menselijke organen die bestemd zijn voor transplantatie, indien deze motorrijtuigen als zodanig herkenbaar zijn;

i. motorrijtuigen die zijn ingericht en worden gebruikt voor het vervoer van lijken, indien deze motorrijtuigen als zodanig herkenbaar zijn;

j. motorrijtuigen die in de uitoefening van hun functie worden gebruikt

door huisartsen, artsen-specialisten, verloskundigen, kraamverpleegkundigen, wijkverpleegkundigen, dierenartsen of veeverloskundigen, indien deze motorrijtuigen als zodanig herkenbaar zijn;

k. motorrijtuigen die worden gebruikt voor het vervoer van voedsel dat wordt verstrekt door rechtspersonen zonder winst oogmerk en met een ideële doelstelling;

l. invalidevoertuigen als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel x, van het Voertuigreglement, en motorrijtuigen die worden gebruikt voor het vervoer van invaliden;

m. motorrijtuigen die worden gebruikt voor noodzakelijke bedrijfsdoeleinden op terreinen van bedrijven en op gedeelten van openbare wegen die de terreinen van deze bedrijven doorsnijden;

n. motorrijtuigen die zijn voorzien van een kenteken dat begint met de lettergroep CD, CDJ of CC en overige motorrijtuigen waarop het verbod, bedoeld in artikel 2, onderdeel a, niet van toepassing kan zijn in verband met internationale verplichtingen van Nederland;

o. motorrijtuigen die zijn ingericht en worden gebruikt voor gladheidsbestrijding;

p. motorrijtuigen die worden gebruikt door de Rijkswaterstaat, de Rijksluchtvaartdienst, provinciale waterstaatdiensten of waterschappen voor het uitvoeren van spoedeisende werkzaamheden, indien deze motorrijtuigen als zodanig herkenbaar zijn;

q. motorrijtuigen die zijn ingericht en worden gebruikt voor het maken van radio- of televisiereportages, indien deze motorrijtuigen als zodanig herkenbaar zijn;

r. motorrijtuigen, anders dan bedoeld in de onderdelen a tot en met q, die worden gebruikt voor het uitvoeren van spoedeisende werkzaamheden, indien toestemming is verleend door de korpsbeheerder van de politie in de regio waar de bestuurder is gevestigd, dan wel door de korpsbeheerder van de politie in de regio waar de werkzaamheden zullen worden verricht;

s. motorrijtuigen die zijn ingericht en worden gebruikt voor hulpverlening bij ongevallen met, of bij storingen aan, motorrijtuigen als bedoeld in dit artikel.

Artikel 4

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling autoloze zondag bij oliecrisis.

Artikel 5

Deze regeling treedt in werking op een bij besluit van de Minister van Economische Zaken te bepalen tijdstip en treedt buiten werking op een bij dat besluit te bepalen tijdstip.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 13 maart 2001.

*De Minister van Economische Zaken,
A. Jorritsma-Lebbink.*

Toelichting

Algemeen

§1 Doel en achtergrond van de regeling

Het is mogelijk dat de aanvoer van olie en olieproducten daalt tot onder het normale niveau van de doorvoer en import, als gevolg waarvan grote economische en maatschappelijke nadelen voor ons land kunnen ontstaan. Er zijn echter diverse instrumenten om de nadelige gevolgen van een verstoring in de aanvoer van olie zo beperkt mogelijk te houden. Deze instrumenten hebben mede tot doel te voldoen aan internationale verplichtingen: Nederland is als lidstaat van het Internationaal Energie-Agentschap (IEA) verplicht de in dat verband overeengekomen vraagbeperkings- en voorraadinzetdoelen te realiseren als de aanvoer van olie wordt verstoord. Deze doelen volgen hetzij rechtstreeks uit de op 18 november 1974 te Parijs tot stand gekomen Overeenkomst inzake een Internationaal Energieprogramma (Trb. 1975, 47; laatstelijk Trb. 1980, 183), hetzij uit krachtens deze overeenkomst genomen besluiten van de Raad van Bestuur van het IEA. Het nationale oliecrisisbeleid is in beginsel een nadere uitwerking van deze internationale verplichtingen en afspraken. Bij het bepalen van de volgorde van

de te nemen maatregelen geldt als uitgangspunt dat de nadelige economische en maatschappelijke gevolgen van een verstoring in de aanvoer van olie zoveel mogelijk worden beperkt. De maatregelen lopen dan ook op in zwaarte. De oliecrisismaatregelen treden uiteraard pas in werking in een situatie van een daadwerkelijke of dreigende olieaanvoerverstoring en nadat daartoe in internationaal verband (IEA en EU) en in het kabinet is besloten. Het kabinet besluit slechts tot de instelling van een autoloze zondag na een zorgvuldige afweging. Uit de notitie behorende bij de brief van de Minister van Economische Zaken van 17 november 1993 (Kamerstukken II 1993/94, 23 531, nr. 1), blijkt dat, afhankelijk van de aard en omvang van een verstoring van de olieaanvoer en de alsdan in internationaal verband gemaakte afspraken omtrent de bestrijding daarvan, onder meer de volgende maatregelen kunnen worden getroffen:

- inzet van COVA¹- en bedrijfsvoorraden;
- een publiciteits- en voorlichtingscampagne, gericht op besparing van het olieverbruik;
- verlaging van de wettelijke maximumsnelheid;
- invoering van een zondags rijverbod.

In 1973 is Nederland getroffen door een vermindering in de aanvoer van olie en olieproducten die werd omschreven als een 'oliecrisis'. Toen is op tijdelijke basis een 'zondagsrijverbod' met een systeem van ontheffingen ingesteld, dat gedurende een aantal weken redelijk heeft gefunctioneerd. De indruk bestaat dat deze maatregel op een brede publieke acceptatie kan rekenen, mede door de herkenbaarheid daarvan. De onderhavige regeling biedt de mogelijkheid een zondags rijverbod wederom (tijdelijk) in te voeren.

De verwachte effecten van de invoering van deze regeling, in vergelijking tot de inzet van andere instrumenten, zijn uitvoerig uiteengezet in een brief aan de Tweede Kamer van 30 mei 2000, Kamerstukken II 1999/2000, 23 531, nr. 3.

De autoloze zondag bij oliecrisis heeft een ander karakter dan de incidenteel door gemeenten ingestelde autoloze zondagen. In de onderhavige regeling kan een autoloze zondag

slechts worden afgekondigd in een situatie van daadwerkelijke of dreigende olieaanvoerverstoring en nadat daartoe in het kabinet is besloten. De autoloze zondag is na afkondiging geldig voor het gehele land. In tegenstelling tot de autoloze zondag bij oliecrisis bestaat er voor de gemeentelijke autoloze zondag geen specifieke landelijke wetgeving. Gemeenten moeten de autoloze zondag, waarbij slechts een deel van de stad wordt afgesloten, zelf regelen via een verordening of verkeersmaatregelen.

§2 Hoofdpijnen van de regeling

Ruime reikwijdte van de regeling; adequaat openbaar vervoer

Er wordt naar gestreefd om de wegen op zondag zoveel mogelijk leeg te doen zijn om een zo groot mogelijke verbruiksbeperking te realiseren. Indien meer dan het absolute minimum aan motorrijtuigen zich op de weg bevindt zal de maatschappelijke aanvaardbaarheid, en daarmee de handhaafbaarheid, van het rijverbod sterk teruglopen. In verband met de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het rijverbod is het tevens nodig een vaar- en vliegverbod in te stellen voor schepen en vliegtuigen die niet worden gebruikt voor beroeps- of bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen.

Het 'zondags rijverbod' is een ingrijpende vraagbeperkende maatregel, omdat het rechtstreeks ingrijpt in het economische en maatschappelijke leven. Daarom zal, als flankerend beleid, het openbaar vervoer op de betreffende zondagen zoveel mogelijk volgens weekdiensten moeten rijden om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte. Vooraf zal hiertoe overleg worden gevoerd met de bedrijven in deze sector of hun vertegenwoordigers.

Een systeem van vrijstellingen

In 1993 is besloten tot een herziening van het geheel aan vraagbeperkende maatregelen bij aanvoerbepkeringen van aardolie(producten) (zie §1 van deze toelichting). Daarbij is gebleken dat bij een rijverbod een systeem van ontheffingen niet goed meer zal werken als gevolg van te verwachten problemen in de sfeer van handhaving en controle. Het aantal groepen dat voor een ontheffing in aanmerking zou komen is erg groot, hetgeen de effec-

tiviteit van de maatregel nadelig zou beïnvloeden.

Mede daarom is er in de voorliggende regeling voor gekozen om categorieën motorrijtuigen vrij te stellen van het verbod. In de artikelsgewijze toelichting is de keuze voor de diverse categorieën gemotiveerd.

Vaststelling en bekendmaking ruim vóór inwerkingtreding

Een verbodssysteem met algemene vrijstellingen vereist wel dat de regeling tevoren zo algemeen mogelijk bekend is gemaakt. Immers, daardoor is op voorhand duidelijkheid gegeven over de reikwijdte van het verbod om motorbrandstof te verbruiken en van de vrijstellingen daarvan. Dat is in het bijzonder van belang voor de instanties die belast zijn met de handhaving van de (eenmaal vastgestelde en in werking getreden) regeling. Vandaar dat de onderhavige regeling reeds nu wordt vastgesteld en bekendgemaakt, hoewel deze vooralsnog niet in werking zal treden.

Inwerkingtreding bij oliecrisis

Deze regeling vindt haar grondslag in artikel 6 van de Distributiewet 1939. Dat heeft tot gevolg dat, tenzij de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden van toepassing is, de regeling uitsluitend in werking kan treden na vaststelling van een op voordracht van de minister-president genomen koninklijk besluit op grond van artikel 24, tweede lid, van de Distributiewet 1939 (welk besluit op grond van artikel 24, derde lid, bij wet moet worden bekrachtigd). De inwerkingtreding van de onderhavige regeling geschiedt bij afzonderlijk ministerieel besluit.

Wel is alreeds geregeld dat aardolie en aardolieproducten – met inbegrip van motorbrandstof – zijn aangewezen als distributiegoederen in de zin van de Distributiewet 1939 (zie het besluit van de Minister van Economische Zaken van 31 oktober 1973 tot aanwijzing van aardolie en aardolieproducten als distributiegoederen (Stert. 1973, 211)).

§3 Handhaving

Indien meer dan het absolute minimum aan motorrijtuigen zich op de weg bevindt zal de maatschappelijke aanvaardbaarheid, en daarmee de

handhaafbaarheid, van het rijverbod sterk teruglopen.

In ieder geval zal in voorkomende gevallen op overtuigende wijze duidelijk worden gemaakt dat er sprake is van een tekort in de olieaanvoer en dat het tijdelijk afkondigen van een autoloze zondag onvermijdelijk is. Aan de maatregel zal verder ruime bekendheid worden gegeven, mede in verband met de gewenste snelheid van invoering. Daarom zal naast publicatie in de Staatscourant, de maatregel ook via de overige media (radio, tv, kranten) worden bekendgemaakt. Ondersteuning van de regeling vindt tevens plaats door het openbaar vervoer op de betreffende zondagen zoveel mogelijk volgens wekdiensten te laten rijden.

Het niet naleven van bij of krachtens de Distributiewet 1939 gegeven voorschriften, met inbegrip van deze regeling, wordt op grond van artikel 1, onder 1^o, juncto artikel 2, eerste lid, van de Wet op de economische delicten aangemerkt als een overtreding of, indien de voorschriften opzettelijk niet zijn nageleefd, als een misdrijf. Op grond van artikel 6, eerste lid, onder 1^o en 3^o, van deze wet kunnen deze economische delicten worden bestraft.

In het handboek oliecrisis zal een hoofdstuk worden opgenomen met een nadere toelichting voor politie en justitie. Hierin zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de praktische handhaafbaarheid van de regeling. Dit hoofdstuk zal, evenals het handboek, periodiek geactualiseerd worden.

§4 Europeesrechtelijke aspecten

De maatregel houdt in dat het *verbruik* van motorbrandstof op zondag tijdelijk kan worden beperkt.

Uiteraard zal een dergelijk rijverbod ook gevolgen hebben voor de *verhandeling* van de motorbrandstof gedurende een dergelijk weekeinde. Niettemin valt de maatregel op grond van de uitspraak van het Hof van Justitie EG inzake *Keck en Mithouard* (Jur. 1993, I, 6097) niet binnen de werkingssfeer van artikel 28 EG-verdrag (ex artikel 30). Het betreft namelijk een nationale maatregel die: a. bepaalde verkoopmodaliteiten aan banden legt: de maatregel zal er immers toe leiden dat op zondag de

verkoop van motorbrandstof feitelijk wordt beperkt;

b. zonder onderscheid van toepassing is op alle marktdeelnemers die op het Nederlandse grondgebied activiteiten ontplooiën, en

c. dezelfde invloed heeft op de verhandeling van Nederlandse producten als op die van producten uit andere lidstaten (mits die producten hier te lande op de markt worden gebracht).

De maatregel heeft bij inwerkingtreding niet alleen gevolgen voor het gebruik en de verhandeling van het product ‘motorbrandstof’, maar ook gevolgen voor het vrij verkeer van diensten. Immers, op de zondag of zondagen dat het rijverbod geldt, is het verboden motorbrandstof te verbruiken, ongeacht of de dienstaanbieder of de dienstontvanger uit het buitenland afkomstig is.

Van strijd met het Europese recht is echter geen sprake:

a. de maatregel is zonder onderscheid van toepassing, ongeacht nationaliteit of vestigingsplaats van betrokkene,

b. de maatregel strekt ertoe de openbare veiligheid te beschermen (art. 55 jo. 46 EG-verdrag; vgl. HvJEG *Campus Oil*, Jur. 1984, 2727);

c. de maatregel is evenredig tot het te dienen doel: met een middel dat zo min mogelijk ingrijpt in het vrij verkeer, worden de nadelige gevolgen van een verstoring in de aanvoer van olie zoveel mogelijk beperkt, zulks mede ter naleving van internationale verplichtingen.

Bij de formulering van de regeling is er terdege op gelet dat voor Nederlandse en buitenlandse aanbieders van diensten, die onder één van de categorieën vrijstellingen vallen, steeds dezelfde voorwaarden gelden.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

De definitie van motorrijtuig (onderdeel a) is overgenomen uit de Wegenverkeerswet 1994. Met het oog op de handhaafbaarheid van de regeling is ten aanzien van motorrijtuigen gekozen voor een ruime definitie die zich uitstrekt tot alle motorrijtuigen. In artikel 3 wordt voorzien in een beperkt aantal vrijstellingen van het in artikel 2 bedoelde verbod.

De definitie van pleziervaarttuig (onderdeel b) is ontleend aan artikel 1, eerste lid, onderdeel a, van de Wet

pleziervaartuigen en sluit aan bij de bestemming en het gebruik van deze vaartuigen. De structuur van de definitie wijkt dan ook af van die van motorrijtuigen. Voor deze aanpak is gekozen om vaartuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het beroeps- of bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen buiten de werkingssfeer van deze regeling te laten vallen. Ten aanzien van sportvliegtuigen (onderdeel c) is bij deze aanpak aangesloten. Door de werkingssfeer van deze regeling ten aanzien van vaartuigen te beperken, is het niet nodig te voorzien in vrijstellingen van het in artikel 2 bedoelde verbod voor plezier- en luchtvaartuigen. De definitie van motorbrandstof (onderdeel d) is gebaseerd op de Wet op de accijns. Alle brandstoffen die gebruikt worden in motoren van motorrijtuigen, plezier- en sportvliegtuigen vallen binnen de werkingssfeer van deze definitie.

Artikel 2

Het verbod op het gebruik van motorbrandstof door motorvoertuigen geldt tussen zondag 3 uur en maandag 3 uur. Door het rijverbod te laten ingaan om 3 uur zondagochtend, in plaats van om 12 uur in de nacht van zaterdag op zondag, wordt rekening gehouden met het economisch karakter van het personenvervoer in de nacht van zaterdag op zondag. Door een verbod vanaf 12 uur zaterdagavond, zou met name de horeca zwaar getroffen worden. Voor zowel pleziervaartuigen als sportvliegtuigen geldt het verbod op het gebruik van motorbrandstof tussen 12 uur in de nacht van zaterdag op zondag, tot 12 uur in de nacht van zondag op maandag.

Artikel 3

In dit artikel is een limitatieve opsomming opgenomen van categorieën motorrijtuigen die vrijgesteld zijn van het in artikel 2 bedoelde rijverbod. Met het oog op de uitvoerbaarheid van deze regeling en de rechtsgelijkheid is het niet mogelijk om, naast of in plaats van deze vrijstellingen, een systeem van ontheffingen te introduceren. Wel biedt dit artikel de politie de mogelijkheid om in aanvulling op de in dit artikel geregelde vrijstellingen, bij wijze van hoge uitzondering, wanneer klemmende omstandigheden

daartoe nopen, toestemming te geven om een bepaalde rit te maken (zie verder onderdeel r).

Bij de keuze om een vrijstelling al dan niet op te nemen zijn steeds de volgende criteria gehanteerd:

- wordt met de vrijstelling een zwaarwegend maatschappelijk of persoonlijk belang beschermd?
- duldt dat belang absoluut geen uitstel tot een volgend moment, na de desbetreffende zondag, en had het belang redelijkerwijze ook niet reeds kunnen worden beschermd op een eerder moment?
- kan het belang niet afdoende worden beschermd met inzet van bijvoorbeeld de fiets, het openbaar vervoer en het taxivervoer?

Deze criteria dienen tevens als leidraad bij de uitleg van de reikwijdte van de categorieën vrijstellingen, waaronder die van onderdeel r.

Meer concreet is voor de in dit artikel opgenomen vrijstellingen gekozen om de hieronder aangegeven redenen.

Onderdeel a: Het openbaar vervoer, het besloten busvervoer en het taxi-vervoer zijn vrijgesteld van het rijverbod, omdat deze motorrijtuigen in de vervoersbehoefte zullen moeten voorzien. Voor dit vervoer geldt evenwel alleen een vrijstelling indien daarvoor een vergunning ingevolge artikel 5 van de Wet personenvervoer is verleend.

Onderdeel b: In het buitenland geregistreerde autobussen en taxi's zijn om dezelfde redenen vrijgesteld van het rijverbod. Overige motorrijtuigen met een buitenlands kenteken zullen zich wel aan het verbod dienen te houden, tenzij zij onder één van de categorieën vrijstellingen van dit artikel vallen.

Onderdeel c: Het is van groot maatschappelijk belang om spoedeisend goederenvervoer vrij te stellen van het rijverbod. De formulering van die vrijstelling is geënt op die van het – inmiddels vervallen – artikel 7, tweede lid, van het Rijtijdenbesluit.

Onderdeel d: Het rijverbod geldt niet voor motorrijtuigen die worden gebruikt voor militair noodzakelijke doeleinden om de continuïteit van militaire werkzaamheden niet te belemmeren. Het woon-werkverkeer wordt niet beschouwd als een militair noodzakelijk doeleinde in de zin van deze regeling, tenzij er sprake is van spoedeisendheid.

Onderdeel e: Dit onderdeel omvat motorrijtuigen die gebruikt worden ter voorkoming van of hulpverlening bij rampen, in Nederland en daarbuiten, in de breedste zin van het woord. Daaronder valt uiteraard geneeskundige hulpverlening (bijvoorbeeld door de Geneeskundige combinatie) (zie ook onderdeel g), maar ook bijvoorbeeld de motorrijtuigen die in het kader van rampenbestrijding worden ingezet door het Logistiek Centrum Zoetermeer. Dit centrum beheert de strategische voorraad rampbestrijdingsmaterialen en stelt deze bij een ramp aan anderen ter beschikking. Uiteraard is het transport van deze materialen bij een ramp vrijgesteld van het rijverbod.

Daarnaast kan onder deze uitzondering worden gevat het vervoer per motorrijtuig van huis naar de uitrukpost, en terug, mits het hierbij gaat om het voorkomen of bestrijden van een ramp of een zwaar ongeval.

Onderdelen f en g: Met het oog op de handhaving van de openbare orde, de veiligheid en de volksgezondheid zijn motorrijtuigen van de (binnen- en buitenlandse) politie, andere opsporings- en toezichthoudende ambtenaren (bijv. douane), particuliere beveiligingsorganisaties, (bedrijfs)brandweerdiensten en ambulancediensten vrijgesteld van het rijverbod. Daarbij gaat het uitsluitend om de rijtuigen die gebruikt worden in de uitoefening van de desbetreffende functie: woon-werkverkeer wordt in dit verband niet verstaan als uitoefening van de functie, tenzij reeds dat verkeer deel uitmaakt van de functie (bijvoorbeeld vrijwillige brandweerlieden die na een oproep naar de uitrukpost gaan en na het verrichten van de benodigde werkzaamheden weer naar huis terugkeren).

Met voorrangsvoertuigen als geregeld bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994, wordt bedoeld op motorrijtuigen die zwaailicht en sirene voeren.

Onderdeel h: Gelet op het spoedeisende karakter van de in dit onderdeel bedoelde transporten is vrijstelling noodzakelijk. Uitdrukkelijke voorwaarde is wel de uiterlijke herkenbaarheid van deze motorrijtuigen, waardoor hun functie duidelijk is.

Onderdeel i: Het vervoer van lijken door lijkwagens is vrijgesteld van het rijverbod om redenen van volksgezondheid alsmede op grond van religieuze overwegingen.

Onderdeel j: In verband met het mogelijk spoedeisende karakter van de uitoefening van hun beroep, mogen de in dit onderdeel genoemde beroepsgroepen gebruik maken van motorrijtuigen voorzover deze worden gebruikt in de uitoefening van hun beroep en als zodanig herkenbaar zijn.

Onderdeel k: Om hulpbehoevenden niet verstoken te laten van hun maaltijden, geldt een vrijstelling van het rijverbod voor de motorrijtuigen van de in dit onderdeel bedoelde organisaties. Commerciële organisaties vallen niet onder deze vrijstelling.

Onderdeel l: Ten einde in de mobiliteitsbehoefte van invaliden te voorzien, die immers vaak veel moeilijker van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken dan anderen, is een daartoe strekkende vrijstelling opgenomen.

Onderdeel m: Op bedrijfsterreinen is het rijverbod niet van toepassing. Het is mogelijk dat twee locaties van bedrijven worden doorsneden door de openbare weg. Voor een efficiënte bedrijfsvoering is het toegestaan dat motorrijtuigen van deze bedrijven zich op de openbare weg tussen deze locaties begeven. Zo zijn de motorrijtuigen van veehouders ten behoeve van het melken of verzorgen van vee vrijgesteld van het rijverbod, omdat de verzorging van vee niet gedurende een dag kan worden stilgelegd. Indien deze voertuigen voor een ander doel worden gebruikt, is het rijverbod van toepassing.

Onderdeel n: De motorrijtuigen van leden van het Corps Diplomatique,

het Corps Consulaire en het Corps Diplomatique Juridique waarvan het kenteken begint met de lettergroep CD, CC of CDJ, zijn van het rijverbod vrijgesteld vanwege internationaal-rechtelijke afspraken.

Onderdelen o en p: In deze onderdelen wordt in een vrijstelling voorzien ten behoeve van het verrichten van spoedeisende werkzaamheden.

Onderdeel q: Deze vrijstelling is opgenomen in verband met de persvrijheid in samenhang met de noodzaak om de benodigde apparatuur te vervoeren, waardoor openbaar vervoer niet in aanmerking komt.

Onderdeel r: De in onderdeel r genoemden mogen ten behoeve van het verrichten van spoedeisende werkzaamheden gebruik maken van motorrijtuigen mits zij toestemming hebben gekregen van de politie. Het gaat hierbij echt om een individuele afweging van de individuele rit, waarbij wordt getoetst aan de criteria die aan het begin van de toelichting bij dit artikel zijn weergegeven. Deze uitzondering dient uitermate terughoudend te worden toegepast: het is immers de bedoeling om de wegen op de desbetreffende zondag zo leeg mogelijk te doen zijn, en voorzover daarop een uitzondering zou moeten worden gemaakt, is dit zoveel mogelijk ondervangen in de vrijstellingen onder a tot en met q, en s, van dit artikel. Niettemin wordt het van belang geacht een 'noodventiel' als bedoeld in onderdeel r op te nemen: bij een werkelijk zwaarwegend maatschappelijk of groot persoonlijk belang, dat ècht geen uitstel duldt en

niet op andere wijze kan worden beschermd, moet het mogelijk zijn om toch op zondag te rijden.

Onderdeel s: Teneinde het gebruik, in het bijzonder het veilig gebruik, van de motorrijtuigen die zijn vrijgesteld van het rijverbod mogelijk te maken, dienen de in deze onderdelen bedoelde motorrijtuigen, zoals ANWB-motorrijtuigen en takelwagens, hun diensten te kunnen uitvoeren.

Artikelen 4 en 5

Aan de toepassing van deze regeling zal slechts tijdelijk behoefte bestaan. Als Nederland wordt geconfronteerd met een daadwerkelijke vermindering in de aanvoer van aardolie en aardolieproducten kan de Minister van Economische Zaken, mits daartoe gemachtigd door een koninklijk besluit op grond van artikel 24, tweede lid, van de Distributiewet 1939, deze regeling in werking laten treden. In het besluit van de Minister van Economische Zaken dient tevens een datum te zijn opgenomen waarmee het besluit weer buiten werking wordt gesteld: het doel hiervan is het tijdelijke karakter van het rijverbod vast te leggen.

*De Minister van Economische Zaken,
A. Jorritsma-Lebbink.*

¹ Stichting Centraal Orgaan Voorraadvoering Aardolieproducten.