



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 5 december 2013, nr. IENM/BSK-2013/264452, houdende wijzigingen van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens in verband met enkele reparaties en andere kleine wijzigingen**

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 29 tot en met 30a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

Besluit:

### **ARTIKEL I**

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, tweede lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel m door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- n. de Dienst Bedrijfsbeveiliging van TATA Steel IJmuiden B.V. te Velsen-Noord.

B

Artikel 4, tweede lid, komt te luiden:

2. De in het eerste lid bedoelde personen worden aangewezen, nadat zij een speciale instructie hebben gekregen waardoor zij in staat zijn uiteen te zetten:
  - a. wat de strafrechtelijke en civielrechtelijke gevolgen van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit zijn;
  - b. wat het gedrag en de reactie van weggebruikers kunnen zijn wanneer zij geconfronteerd worden met optische en geluidssignalen;
  - c. wat het gewenste rijgedrag is; en
  - d. wat de effecten van een hoge rijsnelheid zijn op de remweg, het reactievermogen, de letselernst en de responstijd.

C

Aan artikel 6, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- h. werkzaamheden van de Belastingdienst, waaronder begrepen de Belastingdienst/Douane.

D

Artikel 7, tweede lid komt te luiden:

2. Met ingang van 1 maart 2014 zijn de signalen op motorvoertuigen, bedoeld in het eerste lid, in afwijking van artikel 5, eerste, tweede en vijfde lid, als volgt uitgevoerd:
  - a. het blauw zwaai-, flits- of knipperlicht is rondom zichtbaar;
  - b. het oranje zwaai-, flits- of knipperlicht is rondom zichtbaar;
  - c. de hoorn is tweetonig en geeft achtereenvolgens de tonen b en e aan, waarbij de geluidsterkte van elke toon bij dag ten minste 110 db(A) is en 's nachts ten minste 100 db(A), met een maximale geluidsterkte van 125 db(A): de meting van de geluidsterkte van de hoorn vindt plaats overeenkomstig hoofdstuk 11 van de Regeling toelatingseisen, zoals die regeling luidde voor 1 mei 2009, waarbij de geluidsterkte vanaf het wegdek wordt gemeten.



---

## ARTIKEL II

In de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens wordt in hoofdstuk II, paragraaf 4, Bord A1 (maximumsnelheid), onder 'Toepassing', onderdeel 2, subonderdeel a, de zinsnede '– op wegvakken: 70, 30 km/h' vervangen door: – op wegvakken: 70, 30, 15 km/h.

## ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*



---

## TOELICHTING

### 1. Algemeen

Deze wijzigingsregeling bevat enkele kleine wijzigingen met het karakter van reparaties en overig klein onderhoud in de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (hierna aan te duiden als: de regeling) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Toelichting op de afzonderlijke wijzigingen vindt plaats via de artikelsgewijze toelichting.

### 2. Administratieve lasten

De wijzigingsregeling leidt niet tot een stijging van de administratieve lasten voor de burger of het bedrijfsleven. Tevens leiden de wijzigingen niet tot extra nalevingslasten.

### 3. Artikelsgewijze toelichting

#### ***Artikel I onderdeel A***

De Dienst Bedrijfsbeveiliging (DBB) van TATA Steel IJmuiden B.V. (hierna: TATA) moet voor hulpverlening op het eigen terrein vaak gebruik maken van de openbare weg. Dit komt door de enorme oppervlakte van het bedrijfsterrein dat niet uit één geheel bestaat. De DBB moet frequent uitrukken. Er zijn verder afspraken met de politie Kennemerland over onder andere mogelijke ongevallen in de Velsertunnel of in de directe omgeving. Het materiaal dat de DBB ter beschikking heeft voor ongevallen met bepaalde voertuigen kan nodig zijn en dient daarom snel ter plaatse te kunnen zijn. De politie Kennemerland is positief over de samenwerking met TATA. Het Ministerie van Veiligheid en Justitie is tevens geconsulteerd en dit ministerie heeft de aanwijzing van de DBB als hulpdienst positief beoordeeld. TATA is reeds op de hoogte gebracht van het voornemen dat de DBB wordt aangewezen als hulpverleningsdienst in de zin van artikel 1 van de regeling en het hier besproken onderdeel van de wijzigingsregeling geeft aan dat voornemen uitvoering.

#### ***Artikel I, onderdeel B***

De in de regeling opgenomen eisen aan de instructie van personen die zullen kunnen gaan rijden met gebruikmaking van optische en geluidssignalen zijn in dit onderdeel enigszins aangescherpt.

#### ***Artikel I, onderdeel C***

Het voeren van geel zwaai-, flits- of knipperlicht mag volgens artikel 30 van het RVV 1990 voor werkzaamheden die bij ministeriële regeling zijn aangeduid. Bij die aanwijzing in artikel 6, eerste lid, van de regeling ontbraken tot nu toe de werkzaamheden van de belastingdienst en het specifieke onderdeel douane van deze dienst. Vanuit veiligheidsoogpunt is het echter wel nodig dat onder omstandigheden deze dienst gebruik maakt van de bijzondere gele lichtsignalen, zoals tijdens een verkeersactie of in het kader van de zichtbaarheid voor kraanmachinisten van voertuigen op haventerreinen. Daarom is de regeling nu aangevuld met de aanwijzing van genoemde dienst.

#### ***Artikel I, onderdeel D***

Artikel 7, eerste lid, van de regeling bepaalde bij wijze van overgangsrecht, dat vanaf 1 maart 2014 alle motorvoertuigen waarop optische en geluidssignalen aanwezig zijn, moeten voldoen aan de eisen, gesteld in artikel 5 van de regeling. Bij brief van 3 februari 2011 heeft de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding aangegeven dat deze overgangsbepaling grote financiële gevolgen heeft, omdat dit betekent dat in 2013 een groot aantal voertuigen moet worden omgebouwd. Naar aanleiding van deze brief hebben het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Veiligheid en Justitie de Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding (LFR) om advies verzocht. De LFR heeft geadviseerd de eisen voor optische en geluidssignalen aan te passen conform de nu uitgevoerde vervanging van het in de oude betekenis uitgewerkte artikel 7, tweede lid. Op deze manier wordt zowel invulling gegeven aan de intenties van de nieuwe regelgeving voor optische en geluidssignalen, als gerealiseerd dat de kosten voor de operationele diensten vele malen lager uitvallen dan wanneer het regime van artikel 5 van de regeling per 1 maart 2014 voor oudere motorvoertuigen zou gaan gelden.



---

### **Artikel II**

Op 17 april 2012 is een wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens vastgesteld met de strekking dat per 1 juli 2012 het bord A1 (15 km/h en 15 km/h zone) bij het bord G5 (Erf) geplaatst kan worden, om expliciet aan te geven dat op erven slechts stapvoets, 15 km/h, mag worden gereden, zoals bepaald in artikel 45 van het RVV 1990. Bij deze wijziging is vergeten om 15 km/h in het overzicht van maximumsnelheden op te nemen die op een bord A1 binnen de bebouwde kom kunnen worden vastgesteld. Dit wordt hierbij hersteld.

### **Artikel III**

Er is afgeweken van de vaste verandermomenten van wijziging van regelgeving met gebruikmaking van uitzonderingsgrond c (de uitzonderingsgrond voor reparatieregelgeving), omdat de wijzigingen in hoofdzaak binnen die sfeer gezien kunnen worden en het belangrijk is dat de wijzigingen zo snel mogelijk ingaan.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*