STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 86

12 mei

2009

Besluit van .....tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Voertuigreglement 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

Ontwerpbesluit

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 .....2008, nr. CEND/HDJZ-2008/... sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, 13, eerste lid, 14, 22, eerste lid, en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van ....., nr. ...);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van .....2008, nr. CEND/HDJZ-2008/... 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 kampeerauto's 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 het Voertuigreglement 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

In artikel 59 wordt in het tweede lid achter ‘voertuigen’ toegevoegd: niet zijnde autobussen.

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 artikel 3.8.11a van het Voertuigreglement;
   d. *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);
   e. *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);
   f. *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);
   g. *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);
   h. *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);

2. Een wijziging van de in het eerste lid, onderdelen g en h, genoemde richtlijnen 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 C22a is niet van toepassing:
   a. tot 1 januari 2010 op vrachtauto’s,
      1. waarvan de dieselmotor blijkens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV, of
      2. waarvan de dieselmotor blijkens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs voldoet aan Euronorm II of III, en die blijkens 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 blijkens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV, of
2. waarvan de dieselmotor blijkens 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 blijkens 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 blijkens 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 blijkens 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 blijkens 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 blijkens 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

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 gesloten verklaring voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 86d

ARTIKEL II

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.

ARTIKEL III

In het Voertuigreglement wordt na artikel 3.8.11 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.8.11a

Een roetfilter, bestemd om als voorziening ter nabehandeling van het uitlaatgas ter vermindering van de uitstoot van deeltjes door mechanische of aerodynamische afvang alsmede door diffusie- of traagheidseffecten te worden gemonteerd op motorrijtuigen, door een ander dan de fabrikant van het motorrijtuig, moet voldoen aan de bij ministeriële regeling vastgestelde eisen.

ARTIKEL IV

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 V

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 wordt geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

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), het Voertuigreglement (Vtr) 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) en het Voertuigreglement 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.
Op deze drie punten 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 aan het wegnemen van (dreigende) overschrijdingen van grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide[1]. 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 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 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.

[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.

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 ao, 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 milieuzonering, 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 inwerkingtreden 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 .....

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) 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 onveiliger 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.

Artikel I, onderdeel E

Artikel 73, onderdeel b, van het 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. De definitie voor een gecertificeerd roetfilter sluit aan op de definitie van een gecertificeerd roetfilter in de Regeling van de Minister van VROM van 27 september 2006 (Stcrt 190) houdende wijziging van de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor, alsmede een wijziging van de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving milieuinvesteringen en milieuinvesteringsaftrek 2006.

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	– 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	– 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	– 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 1e toelating tot het verkeer' welke Euronorm van toepassing is op de vrachtauto (zie onderstaande tabel).

Datum 1e 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 I, onderdeel G

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

Artikel I, onderdeel H

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 beperking met zich brengt.

De onderhavige wijzing 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 1 juli 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 WVW 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

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 III

Dit artikel wijzigt het Voertuigreglement en geeft de basis voor een ministeriële regeling waarin de typegoedkeuringseisen voor een roetfilter als voertuigonderdeel worden opgenomen. 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.

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

De wijziging van de Regeling toelatingseisen voertuigonderdelen waarbij typegoedkeuringseisen voor het roetfilter worden ingevoerd, zal gelijktijdig inwerkingtreden met het deel van het besluit dat de milieuzonering voor vrachtauto's regelt.

Artikel IV

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 toegevoegd. Een aangepaste bijlage bij de WAHV met deze nieuwe feitcode zal naar verwachting op 1 mei 2009 inwerkingtreden. Uitgangspunt is dat ook aan deze nieuwe feitcode een sanctie wordt gekoppeld van 150 euro (exclusief een mogelijke indexering op basis van de consumentenprijsindex).
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 nr. 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,

Advies Raad van State

No. W09.08.0587/IV
's-Gravenhage, 29 januari 2009

Bij Kabinetsmissive van 30 december 2008, no. 08.003760, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt een ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Voertuigreglement 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) en het Voertuigreglement ten behoeve van de milieuzone voor vrachtauto's, met nota van toelichting.

Het besluit strekt ertoe regels te geven ten behoeve van het instellen van een milieuzone voor vrachtauto's. De Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit, maar maakt daarbij de volgende kanttekening met betrekking tot notificatie van het ontwerpbesluit.

1. De regeling inzake de milieuzone betreft een technisch voorschrift in de zin van artikel 1 van richtlijn nr. 98/34/EG[3] (de richtlijn) dat ingevolge artikel 8 van die richtlijn genotificeerd dient te worden. De regeling is afkomstig uit het Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering dat in 2006 ter notificatie aan de Europese Commissie is voorgelegd. De toelichting merkt op dat gezien het feit dat het convenant reeds aan de Commissie is voorgelegd van notificatie van het ontwerpbesluit is afgezien.

De Raad wijst erop dat de richtlijn geen specifieke uitzondering van de notificatieplicht kent voor ontwerpen van technische voorschriften die in een andere vorm of in het kader van een andere procedure reeds zijn genotificeerd. Daarbij merkt de Raad op dat in het convenant slechts een tijdelijke regeling is getroffen en het ontwerpbesluit niet in de tijd begrensd is. Het staat voor de Raad dan ook niet op voorhand vast dat van notificatie van het ontwerpbesluit kan worden afgezien. Gelet op de gevolgen van het onterecht niet notificeren van het voorschrift, beveelt de Raad aan nader te motiveren waarom van notificatie kan worden afgezien. Indien nodig dient het ontwerpbesluit alsnog ter notificatie aan de Commissie te worden voorgelegd.

2. Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.

De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat aan het vorenstaande aandacht zal zijn geschonken.

De Vice-President van de Raad van State,
H.D. Tjeenk Willink.

[3] Richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG 1998 L 34).

Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende no. W09.08.0587/IV met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

– Indien bij het bepalen van de grenswaarde van de Euronorm II een statische verwijzing beoogd is, richtlijn nr. 88/77/EEG is immers ingetrokken, aanwijzing 341 van de Aanwijzingen voor de regelgeving in acht nemen en artikel 86c, tweede lid, aanpassen.
– Artikel 86c, onderdeel d, herformuleren als: Euronorm II: de grenswaarden bedoeld in rij B van de tabel in punt 6.2.1 dan wel rij B van de tabel in punt 8.3.1.1 van bijlage I bij richtlijn 88/77/EEG. Daar de grenswaarden verschillen tevens aangeven wanneer welke grenswaarde van toepassing is.
– Artikel 86c, onderdeel e, herformuleren als: Euronorm III: de grenswaarden, bedoeld in rij A van de tabel in punt 6.2.1 van bijlage I bij richtlijn 2005/55/EG.
– Artikel 86c, onderdeel f, herformuleren als: Euronorm IV: de grenswaarden, bedoeld in rij B1 van de tabel in punt 6.2.1 van bijlage I bij richtlijn 2005/55/EG.
– In artikel 86d, aanhef, 'krachtens C22a,' vervangen door: krachtens bord C22a van bijlage I.
– In artikel 86d de onderdelen a, b en c verder onderverdelen in 1°, 2° enz. (aanwijzing 100 van de Aanwijzingen voor de regelgeving).
– In artikel I, onderdeel I, in de omschrijving bij bord C22b 'gesloten verklaring' vervangen door: geslotenverklaring.
– In de nota van toelichting onder 3. de resultaten van de voorhangprocedure vermelden.

Nader rapport

13 maart 2009
No. CEND/HDJZ-2009/237 sector AWW

Aan de Koningin

Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur 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) ten behoeve van de milieuzone voor vrachtauto's

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 30 december 2008, nr 08.003760, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 29 januari 2009, nr W09.08.0587/IV, bied ik U hierbij aan.

De Raad van State plaatst een kanttekening met betrekking tot het feit dat van notificatie van het ontwerpbesluit is afgezien en vraagt nader te motiveren waarom daarvan kan worden afgezien.
De notificatie ziet op de inhoud van het technische voorschrift. De notificatie dient ter preventieve controle door de Europese Commissie op nationale technische voorschriften die handelsbelemmerend kunnen zijn. De technische voorschriften in artikel I, onderdeel F, artikel 86d van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) van het ontwerpbesluit zijn identiek aan de technische voorschriften uit het Convenant stimulering schone vrachtauto's.
Het ontwerpbesluit verplicht gemeentes niet een milieuzone in te stellen, maar geeft ze daartoe de mogelijkheid door middel van een specifiek daarvoor ontworpen verkeersbord. Door plaatsing van het bord wordt een uniform regime technische voorschriften van toepassing. Er is echter niets in de wegenverkeerswet- en regelgeving dat de gemeente verbiedt een milieuzone in te stellen. De werkingsduur van de milieuzones is dus niet onlosmakelijk gebonden aan de geldigheidsduur van het convenant. Gemeenten kunnen in principe ook gebruik blijven maken van bord C7 ('gesloten voor vrachtverkeer') uit bijlage 1 bij het RVV 1990 om een milieuzone aan te duiden (zoals ze nu doen) in plaats van het nieuwe bord C22a in het ontwerpbesluit.
De Raad wijst er op dat het convenant slechts een tijdelijke regeling betreft en dat het ontwerpbesluit in de tijd niet begrensd is. Het aspect van de tijdelijkheid heeft echter bij de notificatie van het convenant geen rol gespeeld.
Om de bovengenoemde redenen is daarom afgezien van het notificeren van het ontwerpbesluit.
De Raad van State plaatst ook enige redactionele kanttekeningen bij het ontwerpbesluit. Deze zijn alle verwerkt met uitzondering van de redactionele kanttekening van de Raad ten aanzien van de definities van de Euronormen. Dit omdat die kanttekening alleen verwijst naar de weergave van de grenswaarden ten aanzien van die normen in het ontwerp, terwijl ook naar de overige bepalingen van die richtlijnen moet worden verwezen.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt in het ontwerpbesluit enige ondergeschikte, technische wijzigingen aan te brengen:
- De artikelen 95 en 98 RVV 1990 vervallen 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;
- 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;
- Per abuis heeft het besluit van 8 december 2008, houdende wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), 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 BABW. Met het ontwerpbesluit worden deze onvolkomenheid hersteld;
- Artikel 49, tweede lid, van het BAWB 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 nu gecorrigeerd;
- Door middel van het ontwerpbesluit wordt artikel 58, onderdeel f, van het BABW zodanig gewijzigd dat de term 'aanstellingscertificaat' wordt vervangen door 'aanstellingspas'. Daarmee wordt dit artikelonderdeel in overeenstemming gebracht met artikel 58a van het BABW.

Het is de bedoeling dat het besluit met ingang van 1 mei 2009 in werking treedt. Met ingang van diezelfde dag treedt ook het Besluit voertuigen in werking, waarbij het Voertuigreglement wordt

ingetrokken. De wijziging van het Voertuigreglement in het onderhavige ontwerpbesluit heeft daardoor geen betekenis meer en is daarom in het ontwerpbesluit geschrapt.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

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