



Besluit van

tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (uitbreiding mogelijkheid milieuzones en enkele technische aanpassingen)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-,
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

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

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr.
IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. De begripsomschrijving van "*bestuurder van een motorvoertuig*" wordt geplaatst na die van "*bestuurders*", de begripsomschrijving van "*haaietanden*" wordt geplaatst na die van "*gehandicaptenuvoertuig*" en de begripsomschrijving van "*voorrang verlenen*" wordt geplaatst na die van "*voorrangsvoertuig*".

2. In de begripsomschrijving van "*verkeersregelaar*" wordt "artikel 1, onderdeel f," vervangen door: artikel 1, onderdeel i,.

B

In artikel 6, derde lid, wordt de zinsnede "mogen de rijbaan gebruiken" vervangen door: gebruiken de rijbaan.

C

Artikel 20, onderdeel b, wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1. vervalt de zinsnede "het fietspad of".
2. Toegevoegd wordt een onderdeel 3, luidende:
3. op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 30 km per uur;

D

Artikel 21, onderdeel b, wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1. vervalt de zinsnede "het fietspad of".
2. Toegevoegd wordt een onderdeel 3, luidende:
3. op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 40 km per uur;

E

In artikel 24, vierde lid, wordt "E4 tot en met E9 of E11 tot en met E13" vervangen door: E4 tot en met E10, E12 of E13.

F

Artikel 25 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het tweede lid vervalt de zinsnede "overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde".
2. In het derde lid wordt de eerste volzin vervangen door: Op de parkeerschijf staat aan de getoonde zijde slechts één cijferreeks, die een aanduiding geeft van de kalenderuren, en die vanaf het begin van het parkeren in duidelijk leesbare cijfers tegen een contrasterende achtergrond in hele of halve uren het tijdstip weergeeft waarop met het parkeren is begonnen.

G

Artikel 41, tweede lid, komt te luiden:

2. Bestuurders van een motorvoertuig mogen, indien deze verlichting krachtens de Regeling voertuigen voor dat motorvoertuig is toegestaan, tegelijk met dimlicht of mistlicht aan de voorzijde bochtlicht, hoeklicht, manoeuvreerlichten, markeringslichten of staaklichten voeren, waarbij voor het mogen voeren van manoeuvreerlichten een maximumsnelheid geldt van 10 km per uur.

H

Artikel 41a, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel 1° komt te luiden:
 - 1°. in gebruik bij de politie of bij de bijzondere opsporingsdiensten, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de bijzondere opsporingsdiensten;
2. Onderdeel 4° komt te luiden:
 - 4°. in gebruik bij Rijkswaterstaat, bij de Inspectie Leefomgeving en Transport of bij de douane;

I

Artikel 60, tweede lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. de bestuurders of de passagiers van een brommobiel zonder gesloten carrosserie of een driewielig motorvoertuig zonder gesloten carrosserie van wie de zitplaats in deze brommobiel of dat motorvoertuig is voorzien van twee bevestigingspunten onder en één bevestigingspunt boven voor een autogordel overeenkomstig de typegoedkeuring van het voertuig zoals die gold op de datum waarop het voertuig in gebruik is genomen, en waarbij de autogordel voldoet aan artikel 5.6.47, derde en vierde lid, van de Regeling voertuigen of aan artikel 5.5.47, vierde en vijfde lid, van de Regeling voertuigen, mits van deze autogordel gebruik gemaakt wordt.

J

Aan artikel 61a wordt een volzin toegevoegd, luidend: Onder een mobiele telefoon wordt verstaan een apparaat dat bestemd is voor het gebruik van mobiele openbare telecommunicatiediensten.

K

In artikel 85 wordt onder vernummering van het bestaande derde lid tot vierde lid een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:

3. Het eerste en tweede lid zijn uitsluitend van toepassing, indien het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte.

L

Artikel 86d komt te luiden:

1. De geslotenverklaring krachtens bord C22a van bijlage 1 is niet van toepassing op vrachtauto's:

1°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV of volgens die aantekening de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2005 ligt of

2°. die niet worden aangedreven door een dieselmotor.

2. De geslotenverklaring krachtens bord C22a van bijlage 1 is voorts niet van toepassing op bestelauto's:

1°. waarvan blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer ligt na 31 december 2005 of

2°. die niet worden aangedreven door een dieselmotor.

3. De geslotenverklaring krachtens bord C22a van bijlage 1 is bovendien niet van toepassing op personenauto's:

1°. waarvan blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer is gelegen na 31 december 2005, indien deze voertuigen worden aangedreven door een dieselmotor of

2°. waarvan blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer is gelegen na 30 juni 1992, indien deze voertuigen niet worden aangedreven door een dieselmotor.

4. De geslotenverklaring krachtens bord C22a van bijlage 1 is ten slotte niet van toepassing op andere categorieën motorvoertuigen dan vrachtauto's, bestelauto's en personenauto's.

M

In bijlage I komt de omschrijving van verkeersbord C21 te luiden: Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, waarvan de som van de aslasten of de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven.

N

In bijlage I wordt in de omschrijving van de verkeersborden C22a en C22b "vrachtauto's" vervangen door: motorvoertuigen.

O

In bijlage I worden in de alfabetische en numerieke volgorde van de verkeersborden ingevoegd de in de bijlage bij dit besluit opgenomen verkeersborden met bijbehorende omschrijving.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2015.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

**Bijlage bij artikel I, onderdeel O, van het besluit van tot wijziging van het
Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (uitbreiding mogelijkheid milieuzones
en enkele technische aanpassingen)**

Bord

Omschrijving

F11



Verplicht gebruik passeerstrook (rijstrook om ingehaald te kunnen worden), uitsluitend bestemd voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h

Bord

Omschrijving

F12

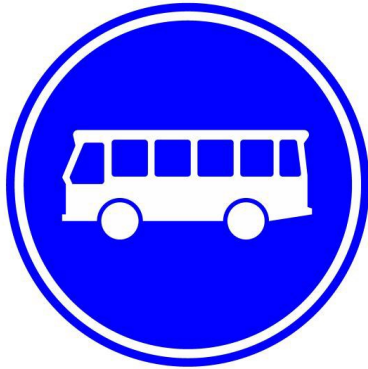


Einde verplicht gebruik passeerstrook voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h

Bord

Omschrijving

F13



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van
lijnbus

Bord

Omschrijving

F14



Einde busbaan of -strook

Bord

Omschrijving

F15



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van trams

Bord

Omschrijving

F16



Einde trambaan of -strook

Bord

Omschrijving

F17



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van
lijnbusen en trams

Bord

Omschrijving

F18



Einde bus- en trambaan of -strook

Bord

Omschrijving

F19



Verplichte rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van vrachtauto's en lijnbussen

Bord

Omschrijving

F20



Einde verplichte rijbaan of -strook voor vrachtauto's en lijnbussen

Bord

Omschrijving

F21



Verplichte rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van vrachtauto's

Bord

Omschrijving

F22

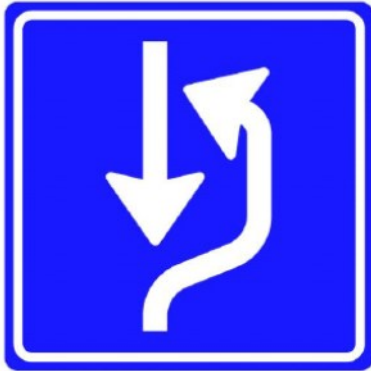


Einde verplichte rijbaan of -strook voor vrachtauto's

Bord

Omschrijving

L20



Uitwijkplaats rechts van de weg

Bord

Omschrijving

L21



Uitwijkplaats links van de weg

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit brengt een aantal wijzigingen aan in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990). Het betreft in het algemeen kleine verbeteringen en het herstel van redactionele fouten. De toelichting op de afzonderlijke onderdelen vindt plaats in het artikelsgewijze deel. Dit met uitzondering van de met deze wijziging gegeven mogelijkheid een milieuzone, waarmee met het oog op het halen van de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit de meest vervuilende auto's geweerd kunnen worden uit delen van de stad, niet langer uitsluitend in te stellen voor bepaalde vrachtauto's, maar ook voor categorieën oudere bestel- en personenauto's: onderdeel 2 van het algemeen deel van deze toelichting bevat daarover een uiteenzetting.

2. Uitbreiding mogelijkheid milieuzones

In het besluit van 23 maart 2009 tot wijziging van o.a. het RVV 1990 (Stb. 2009, 171), waarin de basis werd gelegd voor milieuzones voor vrachtauto's, werd al het voornemen aangekondigd deze zones ook mogelijk te maken voor bestelauto's. Op dat moment lag het in de bedoeling een basis voor deze uitbreiding neer te leggen in een wettelijke regeling die een stelsel van emissieklassen voor voertuigen zou bevatten. De regeling in het RVV 1990 zou dan daarop kunnen aansluiten met de concrete normen voor toegangsbeperking in de milieuzone. Uiteindelijk is besloten, vooral uit het oogpunt van vermindering van administratieve lasten, af te zien van dat onderdeel van het bij koninklijke boodschap van 10 mei 2011 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het vaststellen van emissieklassen van motorvoertuigen, het opnemen van enkele bepalingen met betrekking tot voertuigonderdelen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating tot het verkeer op de weg en het maximeren van de prijs van het rijbewijs (Kamerstukken 32 766). Daarom is nu, zoals aangekondigd in de nota naar aanleiding van het verslag bij dat wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2012/13, 32 766, nr. 7, blz. 1), aansluiting gezocht bij de op het kentekenbewijs al geregistreerde datum van eerste toelating tot het verkeer van de betreffende motorvoertuigen. Artikel I, onderdeel L, van dit besluit bevat daarvoor een uitbreiding van de werkingssfeer van het tot nu toe alleen voor vrachtauto's geldende artikel 86d van het RVV 1990. Het gaat hier om een mogelijke toegangsbeperking voor alleen specifieke typen oude motorvoertuigen. De beperking geldt uitsluitend na een verkeersbesluit daarover van de gemeente.

Onder de regeling vallen in ieder geval geen *bestelauto's*:

- die op benzine rijden, of
- die op diesel rijden als ze van na 2005 dateren.

En verder vallen onder de regeling ook geen *personenauto's*:

- die op benzine rijden en van na 30 juni 1992 dateren of
- die op diesel rijden en van na 2005 dateren.

Deze maatstaven sluiten geheel aan bij de speelruimte die de gemeente Utrecht nodig zou kunnen hebben, als enige gemeente die eerder een besluit heeft genomen tot instelling van een milieuzone breder dan alleen voor vrachtauto's. De motorvoertuigen die onder het verkeersbesluit van de gemeente vallen zijn in de milieuzone niet toegestaan. Het al bestaande verkeersbord C22a geeft de maximale reikwijdte van het verbodsbord aan, terwijl op een onderbord de beperkingen op het verbod staan die het gevolg zijn van het verkeersbesluit. De gemeente kan de toegangsbeperkingen tot de milieuzone bijvoorbeeld (blijven) instellen voor uitsluitend vrachtauto's en daarmee de toegang tot de zone vrij laten voor alle bestel- en personenauto's.

3. Overleg

Een ontwerp van dit besluit is voorgelegd aan het College van procureurs-generaal en aan de Expertgroep Voorbereiden van vtsPN (voorziening tot samenwerking Politie Nederland). De commentaren zijn verwerkt, waarbij in het bijzonder de motivering voor de nieuwe verkeersborden in de nota van toelichting is verbeterd. Vervolgens heeft voorhang plaatsgevonden bij de Eerste en Tweede Kamer ingevolge artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994.

4. Administratieve lasten en nalevingskosten

De wijzigingen hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten van burgers en bedrijfsleven. Nalevingskosten voor burgers en bedrijven zijn uitsluitend aanwezig bij invoering van de milieuzones voor bestelauto's en personenauto's. De omvang is afhankelijk van de concrete besluitvorming bij gemeenten over milieuzones, maar te verwachten is dat de mogelijkheden van de nieuwe regeling hooguit toepassing gaan vinden in enkele grote steden die moeite hebben om aan de luchtkwaliteitseisen te voldoen. Dat beperkt de gevolgen zeer. Voor de beperkingen in het gebruik van oudere voertuigen zal naar verwachting een compensatieregeling van toepassing zijn in de vorm van subsidie bij vervanging van oude bestelauto's.

5. Overige kosten

Het doorvoeren van de nieuwe verkeersborden kan beperkte financiële lasten veroorzaken bij wegbeheerders, maar omdat deze borden in het teken staan van het bieden van mogelijkheden tot verduidelijking van de huidige praktijk en niet een drastische verandering tot doel hebben, hoeft bij de invoering van dit besluit niet op stel en sprong de bebording te worden aangepast. Wegbeheerders kunnen dus werken met een eigen planning.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Onderdeel 1

Met dit onderdeel is de volgorde van definities in het RVV 1990 volledig alfabetisch gemaakt.

Onderdeel 2

Dit onderdeel vervangt een verkeerde verwijzing door de juiste verwijzing.

Onderdeel B

Met dit onderdeel wordt geregeld dat brede bromfietsen niet meer de mogelijkheid hebben het fiets/bromfietspad te gebruiken. Dit in verband met de gevaren die dit gebruik van het fiets/bromfietspad voor fietsers met zich meebrengt.

Onderdelen C en D

Deze onderdelen verhelderen tot wie de in het RVV 1990 geregelde snelheidsbeperking op het fietspad binnen en buiten de bebouwde kom zich richt: bromfietsen mogen daar immers niet komen, dus de werkingssfeer moet beperkt zijn tot gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor.

Onderdeel E

De opsomming in artikel 24, vierde lid, van het RVV 1990 bedoelde uitsluitend verkeersborden te noemen die een parkeergelegenheid aanduiden, maar was daarin niet volledig correct. Dat is met deze wijziging hersteld.

Onderdeel F

Met deze wijziging van het RVV 1990 wordt het afzonderlijke Besluit parkeerschijf, een ministeriële regeling, overbodig gemaakt. Dat gebeurt door de wezenlijke eisen die men aan een parkeerschijf moet stellen over te brengen naar het RVV 1990 en de mogelijkheid van een ministeriële regeling te schrappen. Het model van de parkeerschijf is daarmee niet meer exact voorgeschreven, maar de betekenis van dat model was toch al beperkt. Dat komt doordat alle modellen die elders in de Europese Unie zijn of worden voorgeschreven ook in Nederland geldig zijn.

Onderdeel G

Deze wijziging verwijdert uit het RVV 1990 enkele specifieke soorten van het gebruik van voertuigverlichting, waarvan de mogelijke aanwezigheid op zich aan het voertuig, dus los van het gebruik, al eerder is afgeschaft bij wijziging van de Regeling voertuigen. Het gaat hier om berm- en richtlichten. Daarentegen worden de manoeuvreerlichten toegevoegd, omdat zij ter uitvoering van internationale regelgeving sinds 1 januari 2014 volgens de Regeling voertuigen zijn toegestaan op personenauto's, bedrijfsauto's en bussen, uitsluitend bij een snelheid van maximaal 10 km per uur.

Onderdeel H

Niet helemaal compleet ten opzichte van de gewenste situatie was de opsomming in artikel 41a, eerste lid, RVV 1990, van de diensten en personen die op hun voertuig verlichte transparanten mogen voeren die informatie bieden over de bestemming of het gebruik van het voertuig. De opsomming is bij deze wijziging daarom aangevuld met de bijzondere opsporingsdiensten, met de Inspectie Leefomgeving en Transport en met de douane.

Onderdeel I

De uitzonderingsmogelijkheid voor het dragen van een helm voor bestuurders van zonder gesloten carrosserie uitgevoerde brommobielen of driewielige motorvoertuigen, namelijk als zij een autogordel dragen, was op een bepaald punt te rechtstreeks gekoppeld aan voertuigeisen. Dit was in het kader van de handhaving van de verkeersregels niet te controleren en daarom is de eis nu zo geformuleerd dat de bevestigingspunten van de gordel moeten zijn aangebracht overeenkomstig de typegoedkeuring van het voertuig. Indien bij een controle blijkt dat het voertuig is voorzien van autogordels, terwijl bij navraag bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) blijkt dat het voertuig is goedgekeurd zonder bevestigingspunten voor die gordel, dan is het voertuig onterecht van die gordels voorzien en moet de bestuurder een helm dragen.

Onderdeel J

Volgens artikel 61a van het RVV 1990 is het de bestuurder van de meeste voertuigen verboden tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden. Een definitie van het begrip mobiele telefoon was in dat artikel niet opgenomen, zodat men bij de handhaving van het verbod telkens moest terugvallen op de omschrijving in de nota van toelichting bij het besluit waarbij het verbod is ingevoerd (bekendgemaakt in Staatsblad 2002, 67). Dit is onpraktisch en daarom is deze omschrijving nu alsnog ongewijzigd opgenomen in een nieuwe volzin van artikel 61a RVV 1990.

Onderdeel K

In artikel 26 van het RVV 1990 was al opgenomen dat de speciale parkeerfaciliteiten voor gehandicapten uitsluitend gebruikt mogen worden als het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte. In artikel 85 was dat nog niet het geval, zodat de speciale parkeermogelijkheden buiten een gehandicaptenparkeerplaats zonder duidelijke redenen wat royaler waren dan op een gehandicaptenparkeerplaats. Daaraan is met deze wijziging nu een einde gekomen.

Onderdelen L en N

Met deze wijziging is gerealiseerd dat een milieuzone niet meer uitsluitend betrekking kan hebben op bepaalde vrachtauto's, maar ook op bepaalde bestelauto's en personenauto's. De verkeersborden C22a en C22b blijven op dezelfde wijze als vóór de wijziging het begin en einde van een milieuzone aangeven, maar door de tekst van artikel 86d te verruimen en in de omschrijving van het verkeersbord in bijlage I van het RVV 1990 het begrip "vrachtauto's" te vervangen door "motorvoertuigen" kunnen er meer

categorieën voertuigen onder vallen. De gemeente zal een onderbord kunnen gebruiken om binnen de maximale reikwijdte van de regeling een beperktere begrenzing van het toegangsverbod in te stellen. Met de wijziging is in het eerste lid van artikel 86d van het RVV 1990 het ongewijzigde regime voor vrachtauto's nu volledig opgenomen en zijn in het tweede en derde lid de maximaal in te stellen beperkingen voor bestelauto's en personenauto's geregeld.

Onderdeel M

Door in de omschrijving van de geslotenverklaring voor voertuigen boven een bepaalde totaal massa op te nemen dat deze geslotenverklaring ook geldt voor voertuigen waarvan de som van de aslasten diezelfde norm te boven gaat, blijft de gestelde norm over het totale gewicht hetzelfde als vóór de wijziging. Het meten van het gewicht is echter in de nieuwe situatie op veel meer plaatsen mogelijk, omdat het voertuig niet in één keer in zijn geheel gewogen hoeft te worden. De wijziging bestaat uit een aanpassing van de omschrijving van de betekenis van het verkeersbord C21 in bijlage I van het RVV 1990.

Onderdeel O

Met deze wijzigingen in bijlage I van het RVV 1990 worden op voorstel van de normcommissie verkeerstekens van het Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) een aantal nieuwe verkeersborden ingevoegd die vooral bijdragen aan de duidelijkheid in het verkeer in een aantal situaties.

Het betreft in de eerste plaats de mogelijkheid *tram- of busbanen of -stroken en de combinatie daarvan* aan te geven via gebodsborden in plaats van, zoals nu de praktijk is, via algemene verbodsborden met daarbij op een onderbord de uitzondering voor genoemde categorieën. Dezelfde verandering geldt voor het aangeven van *de rijbaan of rijstrook die uitsluitend bestemd is voor lijnbussen en vrachtauto's of uitsluitend voor vrachtauto's*. Het betreft hier de nieuwe borden F13 tot en met F22. Met plaatsing van de nieuwe borden F19 en F 21 wordt voor lijnbussen en vrachtauto's, respectievelijk voor alleen vrachtauto's tevens bereikt dat zij niet op een andere rijstrook mogen rijden dan de speciaal voor deze categorieën bestemde rijstrook.

In de tweede plaats was eenduidigheid in de bebording gewenst voor *passeerstroken*, waarin landbouwvoertuigen rijden of even stilstaan om het andere verkeer de gelegenheid te bieden sneller te kunnen doorrijden. De wijziging brengt door een nieuw verkeersbord in de vorm van gebodsbord F11 deze eenduidigheid. Grote voordelen van ondersteuning van deze verkeersmaatregel vanuit het RVV 1990 zijn bovendien dat er door plaatsing van het nieuwe bord een verplichting ontstaat voor bestuurders van landbouwvoertuigen om de passeerstroken werkelijk te gebruiken en dat de stroken niet meer kunnen worden gebruikt door overig verkeer als oneigenlijke parkeerplaats.

En ten slotte wordt een nieuw informatief verkeersbord ingevoerd om een *uitwijkplaats op smalle wegen* mee te kunnen aangeven. Dit is wenselijk, omdat er een duidelijke behoefte is gebleken om weggebruikers in dit soort gevaarlijke situaties te helpen. Daarom zijn in de praktijk in dit soort situaties inmiddels veel verschillende door wegbeheerders zelf bedachte borden geplaatst. Die veelvormigheid in borden doet

enigszins afbreuk aan de duidelijkheid die juist het belangrijkste motief is om dit soort borden te plaatsen, dus er is een voldoende motief om nu een standaardmodel aan te bieden. De nieuwe borden, het zijn er twee om uitwijkplaatsen aan beide zijden van de weg helder te kunnen aanduiden, hebben de nummers L20 en L21 gekregen.

Artikel II

De datum van 1 januari is een van de zogeheten vaste verandermomenten van regelgeving. Een invoeringstermijn op een eerder moment dan twee maanden na plaatsing in het Staatsblad wordt niet bezwaarlijk geacht, gegeven het technische karakter van de wijzigingen en het in het algemeen ontbreken van de noodzaak voor belanghebbenden al voor de inwerkingtreding voorbereidingen te treffen om de wijzigingen te kunnen uitvoeren. Waar voorbereiding op onmiddellijke uitvoering gewenst kan zijn, te weten de ruimere toepassing van milieuzones in Utrecht, is al in 2013 een raadsbesluit van die strekking genomen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen