
90

Besluit van 17 maart 2008, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Reglement rijbewijzen, 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), verband houdende met de doeltreffendheid in de praktijk en enkele technische wijzigingen

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 15 januari 2008, nr. HDJZ/AWW/2007-1565, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, 13, tweede lid, 14, 71 en 111, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 7 februari 2008, nr. W09.08.0015/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 maart 2008, nr. HDJZ/AWW/2008-271, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. na onderdeel d wordt, onder verlettering van onderdeel da tot db, een onderdeel ingevoegd, luidende:

da. bedrijfsauto: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel h, van het Voertuigreglement;

2. na onderdeel aca wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
acb. puntstuk: meerhoekig vlak op het wegdek, opgenomen bij splitsingen of samenvoegingen van wegen, rijstroken of rijbanen;

3. onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel aq door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
ar. zitplaats: zitplaats als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel bo, van het Voertuigreglement;

B

In artikel 2a wordt aan het slot, onder vervanging van de punt aan het slot door een komma, ingevoegd: tenzij anders is bepaald.

C

Aan artikel 4 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste en het tweede lid gebruiken personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen, het fietspad, het fiets/bromfietspad, het trottoir of het voetpad. Zij gebruiken de rijbaan indien een fietspad, een fiets/bromfietspad, een trottoir of een voetpad ontbreekt.

D

In artikel 10, eerste lid, tweede volzin wordt «Zij» vervangen door:
Deze bestuurders en voetgangers die een aanhangwagen voortbewegen die kennelijk bestemd is om door een motorvoertuig te worden voortbewogen,.

E

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. onderdeel b komt als volgt te luiden:
 - b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
 1. op het fietspad of het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
 2. op de rijbaan 45 km per uur;
2. er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

F

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt als volgt te luiden:
 - b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
 1. op het fietspad of het fiets/bromfietspad 40 km per uur;
 2. op de rijbaan 45 km per uur;
2. na onderdeel b wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

G

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt na «autobussen» ingevoegd: , niet zijnde T100-bussen,.
2. De onderdelen b tot en met d worden geletterd c tot en met e.
3. Na onderdeel a wordt een onderdeel b toegevoegd, luidende:
 - b. voor kampeerauto's, als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel y, van het Voertuigreglement, die volgens het kentekenbewijs behoren tot de categorie bedrijfsauto's en waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg, 80 km per uur;
4. In onderdeel e wordt «snorfietsers» vervangen door: snorfietsen.

H

Artikel 25 komt te luiden:

Artikel 25

1. Het is verboden in een parkeerschijf-zone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.
2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan indien het motorvoertuig overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde is voorzien van een achter de voorruit geplaatste, duidelijk zichtbare parkeerschijf.
3. Op de parkeerschijf staat het tijdstip aangegeven waarop met parkeren is begonnen. Dit tijdstip wordt uitsluitend handmatig ingesteld. Een parkeerschijf, voorzien van een mechanisme dat het tijdstip van aankomst automatisch instelt of verschuift, wordt niet gebruikt.
4. Bij het instellen mag het tijdstip van aankomst naar boven worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken.
5. Indien op een onderbord dagen of uren zijn vermeld, gelden het tweede tot en met het vierde lid slechts gedurende die dagen of uren.

I

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

1. voor de tekst wordt «1.» geplaatst.
2. er wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:
 2. Indien op een onderbord een maximale parkeerduur is vermeld, is artikel 25, tweede lid, van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de parkeerplaats niet hoeft te zijn voorzien van een blauwe streep.

J

Artikel 32, eerste lid, komt te luiden:

1. Bestuurders van een motorvoertuig, een bromfiets, een snorfiets, een gehandicaptenvoertuig dat is uitgerust met een verbrandingsmotor, of een gehandicaptenvoertuig dat is uitgerust met een elektromotor en voorzien van een gesloten carrosserie, voeren bij dag, indien het zicht

ernstig wordt belemmerd, en bij nacht dimlicht. Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig dat is uitgerust met een elektromotor en niet is voorzien van een gesloten carrosserie voeren alsdan de in artikel 5.18.43, eerste lid, van het Voertuigreglement bedoelde lichten.

K

In artikel 34, eerste lid, wordt na de eerste volzin een volzin opgenomen, luidende:

In dat geval hoeven die bestuurders geen dimlicht te voeren.

L

Artikel 35 komt te luiden:

Artikel 35

1. Fietsers en bestuurders van een wagen voeren bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, of bij nacht voor- en achterlicht.

2. Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, dat niet is uitgerust met een motor, voeren bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, of bij nacht voor- en achterlicht indien zij gebruik maken van de rijbaan, het fietspad of het fiets/bromfietspad.

M

Artikel 41 komt te luiden:

Artikel 41

1. Onverminderd artikel 32, eerste lid, mogen bestuurders van een motorvoertuig bij dag dagrijlicht voeren. Het dagrijlicht wordt niet tegelijk met enig ander licht aan de voorzijde van het voertuig gevoerd.

2. Bestuurders van een motorvoertuig mogen tegelijk met dimlicht of mistlicht aan de voorzijde bermlicht, richtlicht of markeringslichten voeren.

N

Na artikel 58 wordt een paragraaf ingevoegd luidende:

§ 26a. Zitplaatsen

Artikel 58a

1. Tijdens deelname aan het verkeer worden passagiers alleen vervoerd indien zij zijn gezeten op zitplaatsen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op:

a. autobussen waarin het vervoer van staande passagiers is toegestaan, bij incidenteel gebruik van het gangpad of toilet in autobussen zonder staanplaatsen en bij het vervoer van personen als bedoeld in artikel 61b, tweede lid, onderdelen a, b en d;

b. het vervoer van passagiers jonger dan 18 jaren en met een lengte van minder dan 1,35 meter die gebruik maken van een voor deze passagiers geschikte zitgelegenheid die deel uitmaakt van de constructie van het voertuig, hierin deugdelijk is bevestigd en is voorzien van autogordels;

c. het vervoer van passagiers die gebruik maken van een rolstoel als bedoeld in artikel 59, vierde lid;

d. het vervoer van personen op de bagagedrager door fietsers met uitzondering van snorfietsers.

3. Het is bestuurders verboden passagiers te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

O

Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. in het eerste lid wordt «een motorvoertuig of een bromfiets» vervangen door: een personenauto, een bedrijfsauto, een driewielig motorvoertuig met gesloten carrosserie of een brommobiel.

2. in het tweede lid wordt «de in het eerste lid genoemde voertuigen» vervangen door: een personenauto, een bedrijfsauto, een driewielig motorvoertuig met gesloten carrosserie of een brommobiel.

3. het vijfde lid komt te luiden:

5. Het eerste lid, tweede volzin, en het tweede lid zijn niet van toepassing tijdens vervoer in taxi's. In taxi's waarin geen kinderbeveiligingssysteem aanwezig is, worden passagiers die jonger zijn dan 18 jaren en met een lengte van minder dan 1,35 meter op een andere zitplaats dan een van de voorste zitplaatsen vervoerd.

4. het zesde lid komt te luiden:

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

P

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt na «bromfietsen,» ingevoegd: brommobielen zonder gesloten carrosserie,.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. onderdeel d vervalt.
- b. onderdeel e wordt geletterd d.

Q

Artikel 61a wordt als volgt gewijzigd:

1. na «bromfiets» wordt ingevoegd:;, snorfiets.

2. na «gehandicaptenvoertuig» wordt ingevoegd: dat is uitgerust met een motor.

R

Artikel 61b, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. op het vervoer van personen in de laadruimte van een ambulance of dierenambulance en op het vervoer van rolstoelinzittenden op de daarvoor ingerichte plaatsen in de laadruimte van een voertuig dat blijkens een aantekening op het kentekenbewijs speciaal is uitgerust voor rolstoelvervoer.

S

Artikel 63a wordt vernummerd tot artikel 63b en komt te luiden:

Artikel 63b

1. Wanneer verkeerstekens die een maximumsnelheid aanduiden een hogere snelheid aangeven dan :
 - a. de in de artikelen 20, onderdeel b, 21, onderdeel b, en 22 vastgestelde maximumsnelheden, of
 - b. de ingevolge een ministeriële regeling krachtens artikel 86a geldende maximumsnelheid, of
 - c. de in artikel 45 aangegeven snelheid, geldt de laagste aangegeven snelheid.
2. Indien zowel door verkeerstekens op borden als door elektronische signaleringsborden een maximumsnelheid wordt aangegeven, geldt de laagste aangegeven maximumsnelheid.

T

Na artikel 63 wordt een artikel ingevoegd luidende:

Artikel 63a

Tijdelijke geplaatste of toegepaste verkeerstekens op het wegdek gaan boven ter plekke aangebrachte andere verkeerstekens op het wegdek, voor zover deze verkeerstekens onverenigbaar zijn.

U

In paragraaf 2 Verkeersborden wordt een artikel ingevoegd luidende:

Artikel 64a

Verkeersborden mogen op een elektronisch signaleringsbord worden weergegeven.

V

Artikel 70, vierde lid, komt te luiden:

4. De tram/buslichten gelden tevens voor bestuurders van voertuigen, niet zijnde een lijnbus, die een busbaan of een busstrook gebruiken waarop het licht betrekking heeft.

W

Artikel 76 komt te luiden:

Artikel 76

1. Een doorgetrokken streep die zich niet langs de rand van de rijbaanverharding bevindt, heeft de volgende betekenis:
 - a. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, met verkeer in beide richtingen: bestuurders mogen de streep niet naar links overschrijden en zich niet links van de streep bevinden, tenzij aan de rechterzijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;

b. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, voor verkeer in één richting: bestuurders mogen de streep niet overschrijden, tenzij tussen de bestuurder en de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht.

2. Indien de streep zich bevindt tussen de naast de spitsstrook gelegen rijstroken en spitsstroken: bestuurders mogen de doorgetrokken streep overschrijden.

X

Artikel 77 komt te luiden:

Artikel 77

1. Bestuurders mogen verdrijvingsvlakken en puntstukken niet gebruiken.

2. Het eerste lid is niet van toepassing wanneer bestuurders een spitsstrook volgen die een splitsing of samenvoeging van wegen, rijstroken of rijbanen passeert.

Y

Artikel 78 komt te luiden:

Artikel 78

1. Bestuurders die de rijbaan volgen zijn verplicht op een kruispunt de richting te volgen die de voorsorteerstrook waarop zij zich bevinden aangeeft. Een in een voorsorteerstrook gelegen fietsstrook maakt deel uit van deze voorsorteerstrook.

2. Bestuurders die de doorgaande rijbaan verlaten en daartoe een uitrijstrook volgen, zijn ter hoogte van de daarin aangebrachte pijlen verplicht om de richting te volgen die de uitrijstrook waarop zij zich bevinden, aangeeft.

Z

Artikel 81 wordt als volgt gewijzigd:

1. in de eerste volzin wordt «bestuurders van een lijnbus en bestuurders van een autobus» vervangen door: bestuurders van een lijnbus, een autobus of een tram.

2. in de tweede volzin wordt «bestuurders van een lijnbus» vervangen door: bestuurders van een lijnbus of een tram.

AA

In artikel 92, eerste lid, wordt na «14 tot en met 27,» ingevoegd: 30, eerste lid,.

AB

In artikel 96 komt de tekst boven de kolommen te luiden:

Artikel 96

1. De in de rechterkolom genoemde borden volgens het model van bijlage 2, behorende bij het met ingang van 1 november 1991 ingetrokken Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181), blijven van

kracht. Zij hebben de betekenis die is toegekend aan de overeenkomstige in de linker kolom genoemde borden opgenomen in bijlage 1 van het RVV 1990.

2. In afwijking van het eerste lid behouden de in de rechter kolom genoemde borden 46 en 47 de betekenis die daaraan is toegekend in het in het eerste lid, eerste volzin, genoemde reglement. Zij blijven van kracht tot 1 januari 2009.

ARTIKEL II

Artikel 8, tweede lid, onderdeel d, onderdeel 4° van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer komt te luiden:

4°. de dagen of uren waarop een beperking als bedoeld in 1° en 2° geldt en, voor zover:

– het verkeersbord E6 betreft, de dagen of uren waarop het in het tweede lid van artikel 26 van het RVV 1990 bedoelde gebruik van de parkeerschijf van toepassing is, en

– het verkeersbord E10 betreft, de dagen of uren waarop het in het tweede lid van artikel 25 van het RVV 1990 bedoelde gebruik van de parkeerschijf van toepassing is;

ARTIKEL III

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 15, tweede lid, komt te luiden:

2. Voor de bepaling van het aantal wielen worden twee op dezelfde as gemonteerde wielen als een wiel beschouwd, indien de afstand tussen de middens van de contactvlakken van deze wielen met de grond kleiner is dan 460 mm.

B

Aan artikel 71 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Voor de bepaling van het aantal wielen worden twee op dezelfde as gemonteerde wielen als een wiel beschouwd, indien de afstand tussen de middens van de contactvlakken van deze wielen met de grond kleiner is dan 460 mm.

ARTIKEL IV

Het Voertuigreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Na onderdeel aj van artikel 1.1 wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

aj1. meeneemheftruck: motorvoertuig met beperkte snelheid, zonder laadruimte, uitgerust met een hefinrichting waarvan het zwaartepunt van de te heffen last tussen de wielen ligt en dat zelfstandig voor laad- en losactiviteiten kan worden ingezet;

B

In artikel 5.1.5, tweede lid, van het Voertuigreglement wordt «de in afdeling 9 van dit hoofdstuk aan fietsen gestelde eisen» vervangen door: de in de afdelingen 9 en 18, paragraaf 4, van dit hoofdstuk aan fietsen gestelde eisen.

C

Aan artikel 5.18.12 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onder a, mag een meeneemheftruck bevestigd aan de achterzijde van een voertuig, dat is ingericht voor het vervoer van goederen, meer dan 1,00 m doch niet meer dan 1,20 m achter het voertuig uitsteken.

ARTIKEL V

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 «45 tot en met 61a» vervangen door: 45 tot en met 58, 59 tot en met 61a.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 april 2008, met uitzondering van artikel I, onderdelen A, onderdeel 1, G tot en met J, L, O tot en met Q, V, W, Y en Z, dat in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

's-Gravenhage, 17 maart 2008

Beatrix

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

Uitgegeven de *zevenentwintigste* maart 2008

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

NOTA VAN TOELICHTING

§ 1 Algemeen

Dit besluit bevat enige wijzigingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Reglement rijbewijzen, 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), ter oplossing van problemen die bij de toepassing van deze regelgeving in de praktijk zijn gebleken. Verder bevat het besluit enige wijzigingen van technische aard.

§ 2 Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Het besluit bevat nieuwe definities van «bedrijfsauto», «puntstuk» en «zitplaats» in artikel 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dit is wenselijk om de bepaalde regels uit het RVV 1990 daarop van toepassing te laten zijn, dan wel de toepasselijkheid daarvan te verduidelijken. Ten aanzien van de «zitplaats» bevat dit besluit daarnaast een nieuwe gedragsregel. Hierna is een en ander nader toegelicht.

Sinds 1 maart 2006 zijn de regels in het RVV 1990 met betrekking tot het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen gewijzigd (Stb. 69). In die regels wordt verwezen naar de zitplaats, zonder dat een definitie daarvan is opgenomen. In die omissie is nu voorzien doordat een definitie is opgenomen, die is ontleend aan de definitie van «zitplaats» in artikel 1.1, onderdeel bo, van het Voertuigreglement (Vtr). Daarnaast is deze definitie wenselijk in verband met het bepaalde in het nieuwe artikel 58a RVV 1990. Bij de toelichting op artikel 1, onderdeel N, is hierop nader ingegaan.

Artikel I, onderdelen B en P

Artikel 2b RVV 1990 regelt dat de bepalingen van het besluit betreffende fietsen en bromfietsen, in plaats van de regels betreffende bromfietsen, bromfietzers en passagiers van bromfietsen, mede van toepassing zijn op snorfietsen en snorfietzers, tenzij anders is bepaald. Een voorbeeld van zo'n afwijkende bepaling is artikel 5, derde lid, RVV 1990 dat bepaalt dat snorfietzers slechts met uitgeschakelde motor gebruik mogen maken van het onverplichte fietspad en artikel 22, aanhef en onder d, RVV 1990 dat bepaalt dat, voor zover niet ingevolge andere artikelen een lagere maximumsnelheid geldt, voor snorfietsen een maximumsnelheid geldt van 25 km per uur.

Artikel 2a RVV 1990 regelt dat de bepalingen van het besluit betreffende motorvoertuigen en bestuurders en passagiers van motorvoertuigen, in plaats van de regels betreffende bromfietsen, bromfietzers en passagiers van bromfietzers, mede van toepassing zijn op brommobielen en bestuurders en passagiers van brommobielen. Anders dan artikel 2b RVV 1990 bevat artikel 2a RVV 1990 daarbij niet de uitzondering dat die bepalingen mede van toepassing zijn, tenzij anders is bepaald. Een voorbeeld waarin in het RVV 1990 voor brommobielen een andere bepaling geldt dan ten aanzien van motorvoertuigen is bijvoorbeeld artikel 22, aanhef en onder c, RVV 1990 dat bepaalt dat, voor zover niet ingevolge andere artikelen een lagere maximumsnelheid geldt, voor brommobielen een maximumsnelheid geldt van 45 km per uur.

Omdat voor de artikelen 2a en 2b RVV 1990 eenzelfde redenering geldt, is artikel 2a RVV 1990 door de toevoeging «tenzij anders is bepaald» in opzet en redactie gelijkvormig geworden aan artikel 2b RVV 1990.

Ingevolge artikel 60 RVV 1990 geldt de helmdraagplicht voor bestuurders en passagiers van bromfietsen. Artikel 60, tweede lid, onderdelen d en e, zondert bepaalde categorieën brommobielen uit van de helmdraagplicht. Blijkens de nota van toelichting bij het Besluit van 18 oktober 2001, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement (wijzigingen helmdraagplicht) (Stb. 519) was het uitdrukkelijk de bedoeling voor de bestuurder en passagiers van de overige categorieën brommobielen de helmdraagplicht in te voeren, omdat zij de bescherming missen die de bestuurder en passagiers van de in artikel 60, tweede lid, onderdelen d en e genoemde categorieën brommobielen wel hebben.

Door artikel 2a RVV geldt de helmdraagplicht niet voor brommobielen, tenzij anders is bepaald. Omdat artikel 60, eerste lid, RVV 1990 niet anders bepaalde, gold de helmdraagplicht echter niet voor de bestuurder en passagiers van alle brommobielen. Gelet op het doel van de helmdraagplicht was het wenselijk deze ook te laten gelden voor de bestuurder en passagiers van brommobielen zonder gesloten carrosserie en zonder gordels. Het gewijzigde artikel 60 RVV 1990 voorziet hierin.

Artikel I, onderdeel C

Met de toevoeging van het vierde lid aan artikel 4 RVV 1990 is uitvoering gegeven aan een toezegging van mijn ambtsvoorganger aan de Tweede Kamer om te regelen dat skaters niet meer alleen op het voetpad hoeven te rijden.

Artikel I, onderdeel D

De wijziging van artikel 10, eerste lid, RVV 1990 maakt het mogelijk op te treden tegen op het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterspad geparkeerde aanhangwagens, die daar met de hand zijn geparkeerd. Voorheen kon alleen tegen op de genoemde weggedeelten geparkeerde aanhangwagens worden opgetreden wanneer deze daar door bestuurders zijn geparkeerd. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk op te kunnen treden tegen fout geparkeerde aanhangwagens op die weggedeelten, ongeacht de wijze waarop die daar zijn geparkeerd.

Artikel I, onderdelen E en F

In artikel 20 en 21 RVV 1990 is de maximumsnelheid van de bromfiets geregeld. Voorheen was de maximumsnelheid van de bromfiets 30 km per uur binnen de bebouwde kom en 40 km per uur daarbuiten. Directe aanleiding voor de wijziging van het snelheidsregime van de bromfiets is geweest dat de bromfiets sinds enige tijd op de meeste plaatsen binnen de bebouwde kom op de rijbaan moet rijden in plaats van op het fietspad. Door het verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets op de rijbaan tot 45 km per uur zijn de snelheidsverschillen tussen bromfietzers en het autoverkeer op de rijbaan zowel binnen als buiten de bebouwde kom verkleind, hetgeen de veiligheid en de doorstroming van het verkeer ten goede komt. Bromfietzers die op de rijbaan beter kunnen meekomen met het autoverkeer rijden meer tussen de auto's dan rechts ervan, waardoor minder aanrijdingen plaatsvinden tussen rechtsafslaande auto's en rechtdoorgaande bromfietzers. Ditzelfde speelt uiteraard op wegen zonder fietspaden. Waar een lagere algemene snelheidslimiet van

toepassing is (bijvoorbeeld in 30 km-gebieden), geldt deze limiet vanzelfsprekend ook voor de bromfiets.

De maximumsnelheid van 45 km per uur op de rijbaan is gelijk aan de constructiesnelheid van de bromfiets en ook gelijk aan de maximumsnelheid die reeds voor brommobielen geldt. De maximumsnelheid van de bromfiets op het fiets/bromfietspad is 30 km per uur binnen de bebouwde kom en 40 km per uur buiten de bebouwde kom. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat waar de bromfiets zich op het gebied bevindt dat bij uitstrek voor langzaam verkeer is bedoeld, uit overwegingen van verkeersveiligheid een verhoging van de snelheidslimiet niet aan de orde is geweest.

De maximumsnelheid van gehandicaptenvoertuigen op de rijbaan, die in het RVV 1990 hetzelfde snelheidsregime kennen als de bromfiets, is op dezelfde manier gewijzigd.

Artikel 7 RVV 1990 staat het bestuurders van een gehandicaptenvoertuig toe het trottoir en het voetpad te gebruiken. Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, dat is uitgerust met een motor, kunnen daarmee snelheden bereiken die de snelheid van voetgangers ver te boven gaan. Daardoor kunnen op het trottoir en het voetpad gemakkelijk situaties ontstaan die vooral voor voetgangers tot letsel kunnen leiden. Omdat dit vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk is, mogen ingevolge het toegevoegde onderdeel c in artikel 20 RVV 1990 bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, dat is uitgerust met een motor, op het trottoir en het voetpad niet sneller rijden dan 6 km per uur. Die snelheid komt overeen met de gemiddelde snelheid van een voetganger.

Artikel 1, onderdeel G

In de praktijk is gebleken dat er onduidelijkheid was ten aanzien van de maximumsnelheid van T100-bussen op autowegen. Door middel van de wijziging van artikel 22, onderdeel a, RVV 1990 in samenhang met artikel 22a RVV 1990 is verduidelijkt dat de maximumsnelheid van T100-bussen op autowegen net zo hoog is als die op autosnelwegen, te weten 100 km per uur.

Een kampeerauto met een toegestane massa van meer dan 3500 kg kan zijn gebaseerd op een personenauto of een vrachtauto. Artikel 1, onderdeel ao, definieert een vrachtauto als een motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane massa meer bedraagt dan 3500 kg. Voor vrachtauto's geldt ingevolge artikel 22, aanhef en onder a, RVV 1990 een maximumsnelheid van 80 km per uur. Of voor kampeerauto's met een toegestane massa van meer dan 3500 kg een maximumsnelheid geldt van 80 km per uur wordt daardoor afhankelijk van het antwoord op de vraag of een dergelijke kampeerauto is afgeleid van een vrachtauto. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid is het ongewenst dat een vrachtauto die is ingericht als kampeerauto de regels volgt die gelden voor personenauto's. De wijziging van artikel 22, aanhef en onder a, RVV 1990 heeft hierin voorzien.

Met uitzondering van artikel 22, aanhef en onder d, RVV 1990 was in het gehele besluit sprake van «snorfietsen». Alleen in artikel 22, aanhef en onder d, RVV 1990 was er sprake van «snorfietsers». Door de wijziging van artikel 22, aanhef en onder d, RVV 1990 is dit onnodige verschil in redactie in het besluit opgeheven.

Artikel I, onderdeel H

Een parkeerschijf moet duidelijk zichtbaar worden geplaatst (art. 25, tweede lid, RVV 1990). In de praktijk controleerde de politie logischerwijze op zichtbaarheid achter de voorruit. Bij strafrechtelijke vervolging omdat de parkeerschijf niet achter de voorruit zichtbaar was, kwam het bij wijze van verweer op de zitting voor dat de betrokkene verklaart de schijf wel degelijk zichtbaar te hebben geplaatst, bijvoorbeeld op de hoedenplank achter de achterraut. Om de handhaving van de regel omtrent de zichtbaarheid van de parkeerschijf te versimpelen en efficiënter te maken, is de regel aangescherpt in die zin dat de parkeerschijf duidelijk zichtbaar achter de voorruit moet worden aangebracht.

Verder is bepaald dat de tijd van aankomst uitsluitend handmatig mag worden ingesteld. In de praktijk wordt gebruik gemaakt van parkeerschijven die zijn voorzien van een mechanisme dat de tijd van aankomst automatisch doorschuift, waardoor de toegestane parkeerduur automatisch en in strijd met het doel van de regeling continu wordt verlengd. Door de betrokken wijziging is het gebruik van dergelijke parkeerschijven aan banden gelegd.

In artikel 2 van het Besluit parkeerschijf was bepaald dat de parkeerschijf zodanig moet worden ingesteld, dat de pijl het tijdstip van aankomst aangeeft. Bij het instellen mag het tijdstip van aankomst naar boven worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur. In de handhavingpraktijk is gebleken dat men in het algemeen onbekend is met deze regel, waarschijnlijk omdat deze niet in het RVV 1990, maar in het Besluit parkeerschijf was opgenomen. Daarom is de betrokken bepaling nu in het RVV 1990 zelf opgenomen.

Artikel I, onderdeel I, en artikel II

Artikel 8, tweede lid, onderdeel d, onderdeel 4°, BABW maakte het alleen mogelijk bij bord E10 (parkeerschijfzone met verplicht gebruik van parkeerschijf, tevens parkeerverbod indien er langer wordt geparkeerd dan de parkeerduur die op het bord is aangegeven) de maximale duur aan te geven waarop – met gebruik van een parkeerschijf – mag worden geparkeerd. Bij met name de gemeentelijke wegbeheerders is er behoefte door middel van onderborden ook voor het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats de maximale duur aan te geven waarop – met gebruik van een parkeerschijf – mag worden geparkeerd. De wijziging van artikel 8, tweede lid, onderdeel d, onderdeel 4°, BABW maakt dit mogelijk. De wijziging van artikel 26 RVV 1990 regelt het verbod langer te parkeren dan op het onderbord is aangegeven en anders te parkeren dan met een parkeerschijf. Overtreding van het verbod is een strafbaar feit krachtens artikel 92 RVV 1990.

Anders dan bij een parkeerzone het geval is, hoeft een gehandicaptenparkeerplaats waarbij is aangegeven dat een maximale parkeerduur geldt en een parkeerschijf moet worden gebruikt, niet te worden aangegeven door middel van een blauwe streep.

Artikel I, onderdeel J, en artikel IV, onderdeel B

Bij het besluit van 27 mei 1999, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer met betrekking tot de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig (Stb. 268) is artikel 32 RVV 1990 aangevuld in die zin dat ook bestuurders van gehandicaptenvoertuigen verplicht zijn bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij

nacht dimlicht te voeren. Het argument voor deze aanvulling was dat gehandicaptenvoertuigen op grond van het Vtr moeten zijn voorzien van groot licht en dimlicht. Dit is echter niet helemaal correct. Het Vtr bevat die verplichting in artikel 5.10.51 alleen ten aanzien van gehandicaptenvoertuigen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor of een elektromotor en voorzien zijn van een gesloten carrosserie. In artikel 5.18.43 Vtr wordt ten aanzien van gehandicaptenvoertuigen die zijn uitgerust met een elektromotor en die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie bepaald dat die moeten zijn voorzien van licht(en) en achterlicht(en). Verder is in artikel 5.1.5 Vtr bepaald dat gehandicaptenvoertuigen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor en niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie ook ten aanzien van de verlichting moeten voldoen aan de eisen die voor bromfietsen zijn gesteld. Tot slot zijn in het geheel geen verlichtingseisen gesteld aan gehandicaptenvoertuigen zonder motor. Bovendien is de verplichting niet van toepassing op gehandicaptenvoertuigen die van het voetpad of het trottoir gebruik maken en die van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken. Het RVV 1990 ging daarmee in artikel 32 ten aanzien van bestuurders van een gehandicaptenvoertuig zonder noodzaak veel verder dan het Vtr. Door de wijziging van artikel 32 RVV 1990 en artikel 5.1.5, tweede lid, Vtr is dit onnodige verschil gecorrigeerd.

Uiteraard is het de bedoeling dat bestuurders van gehandicaptenvoertuigen bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd en bij nacht deze verlichting voeren. De verplichting om verlichting te voeren is daarbij niet beperkt tot weggedeelten bestemd voor voertuigen, maar geldt ook voor die weggedeelten waarop zich uitsluitend voetgangers bevinden, zoals bijvoorbeeld voetgangersgebieden in binnensteden en voetpaden in parken.

Artikel I, onderdeel K

Artikel 34, eerste lid, RVV 1990 staat het bestuurders van een motorvoertuig en van een gehandicaptenvoertuig toe bij mist, sneeuwval of regen, die het zicht ernstig belemmert, mistlicht aan de voorzijde van het voertuig te voeren. Bij het voeren van mistlicht kan het voorkomen dat de bestuurder daarbij door de weerschijs van het eigen dimlicht wordt verblind. Daarom hoeft de bestuurder bij deze weersomstandigheden indien hij mistlicht aan de voorzijde van het voertuig voert, geen dimlicht te voeren.

Artikel I, onderdeel L

Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, dat niet is uitgerust met een motor, worden verplicht bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, of bij nacht voor- en achterlicht te voeren indien zij gebruik maken van de rijbaan, het fietspad of het fiets/bromfietspad. De verplichting is ingevoerd omdat het vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk is deze bestuurders zichtbaar te maken voor de overige bestuurders op het fietspad en het fiets/bromfietspad.

Artikel I, onderdeel M

Bij het besluit van 31 augustus 1999, houdende wijziging van het Voertuigreglement met betrekking tot verlichting (Stb. 394) is artikel 5.2.57 van het Vtr gewijzigd in die zin dat personenauto's mogen zijn voorzien van dagrijlichten die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/756/EEG (PbEG 27 september 1976, L 262). Daarbij is over het hoofd gezien ook het RVV 1990 dienovereenkomstig te wijzigen. De betrokken wijziging van artikel 41, eerste lid, RVV 1990 heeft deze omissie hersteld. Hierbij wordt

opgemerkt dat de dagrijlichten alleen bij dag mogen worden gevoerd. Bij schemer, duisternis, slecht zicht overdag en in tunnels moet in plaats van het dagrijlicht het dimlicht worden gevoerd.

Artikel I, onderdeel N, en artikel V

Deze bepaling maakt expliciet dat passagiers dienen te worden vervoerd op zitplaatsen die voor dat doel zijn geconstrueerd en derhalve niet op geïmproviseerde zitplaatsen of zitplaatsen voor gebruik tijdens stilstand, zoals bijvoorbeeld zithoeken van kampeerauto's. Deze verplichting is opgenomen uit een oogpunt van de bescherming van passagiers. Aan zitplaatsen en de constructie daarvan worden immers eisen gesteld. Ook voor het gebruik van zitplaatsen gelden verplichtingen ter bescherming van passagiers. Het betreft met name het gebruik van autogordels en kinderbeschermingsmiddelen.

Deze verplichting geldt niet waar deze niet zinvol is, dan wel niet kan worden gehandhaafd: in autobussen waarin het vervoer van staande passagiers is toegestaan en bij incidenteel gebruik van het gangpad of toilet in autobussen zonder staanplaatsen.

Verder geldt de verplichting niet in het geval dat in de auto extra zitplaatsen voor kinderen zijn aangebracht. Dit gebeurt met name in stationcars. Deze zitplaatsen voldoen niet aan de definitie van «zitplaats» in artikel 1, onderdeel ar, RVV 1990. Het tweede lid, onderdeel b, maakt het gebruik van deze zitplaatsen voor kinderen door kinderen mogelijk, mits de zitplaats speciaal voor hen geschikt is, de zitplaats deel uitmaakt van de constructie van het voertuig, deze deugdelijk is bevestigd en van autogordels is voorzien.

Ook geldt de verplichting niet voor het vervoer van passagiers in een rolstoel, mits dit vervoer plaatsvindt overeenkomstig de eisen, genoemd in artikel 59, vierde lid, RVV 1990.

De verplichting geldt tenslotte evenmin ten aanzien van het vervoer van personen op de bagagedrager van een fiets. Het betreft hier uitdrukkelijk alleen het vervoer op de fiets. Het is bestuurders van een snorfiets niet toegestaan personen op de bagagedrager van een snorfiets te vervoeren.

Tenslotte geldt de verplichting niet in de gevallen waarin het vervoer van personen in een laadruimte en in of op een aanhangwagen is toegestaan krachtens artikel 61b, onderdelen a, b en d, RVV 1990. Met het oog op de inrichting van voertuigen die worden gebezigd ten behoeve van de strijdkrachten, valt artikel 58a ook buiten de opsomming van artikelen uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, die van toepassing worden verklaard in 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). Artikel V voorziet daarin.

Artikel I, onderdeel O

Sinds 1 maart 2006 geldt voor bestuurders van een motorvoertuig of een bromfiets en hun passagiers dat zij gebruik maken van de voor hen beschikbare autogordel. Passagiers, jonger dan 18 jaren en kleiner dan 1,35 m, moeten gebruik maken van een voor hen geschikt en goedgekeurd kinderbeveiligingsmiddel.

De eisen gebruik te maken van een autogordel of een kinderbeveiligingsmiddel gelden dus ook voor motorvoertuigen als land- en bosbouwtrekkers en motorfietsen, al dan niet met zijspan. Dat was echter niet zinvol, omdat daarin of –op niet een autogordel of kinderbeveiligingsmiddel adequaat kan worden bevestigd. Door de betrokken wijziging gelden deze eisen daarom alleen voor bestuurders en passagiers van personenauto's, bedrijfsauto's, driewielige motorvoertuigen met

gesloten carrosserie en brommobielen, en niet voor bestuurders en passagiers van andere motorvoertuigen en bromfietsen.

Door de wijziging van artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000 klopte de verwijzing in artikel 59, zesde lid, naar het contractvervoer in betrokken artikellid niet meer. Die omissie is nu hersteld.

Artikel I, onderdeel Q

Artikel 61a RVV 1990 verbiedt het degene die een motorvoertuig, bromfiets of gehandicaptenuertuig bestuurt tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden. Ingevolge artikel 2b RVV 1990 gold dit verbod niet voor een bestuurder van een snorfiets. Blijkens de definitie van artikel 1, onderdeel af, RVV 1990 is een snorfiets een bromfiets. Het besturen van een snorfiets is door de motor en de snelheid die de snorfiets daarmee kan bereiken niet veel minder moeilijk dan het besturen van een bromfiets en vergt van de bestuurder dezelfde aandacht en concentratie. Om die reden is het verbod tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden uitgebreid tot de bestuurder van een snorfiets.

Het verbod gold tot de inwerkingtreding van dit besluit voor alle bestuurders van een gehandicaptenuertuig. Analoog aan de hiervoor genoemde motivering voor de invoering van het verbod voor de snorfiets, is het echter niet nodig dit verbod ook te laten gelden voor de bestuurder van een gehandicaptenuertuig dat niet met een motor is uitgerust. Door de onderhavige wijziging geldt het verbod dus niet voor degene die een gehandicaptenuertuig zonder motor bestuurt.

Artikel I, onderdeel R

Artikel 61b, tweede lid, onderdeel a, RVV 1990 staat het vervoer van passagiers toe in de laadruimte van een voertuig dat blijkens een aantekening op het kentekenbewijs speciaal is uitgerust voor rolstoelvervoer. Door de betrokken wijziging van het artikelonderdeel is deze mogelijkheid uit een oogpunt van bescherming van de passagiers beperkt tot het vervoer van rolstoelinzittenden op de daarvoor ingerichte plaatsen in die laadruimte. De op het vervoer van rolstoelinzittenden ingerichte plaatsen blijken uit aanwezigheid van een rolstoelinzittendebeveiligingssysteem.

Artikel I, onderdeel S

Door middel van bord A3 van bijlage 1 bij het RVV 1990 wordt de maximumsnelheid op een elektronisch signaleringsbord aangegeven. De maximumsnelheid kan ook worden aangegeven door middel van bord A1 van bijlage 1 bij het RVV 1990. In de praktijk komt het voor (bijvoorbeeld bij files of wegwerkzaamheden) dat door middel van bord A3 een lagere maximumsnelheid wordt aangegeven dan ter plekke door middel van bord A1 is aangegeven. Voor de handhaving van de op bord A3 aangegeven snelheid gaf dit problemen omdat een bestuurder zich kan beroepen op het feit dat bord A1 een hogere snelheid aangaf. Door de wijziging van artikel 63a RVV 1990 gaat de door middel van bord A3 aangegeven maximumsnelheid voor die welke is aangegeven door middel van bord A1. Door de wijziging geldt deze voorrang ook voor de andere manieren waarop krachtens het RVV 1990 een maximumsnelheid kan worden aangegeven.

Artikel I, onderdeel T

In Hoofdstuk IV, paragraaf 1, onderdeel 1, van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens is bepaald dat verkeerstekens op het wegdek wit zijn, tenzij voor een afzonderlijk teken anders is

bepaald. In hetzelfde onderdeel is bepaald dat bij tijdelijke toepassing de kleur van het verkeersteken in ieder geval een andere kleur dan wit moet zijn. In de praktijk leidde dit tot verwarring omdat er zich dan bij tijdelijke toepassing van verkeerstekens op het wegdek tegelijkertijd op dezelfde plek tijdelijke en andere verkeerstekens kunnen bevinden met dezelfde betekenis (zoals bijvoorbeeld de doorgetrokken streep die krachtens artikel 76 RVV 1990 niet naar links mag worden overschreden), zonder dat duidelijk was of geregeld was welke van die verkeerstekens bestuurders moeten volgen. Het gewijzigde artikel 63a RVV 1990 voorziet daarom in de regeling dat bij een onverenigbaarheid van de tijdelijke en de andere verkeerstekens op het wegdek, de tijdelijke verkeerstekens boven die andere verkeerstekens gaan.

Artikel I, onderdeel U

Het gewijzigde artikel 64a RVV 1990 regelt dat verkeersborden op een elektronisch signaleringsbord mogen worden weergegeven. In de praktijk gebeurde dit al lang. De weergave op signaleringsborden riep vragen op over de juridische status daarvan. Door deze wijziging hebben de op signaleringsborden weergegeven verkeersborden eenduidig dezelfde juridische status als de niet op die wijze aangegeven verkeersborden.

Artikel I, onderdeel V

Krachtens artikel 70, vierde lid, RVV 1990 gelden de tram- en buslichten tevens voor andere bestuurders die al dan niet legaal een busbaan of busstrook gebruiken waarop het licht betrekking heeft. Ten aanzien van legaal gebruik valt te denken aan bestuurders van autobussen in algemeen gebruik, taxi's en motorvoertuigen met een ontheffing, zoals gemeentelijke diensten.

Artikel I, onderdeel W

Artikel 76 RVV 1990 regelt wanneer bestuurders een doorgetrokken streep al dan niet links mogen overschrijden. Er is veel discussie ontstaan over de zogenaamde dubbele doorgetrokken streep, de doorgetrokken streep waarbij aan de linker zijde daarvan nog een doorgetrokken streep is aangebracht.

Het op 8 november 1969 te Wenen gesloten Verdrag inzake verkeerstekens (Trb 1974, 36) bepaalt in artikel 26 dat in dergelijke gevallen een teken in de lengterichting op het wegdek bestaande uit twee doorgetrokken strepen dezelfde betekenis heeft als één doorgetrokken streep. Artikel 30 van het verdrag meldt dat Bijlage 8 bij dit verdrag een aantal aanbevelingen bevat met betrekking tot de indeling en de ontwerpen voor tekens die op het wegdek worden aangebracht. Bijlage 8, hoofdstuk II, onderdeel A, onderdeel 3, bij het verdrag bepaalt dat de afstand tussen twee langs elkaar lopende strepen in de lengterichting ten minste 10 cm en ten hoogste 18 cm mag bedragen.

Tevens bestond daarna discussie over de geldigheid en werking van een dubbele doorgetrokken streep waarbij de afstand tussen de twee langs elkaar lopende strepen meer dan 18 cm bedraagt. Op 9 februari 2005 heeft het Gerechtshof te Leeuwarden hierover een uitspraak gedaan. Betrokkene bestreed dat er sprake was van een dubbele doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 RVV 1990 omdat de rijbaan op de plek waar hij zich bevond verdeeld was in twee rijstroken, ieder voor verkeer in één richting, gescheiden door een middengedeelte met een breedte van ongeveer 1,10 meter, deels 0,90 meter. Het gerechtshof wijst er op dat het in zijn eerdere arresten voor de vraag of er sprake is van een doorgetrokken streep, bepalend heeft geacht of de wegmarkering zich aan de gemiddelde weggebruiker voordoet als een doorgetrokken streep in de zin

van artikel 76 RVV 1990. Daarbij staat het niet ter beoordeling van de weggebruiker of een verkeerstekens overeenkomstig de voorschriften is geplaatst. Een en ander betekent, dat voor de vraag of er sprake is van een doorgetrokken streep niet bepalend is of de tussenruimte tussen de doorgetrokken dubbele streep in overeenstemming is met het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens, zolang de wegmarkering zich aan de weggebruiker voordoet als een doorgetrokken streep. In casu betrof het een weg waarin de rijstroken van elkaar worden afgescheiden door een afgegrensde tussenruimte en waarin de belijning zich daarom niet voordoet als een dubbele asstreep tussen rijstroken. Het hof vindt dat er daarom geen sprake is van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 RVV 1990, nu deze zich niet bevindt tussen rijstroken of paden zoals in dat artikel wordt bedoeld. Het hof constateert vervolgens dat de inrichting van de weg zodanig is dat duidelijk is dat de rijstroken gescheiden dienen te zijn. Daarmee zijn de doorgetrokken strepen te beschouwen als aan de linkerkant van het voor het in die richting rijdende verkeer bestemde gedeelte van de rijbaan aanwezige kantstrepen. Deze kantstrepen scheiden het niet voor het rijverkeer bestemde en dus niet van de rijbaan deel uitmakende middengedeelte af van het deel van de rijbaan, als ware het een middenberm. Voorzover de betrokkene zich heeft bevonden op het tussengedeelte tussen de beide rijrichtingen, heeft hij daarom gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 10, eerste lid, RVV 1990 (bestuurders zijn verplicht de rijbaan te gebruiken). Voorzover de betrokkene zich heeft bevonden op het gedeelte van de weg bestemd voor het verkeer in tegenovergestelde richting, heeft hij gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 3, eerste lid, RVV 1990 (bestuurders zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te houden).

Vanuit een oogpunt van handhaving is het onwenselijk dat een bestuurder die inhaalt, wordt beboet niet voor het tijdens het inhalen overschrijden van een doorgetrokken streep maar voor het niet zoveel mogelijk rechts houden. Met de betrokken wijziging is daarom beoogd te regelen dat elke situatie waarin er sprake is van een doorgetrokken streep die zich niet langs de rand van de rijbaanverharding bevindt, deze niet links mag worden overschreden, tenzij tussen de bestuurder en de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht.

Artikel 1, onderdeel X

In het arrest van de HR van 14 maart 2000 (VR 2000, 19) heeft deze uitgesproken dat een puntstuk, een wit driehoekig vlak op het wegdek, niet kan worden beschouwd als een weggedeelte dat voor rijdende voertuigen op een van die wegen bestemd is. Op grond van artikel 10, eerste lid, RVV 1990 was het bestuurders toegestaan te parkeren op een puntstuk, zoals een convergentie- of een divergentievlak. Dit omvat het parkeren en het stilstaan op het puntstuk. In de praktijk gebeurt dit ook en dan met name in de binnenstad van de grote steden. Ook wordt het puntstuk op een autosnelweg vaak gebruikt om uit te voegen. Een en ander is vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Door de wijziging van artikel 77 RVV 1990 is het bestuurders daarom verboden de puntstukken te gebruiken. In artikel 1 RVV 1990 is een nieuw onderdeel opgenomen ter definitie van wat onder een puntstuk wordt verstaan. Het puntstuk is gedefinieerd als een meerhoekig vlak op een weggedeelte, opgenomen bij splitsingen of samenvoegingen van wegen, rijstroken of rijbanen. Voor deze omschrijving is gekozen, omdat deze vlakken op andere plaatsen dan bij aansluitingen of splitsingen van wegen steeds vaker worden aangetroffen en afhankelijk van de situatie ook in andere verschijningsvormen dan driehoekig worden aangebracht, zoals rechthoekig en trapeziumvormig. Het vlak is meestal wit geschilderd, maar ook andere kleuren komen voor. Ook komt het voor dat het vlak alleen door middel van belijning wordt aangegeven.

Het verbod geldt niet waar dit niet zinvol is, dan wel niet kan worden gehandhaafd: in het geval dat bestuurders een spitsstrook volgen die bijvoorbeeld een aansluiting passeert, is het onvermijdelijk dat de bestuurder over het puntstuk rijdt dat de aansluiting van de spitsstrook scheidt.

Artikel I, onderdeel Y

Artikel 78 RVV 1990 bevat de verplichting voor bestuurders van motorvoertuigen en bromfietzers die de rijbaan volgen de richting te volgen die de voorsorteestrook waarop zij zich bevinden aangeeft. De achterliggende reden is dat bromfietzers indien zij op de rijbaan rijden, de regels volgen die ook voor het overige verkeer op de rijbaan gelden. Omdat er echter meer categorieën verkeersdeelnemers zijn, die – al dan niet onder bepaalde omstandigheden – gebruik mogen maken van de rijbaan (bijvoorbeeld fietsers (artikel 5, tweede lid, RVV 1990) en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig (artikel 7)), is de verplichting door middel van de onderhavige wijziging uitgebreid tot alle bestuurders die de rijbaan volgen.

Aangezien het de bedoeling is, dat fietsers, die zich op een fietsstrook bevinden, die in een voorsorteervak ligt, de richting van het voorsorteervak volgen, is expliciet aangegeven, dat deze fietsstrook onderdeel uitmaakt van het voorsorteervak.

In de praktijk blijkt het steeds vaker voor te komen, dat bestuurders de uitrijstrook gebruiken om op het laatste moment op de doorgaande rijbaan in te voegen, met name als deze onderdeel uitmaakt van een gecombineerde invoeg- en uitrijstrook (weefvak). Dit gedrag leidt tot een verstoring van de doorstroming op de doorgaande rijbaan en mogelijk tot irritatie bij andere bestuurders en is daarom en mede uit oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door de in artikel 78, tweede lid RVV 990 opgenomen verplichting om de eenmaal gekozen richting te volgen, is dit gedrag verboden.

Het RVV 1990 kent geen definitie van een uitvoegstrook, maar kent wel een definitie van een uitrijstrook (art. 1, onderdeel ag). Deze definitie spreekt over een weggedeelte, dat bestemd is voor bestuurders, die de doorgaande rijbaan verlaten. Echter, als er sprake is van een invoegstrook, is het onduidelijk waar deze eindigt en overgaat in een uitrijstrook, het zogenaamde weefvak. Om misverstanden te voorkomen geldt de verplichting de richting van de uitrijstrook te volgen vanaf de hoogte van de op de rijstrook aangebrachte pijlen.

Artikel I, onderdeel Z

Artikel 81 RVV 1990 bepaalde dat een (lijn)busbaan slechts door bestuurders van een autobus en een (lijn)bus mogen worden gebruikt. Die banen mochten dus niet worden gebruikt door bestuurders van een tram. In de grote steden komt het echter vaak voor dat de (lijn)busbaan wel door trams wordt bereden. Met de onderhavige wijziging komt het RVV 1990 met die praktijk in overeenstemming.

Artikel I, onderdeel AA

De toevoeging van artikel 30, eerste lid, RVV 1990 aan de opsomming in artikel 92, eerste lid, RVV 1990 maakt het mogelijk strafrechtelijk op te treden tegen bestuurders die niet het gele zwaai- of knipperlicht voeren in de omstandigheden waarin dat verplicht is.

Artikel I, onderdeel AB

Op grond van artikel 96 RVV 1990 bleven de borden 46 en 47 uit het koninklijk besluit van 4 mei 1966 (Stb. 181) ingetrokken Reglement verkeersregels en verkeerstekens van kracht en behielden zij de betekenis die daaraan in dat besluit is toegekend. In het dagelijks verkeer komt men deze borden echter niet meer tegen. Ter vermindering van de regeldruk is daarom de onbeperkte geldingsduur van deze borden beperkt tot 1 januari 2009.

Artikel III

Met de onderhavige wijziging wordt de indeling van de rijbewijscategorieën in het Reglement rijbewijzen in lijn gebracht met de voertuigcategorieën in het Voertuigreglement waarin artikel 1.4, tweede lid, in dezelfde manier van bepalen van het aantal wielen van motorfietsen, driewielige motorrijtuigen en bromfietsen voorziet. Dit is onder meer relevant voor innovatieve motorfietsen op drie wielen zoals de Piaggio MP3. Deze is conform het Voertuigreglement typegekeurd als motorfiets. Volgens artikel 15 van het Reglement rijbewijzen, zoals die luidde voor inwerkingtreding van de onderhavige wijziging, zou de Piaggio MP3 echter met rijbewijs B bestuurd moeten worden, terwijl de constructie, de bediening en de kwetsbaarheid van de bestuurder van het voertuig de vaardigheden eisen van een motorrijbewijs. Met de toevoeging van het nieuwe vijfde lid aan artikel 71 van het Reglement rijbewijzen wordt het mogelijk het praktijkexamen voor het rijbewijs A op een dergelijk motorfiets af te leggen. Deze wijziging van artikel 71 kan pas in werking treden als de Piaggio MP3 door het CBR als examenvoertuig is goedgekeurd. Om die reden is in inwerkingtreding bij koninklijk besluit voorzien.

Artikel IV, onderdelen A en C

Het kenmerk van een meeneemheftruck (ook wel meeneemstapelaar genoemd) is dat deze de mogelijkheid biedt lading mee te nemen zonder dat er een contragewicht vereist is, zoals bij gangbare heftrucks. Door het zwaartepunt tussen de voorwielen te leggen kan de constructie daarom relatief licht zijn. Hiernaast betreft het een motorrijtuig met beperkte snelheid voorzien van een hefinrichting. Door de hefinrichting kan het motorrijtuig niet alleen lading meenemen doch ook zichzelf naar de vereiste hoogte heffen aan de achterzijde van het motorvoertuig.

Meeneemheftrucks worden op grond van het Vtr als lading beschouwd. Echter deze meeneemheftruck is tot op heden noch in Europese richtlijnen noch in het Vtr gedefinieerd. In de praktijk heeft dit tot problemen geleid.

In Nederland mag conform artikel 5.18.12 van het Vtr lading en daarmee de meeneemheftruck 1,00 meter uitsteken. Door historische ontwikkelingen bij de handhaving groeide dit bij de meeneemheftruck de facto uit naar 1,20 meter. De markt heeft dit vervolgens grootschalig toegepast. Hiernaast is gebleken dat de ons omringende landen andere, veelal grotere, waarden voor de maximale uitsteek hanteren. Hierdoor worden Nederlandse en buitenlandse fabrikanten en vervoerders getroffen door een veelheid aan toegestane afmetingen van meeneemheftrucks, wat uit het oogpunt van gelijke concurrentieverhoudingen niet wenselijk wordt geacht.

Besloten is de maximale uitsteek van meeneemheftrucks specifiek te regelen. Op termijn zal aansluiting worden gezocht bij de waarde in het buitenland en de lengtemaat van 1,50 meter uitsteek achter het voertuig, zoals deze reeds in enkele grote EU landen geldt. Hiervoor moeten de randvoorwaarden echter nog nader worden bepaald. Om reeds op dit moment de bestaande situatie in wetgeving te verankeren, is een zesde lid

aan artikel 5.18.12 Vtr toegevoegd waarmee de uitsteek alvast wordt toegestaan tot 1,20 meter.

De meeneemheftruck wordt als lading beschouwd. Met het verlenen van een bijzondere mogelijkheid voor meeneemheftrucks, die voor andere vormen van lading niet geldt, is een definitie vereist, waarmee de meeneemheftruck van andere ladingsoorten wordt onderscheiden. Voor dit doel is aan het Vtr een definitie toegevoegd (artikel 1.1, onderdeel a1, Vtr).

Expliciet is bepaald dat de meeneemheftruck zelf niet beladen kan zijn, door te bepalen dat het moet gaan om motorrijtuig met beperkte snelheid zonder laadruimte.

Artikel VI

Dit artikel maakt een gedifferentieerde inwerkingtreding mogelijk in verband met de samenhang tussen enkele onderdelen van dit besluit en de administratiefrechtelijke handhaving daarvan krachtens de Wet Mulder. Die samenhang maakt gelijktijdige inwerkingtreding noodzakelijk van onderdelen van dit besluit en de tweejaarlijkse actualisering van de bijlage van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften met ingang van 1 april 2008.

§ 3 Handhaving

Overtreding van de artikelen 4, 20 tot en met 22, 25, 32, 34, 35, 41, 58a en 59 tot en met 61b RVV 1990 is krachtens artikel 92, eerste lid, RVV 1990 een strafbaar feit.

Gehandicaptenvoertuigen die niet voldoen aan artikel 5.1.5 Vtr, overtreden artikel 5.1.1. Vtr. Wanneer de lading meer uitsteekt dan in artikel 5.18.12 Vtr is bepaald, is dat een overtreding van artikel 5.1.2. Vtr. Overtreding van de artikelen 5.1.1 en 5.1.2 Vtr is krachtens artikel 8.1 Vtr een strafbaar feit. Het betreft hier zgn. Muldergedragingen die op grond van de Wet administratiefrechtelijk handhaving verkeersvoorschriften administratiefrechtelijk kunnen worden afgedaan.

De via het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) aangestuurde verkeershandhavingsteams hebben jaarlijks een aantal uren ter beschikking die worden besteed aan de controle op naleving van de in dit besluit genoemde bepalingen. Het is niet de verwachting dat door de onderhavige wijziging het aantal beschikbare uren voor de in dit besluit behandelde onderwerpen zal worden aangepast.

Daarnaast controleert de politie tijdens de reguliere controles op naleving van de betrokken bepalingen. Ook hier wordt geen extra handhavingsinspanning verwacht en zullen er naar verwachting ook weinig of geen extra handhavingskosten worden gemaakt, behoudens enig tijdsbeslag dat nodig is om de politie over de wijzigingen te instrueren.

§ 4 Administratieve lasten

Het onderhavige besluit zal niet leiden tot een stijging van de administratieve lasten voor de burger en het bedrijfsleven. Het besluit is daarom niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

§ 5 Voorhang

Het ontwerp-besluit is overeenkomstig artikel 2b, tweede lid, Wegenverkeerswet 1994 op 23 november 2007 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal. Dit heeft niet geleid tot enige opmerking.

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