
227

Besluit van 31 mei 2010, houdende wijziging van het RVV 1990 in verband met het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten en enige andere onderwerpen en wijziging van het BABW, het Reglement rijbewijzen en het Besluit voertuigen in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden

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 25 januari 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/49 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, artikel 14, artikel 76, eerste lid, en artikel 118, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 1 april 2010, nr. W09.10.0026/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 mei 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/739 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, onderdeel d, komt te luiden:

d. *gezichtsveldverbeterende voorziening*: voorziening als bedoeld in artikel 5.3.45, zesde en elfde lid, van de Regeling voertuigen;.

B

Artikel 8, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d, subonderdeel 2°, wordt na «de wijze waarop» ingevoegd: of het doel waarmee.

2. In onderdeel e wordt «en G11» vervangen door: , G11 en G12a.

C

Artikelen 10 en 11 vervallen.

D

In artikel 50 wordt «het vervoer van bewoners van de instelling» vervangen door: het vervoer van gehandicapten die verblijven in de instelling.

E

In artikel 58, onderdeel g, wordt «het aanstellingscertificaat» vervangen door: de aanstellingspas.

ARTIKEL II

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel ha wordt « met een diameter van meer dan 0,60 m» vervangen door: met een diameter van meer dan 0,40 m.

2. Onderdeel u komt te luiden:

u. *ligplaats*: ligplaats als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen.

3. Na onderdeel ag wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

aga. *uitvaartstoet van motorvoertuigen*: een stoet, bestaande uit motorvoertuigen, die een lijk als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Wet op de lijkbezorging of de as van een gecremeerd lijk begeleiden en die de in artikel 30c bedoelde herkenningstekens voeren.

B

In het opschrift van Hoofdstuk II, paragraaf 6, wordt na «militaire kolonnes» toegevoegd: en uitvaartstoeten van motorvoertuigen.

C

In artikel 16 wordt na «militaire kolonnes» ingevoegd: en uitvaartstoeten van motorvoertuigen.

D

Artikel 22 komt te luiden:

Artikel 22

Voor zover niet ingevolge andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, gelden voor de volgende voertuigen de volgende bijzondere maximumsnelheden:

a. voor kampeerwagens die volgens het kentekenbewijs behoren tot de categorie bedrijfsauto's en waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg, vrachtauto's en autobussen, niet zijnde

T100-bussen, 80 km per uur;
b. voor T100-bussen 100 km per uur;
c. voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, al dan niet met aanhangwagen, 25 km per uur;
d. voor brommobielen 45 km per uur;
e. voor snorfietsen 25 km per uur;
f. voor personenauto's, bestelauto's, motorfietsen, driewielige motorvoertuigen en T100-bussen, die een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg voortbewegen, 90 km per uur;
g. voor andere dan de in onderdelen c en f genoemde motorvoertuigen met aanhangwagen 80 km per uur.

E

Artikel 22a vervalt.

F

In artikel 24, eerste lid, onderdeel d, subonderdeel 2°, wordt na «op een andere wijze» ingevoegd: of met een ander doel.

G

Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt de zinsnede «achter de voorruit geplaatste, » geschrapt.

2. Aan het tweede lid wordt een zin toegevoegd, luidende: Indien het motorvoertuig is voorzien van een voorruit, wordt de parkeerschijf achter de voorruit geplaatst.

3. Het derde lid komt te luiden:

3. Op de parkeerschijf staat het tijdstip aangegeven waarop met parkeren is begonnen. Een parkeerschijf voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift, mag niet worden gebruikt.

H

Artikel 26, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt na «gehandicaptenvoertuig» ingevoegd:, indien het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte.

2. In onderdeel b wordt na «aangebracht» ingevoegd:, indien het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van de gehandicapte aan wie de kaart is verstrekt, dan wel met het vervoer van een of meerdere personen die in een instelling verblijven, indien de kaart aan het bestuur van die instelling is verstrekt;

I

Aan het opschrift van paragraaf 12 wordt na «Signalen» toegevoegd: en herkenningstekens.

J

In artikel 29, derde lid, wordt na «flits- of knipperlicht» ingevoegd:, de tweetonige hoorn.

K

Na artikel 30b wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 30c

De motorvoertuigen die onderdeel uitmaken van een uitvaartstoet van motorvoertuigen voeren een herkenningsteken. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het herkenningsteken en de wijze waarop dit wordt gevoerd.

L

Artikel 31 komt te luiden:

Artikel 31

Signalen mogen niet worden gegeven en de in artikel 30c bedoelde herkenningstekens mogen niet worden gevoerd in andere gevallen of op andere wijze dan bij of krachtens de artikelen in deze paragraaf is bepaald.

M

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het vijfde lid tot het zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. Een fiets mag zijn voorzien van twee ambergeel licht stralende richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde.

2. In het zesde lid (nieuw) wordt «vierde» vervangen door: vijfde.

N

Artikel 35a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, wordt na «artikel 35» ingevoegd:, eerste tot en met vierde lid,.

2. In het derde lid, wordt na «artikel 35» ingevoegd:, eerste tot en met vierde lid,.

O

In artikel 49, derde lid, wordt na «militaire kolonne» ingevoegd: of een uitvaartstoet van motorvoertuigen.

P

In artikel 56, tweede lid, wordt na «militaire kolonne» ingevoegd: of een uitvaartstoet van motorvoertuigen.

Q

Artikel 58a komt te luiden:

1. Tijdens deelname aan het verkeer zitten bestuurders en passagiers op de voor hen bestemde zitplaatsen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op:

a. staande passagiers van autobussen waarin het vervoer van staande passagiers is toegestaan;

b. passagiers van autobussen zonder staanplaatsen bij incidenteel gebruik van het gangpad of toilet;

c. passagiers die worden vervoerd overeenkomstig artikel 61b, tweede lid, onderdelen a, b en d;

d. passagiers, jonger dan 3 jaar, in autobussen;

e. passagiers jonger dan 18 jaar 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;

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

g. het vervoer van één persoon van 8 jaar of ouder op de bagagedrager door fietsers met uitzondering van snorfietsers.

h. passagiers die gebruik maken van een ligplaats, indien op één ligplaats ten hoogste één passagier is gelegen.

3. In afwijking van het eerste lid worden op fietsen en bromfietsen passagiers jonger dan 8 jaar alleen vervoerd indien zij zijn gezeten op een doelmatige en veilige voorziening met voldoende steun voor rug, handen en voeten.

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

R

Artikel 59 komt te luiden:

1. Bestuurders van een personenauto, een bedrijfsauto, een driewielig motorvoertuig met gesloten carrosserie of een brommobiel en hun passagiers maken gebruik van de voor hen beschikbare autogordel. Passagiers die jonger zijn dan 18 jaar en met een lengte van minder dan 1,35 meter, maken gebruik van een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem dat is voorzien van een keurmerk als bedoeld in artikel 22, vijfde lid, van de wet. Wanneer de zitplaatsen die bestemd zijn voor passagiers voorzien zijn van autogordels, worden op deze zitplaatsen niet meer passagiers vervoerd dan er autogordels aanwezig zijn.

2. Met een personenauto, een bedrijfsauto, een driewielig motorvoertuig met gesloten carrosserie of een brommobiel die niet zijn uitgerust met een autogordel of kinderbeveiligingssysteem als bedoeld in het eerste lid, worden geen passagiers vervoerd die jonger zijn dan 3 jaar en worden passagiers in de leeftijd van 3 tot 18 jaar met een lengte van minder dan 1,35 meter op een andere zitplaats dan een van de voorste zitplaatsen vervoerd.

3. Passagiers die jonger zijn dan 18 jaar, worden niet in een naar achteren gericht kinderbeveiligingssysteem op een passagierszitplaats met een voorairbag vervoerd, tenzij deze airbag is uitgeschakeld of automatisch op toereikende wijze wordt uitgeschakeld.

4. Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een rolstoel. Deze passagiers worden vervoerd in een rolstoel die in het voertuig wordt vastgezet op een wijze die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker waarborgt. Deze passagiers maken gebruik van de veiligheidsgordel die deel uitmaakt van het voertuig of van het systeem waarmee de rolstoel aan de vloer van het voertuig is bevestigd, tenzij gebruik gemaakt wordt van een door Onze Minister aangewezen constructie.

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 jaar en met een lengte van minder dan 1,35 meter op een andere zitplaats dan een van de voorste zitplaatsen vervoerd.

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 daaromtrent gestelde eisen in de Regeling voertuigen.

7. De autogordel of het kinderbeveiligingssysteem wordt gebruikt op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden. Personen van 18 jaar en ouder en personen onder de 18 jaar die in de betrokken omstandigheden geen gebruik hoeven maken van een kinderbeveiligingssysteem, kunnen een voorziening gebruiken door middel waarvan het diagonale deel van de autogordel over de schouder wordt geleid. Onze Minister kan aan een dergelijke voorziening nadere eisen stellen.

8. Het is bestuurders van de in het eerste lid genoemde voertuigen verboden passagiers jonger dan 12 jaar en passagiers die gebruik maken van een rolstoel te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

9. Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een ligplaats. Deze passagiers maken, indien beschikbaar, gebruik van de daarvoor bestemde veiligheidsvoorziening die deel uitmaakt van het voertuig of van het systeem waarmee de ligplaats aan de vloer van het voertuig is bevestigd.

S

Artikel 59a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «In afwijking van artikel 59 ... 3 jaren of ouder» vervangen door: Bestuurders van een autobus en hun passagiers van 3 jaar of ouder gebruiken.

2. In het derde lid, wordt «artikel 59a, eerste lid,» vervangen door: het eerste lid.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een ligplaats. Deze passagiers maken, indien beschikbaar, gebruik van de daarvoor bestemde veiligheidsvoorziening die deel uitmaakt van het voertuig of van het systeem waarmee de ligplaats aan de vloer van het voertuig is bevestigd.

T

Hoofdstuk II, paragraaf 29, vervalt.

U

Artikel 76 komt te luiden:

Artikel 76

1. Een doorgetrokken streep die zich niet langs de rand van de rijbaanverharding bevindt, mag niet worden overschreden.
2. Het eerste lid is niet van toepassing als:
 - a. de streep wordt overschreden om een naast de gevolgde rijstrook gelegen vluchthaven, vluchtstrook of spitsstrook te bereiken of te verlaten;
 - b. aan de zijde vanwaar men de streep overschrijdt een onderbroken streep is aangebracht;
 - c. zich een doorgetrokken streep bevindt tussen rijstroken voor verkeer in tegenovergestelde richtingen en aan de rechterzijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;
 - d. zich een doorgetrokken streep bevindt tussen een rijstrook en een fietsstrook, voor bestuurders die ingevolge artikel 10, tweede lid, de fietsstrook mogen gebruiken.

V

Aan artikel 77 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Het eerste lid is niet van toepassing wanneer bestuurders rechtmatig een busbaan of busstrook volgen die een splitsing of samenvoeging van wegen, rijstroken of rijbanen passeert.

W

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na bord C7 worden de volgende borden ingevoegd:



C7a Omschrijving: Gesloten voor autobussen



C7b Omschrijving: Gesloten voor autobussen en vrachtauto's

2. Bord K2 wordt aangevuld met de volgende afbeelding:



3. In de omschrijving bij bord K2 wordt na «afstandaanduiding,» ingevoegd: afritnummer,.

4. Bord K4 wordt aangevuld met de volgende afbeelding:



ARTIKEL III

Artikel 17 van het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de bestaande tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het eerste lid is niet van toepassing op aanvragen voor de rijbewijs-categorie AM.

ARTIKEL IV

Het Besluit voertuigen wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

1. De aanvrager dient bij de aanvraag van een keuringsrapport de bijlage bij het deel I dan wel deel IA van het kentekenbewijs dat is afgegeven voor het motorrijtuig waarop de aanvraag betrekking heeft

over te leggen, indien blijktens het kentekenregister of kentekenbewijs bij bijzonderheden is vermeld: «– Taxi, zie bijlage» of «– OV-auto, zie bijlage».

2. Degene bij wie de aanvraag is ingediend, geeft de in het eerste lid bedoelde bijlage bij het deel I dan wel deel I A van het kentekenbewijs na behandeling van de aanvraag terug aan de aanvrager.

B

Artikel 20, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. de bijlage bij het deel I dan wel deel I A van het kentekenbewijs dat is afgegeven voor het motorrijtuig waarop het verzoek betrekking heeft, indien blijktens het kentekenregister of kentekenbewijs bij bijzonderheden is vermeld: «– Taxi, zie bijlage» of «– OV-auto, zie bijlage», en.

C

Artikel 22, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. de bijlage bij het deel I dan wel deel I A van het kentekenbewijs dat is afgegeven voor het motorrijtuig waarop het verzoek betrekking heeft, indien blijktens het kentekenregister of kentekenbewijs bij bijzonderheden is vermeld: «– Taxi, zie bijlage» of «– OV-auto, zie bijlage», en.

D

Na artikel 23 wordt het opschrift «Hoofdstuk 3 Strafbepalingen» vervangen door: Hoofdstuk 4 Strafbepalingen.

E

Na artikel 25 wordt het opschrift «Hoofdstuk 4 Slotbepalingen» vervangen door: Hoofdstuk 5 Slotbepalingen.

ARTIKEL V

Artikel I, artikel II, onderdelen A tot en met C, F tot en met T en V tot en met W, en artikel IV van dit besluit treden in werking met ingang van 1 juli 2010.

De onderdelen D, E en U, van artikel II van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende onderdelen verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel III van dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na plaatsing in het Staatsblad en werkt terug tot en met 1 maart 2010.

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

's-Gravenhage, 31 mei 2010

Beatrix

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

Uitgegeven de *tweeëntwintigste* juni 2010

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

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Met dit besluit is het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten in ere hersteld. Daarmee wordt uitwerking gegeven aan de toezegging hieromtrent aan de Tweede Kamer (zie Kamerstukken II 2007/08, 29 398, nr. 109 en Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 77). Daarnaast is een aantal grotere en kleinere aanpassingen aan het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), het Besluit voertuigen en het Reglement rijbewijzen doorgevoerd, zoals: het openstellen van het (rijdend) gebruik van goedgekeurde ligplaatsen in bussen, taxi's en personenauto's, het mogelijk maken van het voeren van richtingaanwijzers op fietsen, het (her)invoeren van een verbod op het parkeren van een gehandicaptenvoertuig of met een gehandicaptenparkeerkaart met een ander doel dan het vervoeren van een gehandicapte, de toevoeging van een aantal verkeersborden en het schrappen van de verplichting om deel 1 of deel 1A van het kentekenbewijs te overleggen bij de Algemene Periodieke Keuring voor motorvoertuigen (APK).

Het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten

Het belang van het geven van ruimte aan een uitvaartstoet overstijgt het domein van verkeer alleen. Het zegt veel over de mate van respect voor elkaar in de samenleving in den brede. De noodzaak van het hier doorgevoerde verbod van het doorsnijden van uitvaartstoeten is gelegen in een al langere tijd gaande zijnde verandering in de wijze waarop vorm wordt gegeven aan uitvaartstoeten. Het gebruik van herkenbare volgwapens bij begrafenissen en crematies neemt af. Hierdoor is de uitvaartstoet in veel gevallen voor medeweggebruikers (deels) onherkenbaar. Om de medeweggebruikers de mogelijkheid te bieden om het nodige respect te betonen aan uitvaartstoeten wordt daarom een herkenningsteken ingevoerd. Het herkenningsteken speelt daarnaast een rol voor de verkeersveiligheid en de handhaving van het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten.

Het verbod geldt slechts op gelijkwaardige kruisingen en houdt in dat – indien de uitvaartstoet van motorvoertuigen bezig is om het kruispunt over te steken of op het kruispunt af te slaan – andere weggebruikers, van welke kant zij ook komen, dienen te wachten tot de stoet voorbij is. Voor de bestuurder van het eerste voertuig van de uitvaartstoet van motorvoertuigen geldt dus onverkort dat hij voorrang dient te verlenen aan voor hem van rechts komende bestuurders.¹ Ook bij het afslaan op een gelijkwaardige kruising geldt voor de bestuurder van het eerste motorvoertuig van de uitvaartstoet onverkort dat hij het verkeer dat hem op dezelfde weg tegemoet komt of dat op dezelfde weg zich naast of links of rechts dicht achter hem bevindt, moet voor laten gaan.² Bovendien dient de bestuurder van het eerste voertuig van de uitvaartstoet van motorvoertuigen die op een gelijkwaardige kruising naar links wil afslaan de tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaan, voor laten gaan.³

Verder is opnieuw geregeld dat de bestuurder van een motorvoertuig die onderdeel uitmaakt van een uitvaartstoet van motorvoertuigen bij voetgangersoversteekplaatsen voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig die op het punt staan om over te steken, niet hoeft te laten voorgaan. Ook is opnieuw bepaald dat de bestuurder van een motorvoertuig die onderdeel uitmaakt van een uitvaartstoet van motor-

¹ Artikel 15, eerste lid, van het RVV 1990.

² Artikel 18, eerste lid, van het RVV 1990.

³ Artikel 18, tweede lid, van het RVV 1990.

voertuigen binnen de bebouwde kom de bestuurder van een autobus niet de gelegenheid hoeft te geven om van een bushalte weg te rijden.

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de Tweede Kamer om de regels uit het RVV 1966 ten aanzien van uitvaartstoeten in ere te herstellen. Er is bewust voor gekozen om niet te bepalen dat op gelijkwaardige kruisingen van rechts komende bestuurders voorrang moeten verlenen aan de bestuurder van het eerste voertuig van de uitvaartstoet van motorvoertuigen. Ook is bewust via dit besluit niet geregeld dat bestuurders van een motorvoertuig dat behoort tot een uitvaartstoet van motorvoertuigen die het verkeerslicht bij groen licht is begonnen te passeren, mogen blijven doorgaan, ook nadat een andere kleur zichtbaar is geworden. Dergelijke bepalingen zijn te risicovol.

Het herkenningsteken is in nauw overleg met de uitvaartbranche ontwikkeld. Dit herkenningsteken is vastgesteld door middel van het Besluit herkenningsteken uitvaartstoet van motorvoertuigen.

Er is geen verplichting om dit voorgeschreven herkenningsteken te gebruiken. Indien dit herkenningsteken niet of niet op de juiste manier bevestigd is op een motorvoertuig dat onderdeel uitmaakt van een rouwstoet, zijn de bovengenoemde bijzondere verkeersregels niet van toepassing op die motorvoertuigen. De bestuurders van deze motorvoertuigen worden dus niet voorgelaten door van rechts komende bestuurders op een gelijkwaardige kruising, door een bestuurder van een autobus die met zijn richtingaanwijzer aangeeft te willen wegrijden bij een bushalte binnen de bebouwde kom en door voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen die een voetgangersoversteekplaats oversteken of daartoe op het punt staan.

Handhaafbaarheid

Zoals reeds eerder opgemerkt is de wijziging van het RVV 1990 er in de eerste plaats op gericht om weggebruikers duidelijkheid te bieden over de hoedanigheid van auto's die een lijkwagen volgen. De verbeterde herkenbaarheid zal er naar verwachting toe leiden dat het verbod op doorsnijding door een groot deel van de weggebruikers zal worden gerespecteerd. Het feit dat verkeerslichten en voorrangsborden gerespecteerd moeten worden door alle deelnemers van een uitvaartstoet heeft wel tot gevolg dat uitvaartstoeten na verloop van tijd uiteen kunnen vallen in verschillende delen. Hierdoor is het doorsnijdingsverbod in de praktijk beperkt handhaafbaar. Het blijft evenwel wenselijk dat de politie bij constatering van het doorsnijden van een uitvaartstoet in ieder geval een instrument heeft om op te treden.

Een vergelijkbare overweging geldt voor de in deze wijziging opgenomen inperking van de mogelijkheid van het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats. Het hiermee te voorkomen misbruik zal in de praktijk moeilijk te constateren zijn. Met het verbod wordt echter voorkomen dat de toezichthouder bij constatering van misbruik met lege handen staat.

Over de handhaafbaarheid van de overige onderdelen van het besluit zijn geen bijzonderheden te melden.

Consultatie

Het wijzigingsbesluit is ter consultatie voorgelegd aan de Raad van Hoofdcommissarissen en het College van Procureurs Generaal. De Raad van Hoofdcommissarissen heeft positief geadviseerd over de wijziging. Wel heeft zij een suggestie gedaan voor de verheldering van het voorgestelde artikel 25, derde lid, RVV 1990. Deze suggestie is overgenomen.

Het College van Procureurs Generaal heeft opgemerkt dat het verbod op het doorsnijden van een uitvaartstoet moeilijk te handhaven zal zijn. Op dit aspect is reeds in de vorige paragraaf ingegaan. Daarnaast heeft het college een aantal technische opmerkingen gemaakt met betrekking tot de

regeling van ligplaatsen in artikel 58a en de Regeling voertuigen. Deze opmerkingen zijn verwerkt.

Administratieve lasten

Het wijzigingsbesluit veroorzaakt geen administratieve lasten voor burgers. Het besluit veroorzaakt evenmin substantiële bedrijfseffecten noch administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het besluit is daarom niet voorgelegd aan ACTAL.

Artikelsgewijs

Artikel I (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer)

Onderdeel A (wijziging artikel 1, onderdeel d)

In de definitie van «gezichtsveldverbeterende voorziening» was per abuis een verwijzing opgenomen naar een niet bestaand artikel. Deze onvolkomenheid is hiermee weggenomen.

Onderdeel B (wijziging artikel 8, tweede lid, BABW) en artikel II, onderdeel F (wijziging artikel 24, eerste lid, onderdeel d, RVV 1990)

Tot op heden kon het gebruik van een parkeerplaats enkel worden beperkt tot categorieën voertuigen, tijdstippen en wijzen van parkeren. In de praktijk bleek ook behoefte aan de mogelijkheid van een beperking aan de hand van bepaalde doelen, zoals het afzetten en ophalen van passagiers («kiss en ride») of het opladen van elektrische voertuigen. Met de toevoegingen «of het doel waarmee» en «of met een ander doel» in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, subonderdeel 2°, van het BABW respectievelijk artikel 24, eerste lid, onderdeel d, subonderdeel 2°, van het RVV 1990 wordt dit mogelijk gemaakt.

De toevoeging van bord G12a aan artikel 8, tweede lid, onderdeel e, van het BABW is abusievelijk achterwege gebleven bij de invoering van dit bord in het RVV 1990.

Onderdeel C (vervallen artikelen 10 en 11)

De grondslag die deze artikelen voorheen boden voor de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens wordt thans gegeven in artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994. Inmiddels hebben deze artikelen geen zelfstandige functie meer en kunnen ze komen te vervallen.

Onderdeel D (wijziging artikel 50)

Door middel van dit onderdeel wordt de in artikel 50 gehanteerde terminologie in overeenstemming gebracht met artikel 49, tweede lid.

Onderdeel E (wijziging artikel 58)

Met het besluit opgenomen in Staatsblad 2009, 171 is getracht «het aanstellingscertificaat» in onderdeel g van artikel 58 te wijzigen in «de aanstellingspas». Door een verkeerde aanduiding van het onderdeel heeft deze wijziging geen effect gehad. Met deze wijziging wordt dit rechtgezet.

Artikel II (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

Onderdeel A, eerste lid (wijziging artikel 1, onderdeel ha)

Het ontwerp-besluit is zodanig aangepast, dat de uitzondering op de helmplicht voor bestuurders en de achter hen zittende passagiers van brombakietsen slechts geldt in geval de diameter van de voorwielen groter is dan 0,40 m. Voorheen was de verplichte omvang van die diameter 0,60 m. Een aantal moderne brombakietsen is weliswaar stabiel en veiliger dan de oudere modellen, maar beschikt over iets kleinere wielen. Het ligt daarom in de rede om de minimale wieldiameter waarbij geen helm verplicht is, te verlagen. Met het oog op de huidige praktijk is daarbij gekozen voor een minimale diameter van de voorwielen van 0,40 m.

Onderdelen A, tweede lid, Q, derde lid, R, S, derde lid en V (wijziging artikelen 1, onderdeel u, 58a, 59, 59a en 87)

Op basis van artikel 58a van het RVV 1990 was het tot nu toe enkel mogelijk om passagiers zittend te vervoeren, behoudens de uitzonderingen van het tweede lid. Krachtens de Regeling voertuigen is het evenwel mogelijk dat bussen, taxi's en personenauto's zijn voorzien van ligplaatsen. Voor bussen gaat het daarbij met name om slaapplekken voor tijdens de reis. Voor taxi's en personenauto's gaat het om het vervoer van personen op een draagbaar. Om het gebruik van deze ligplaatsen mogelijk te maken is voorzien in een uitzondering in artikel 58a, tweede lid.

Onderdelen A t/m C, K, L, O en P (wijziging artikelen 1, 16, 31, 49 en 56)

Met de voorgestelde wijzigingen wordt het verbod op het doorsnijden van een uitvaartstoet ingevoerd (artikel 16). Om te bewerkstelligen dat een uitvaartstoet zo veel mogelijk aaneengesloten kan blijven rijden, krijgt de uitvaartstoet in een aantal gevallen dezelfde positie als een militaire colonne. Zo wordt geregeld dat bestuurders van motorvoertuigen die deel uitmaken van een uitvaartstoet voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen bij voetgangersoversteekplaatsen niet voor hoeven te laten gaan (artikel 49). Tevens wordt geregeld dat de bestuurder van een motorvoertuig dat deel uitmaakt van een uitvaartstoet geen gelegenheid hoeft te geven aan een bestuurder van een autobus om weg te rijden van een bushalte (artikel 56).

Anders dan een militaire colonne zal de uitvaartstoet wel moeten stoppen voor een rood verkeerslicht, ook als de voorste wagen nog door groen is gereden. Brancheorganisaties van uitvaartondernemers hebben aangegeven dat het te risicovol is om de volgauto's van een rouwstoet toe te staan door rood licht te rijden. Bovendien zal het door rood rijden van volgauto's problemen geven bij verkeerslichten met roodlichtcamera's. De bestuurders van deze volgauto's zullen immers een bekeuring thuisgestuurd krijgen, terwijl zij – indien de desbetreffende regel veranderd zou worden – geen overtreding hebben begaan (zie ook Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 77).

Het stoppen voor een rood verkeerslicht of voor een voorrangskruising kan tot gevolg hebben dat delen van een uitvaartstoet na een of meerdere verkeerslichten toch van elkaar verwijderd rijden. De motorvoertuigen van de verschillende delen begeleiden dan nog steeds de overledene en vormen als zodanig een uitvaartstoet van motorvoertuigen. Wel dienen de eerste bestuurders van de eenmaal losgeraakte delen van de uitvaartstoet zich bewust te zijn van hun veranderde positie op de weg. De voorste bestuurder van ieder deel van een uitvaartstoet van motorvoertuigen dient immers wel de normale voorrangregels in acht te nemen.

Het begrip uitvaartstoet van motorvoertuigen is in artikel 1, onderdeel a, beperkt tot stoeten die bestaan uit motorvoertuigen.

Voor de vastgestelde herkenningstekens is aansluiting gezocht bij de vergelijkbare regeling voor militaire colonnes. Anders dan aangekondigd in de brief aan de Tweede Kamer van 15 juli 2009 (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 77) zijn de wijze van bevestiging aan het voertuig en andere technische aspecten van het herkenningsteken niet voorgescreven. In het Besluit herkenningstekens uitvaartstoet van motorvoertuigen is vastgelegd dat de herkenningstekens deugdelijk aan het voertuig dienen te zijn bevestigd.

Mogelijk misbruik van de regels rond uitvaartstoeten kan worden voorkomen door de begripsomschrijving van de uitvaartstoet. Niet enkel de herkenningstekens bepalen dat sprake is van een uitvaartstoet, tevens is noodzakelijk dat de stoet een lichaam van een overledene of doodgeborene, dan wel de as daarvan, begeleidt. In de omschrijving van het stoffelijk overschot is aansluiting gezocht bij de terminologie van de Wet op de lijkbezorging. Het onbevoegd voeren van de herkenningstekens is strafbaar op basis van artikel 31 jo. artikel 92 van het RVV 1990.

Onderdelen D en E (wijziging artikel 22 en vervallen artikel 22a)

In het nieuwe artikel 22 zijn de oude artikelen 22 en 22a in elkaar geschoven en verhelderd.

Onderdeel G (wijziging artikel 25)

Bij het parkeren op plaatsen voorzien van een blauwe streep zijn motorvoertuigen op meer dan twee wielen verplicht gebruik te maken van een parkeerschijf. Tot op heden bestond de verplichting deze parkeerschijf achter de voorruit te plaatsen. Het gebruik van een parkeerschijf die het aanvangstijdstip van parkeren automatisch vastlegt, was verboden.

De wijziging zorgt ervoor dat in de omschrijving nu ook rekening wordt gehouden met het ontbreken van een voorruit bij bepaalde voertuigen op meer dan twee wielen. Daarnaast is gebleken dat in Denemarken inmiddels parkeerschijven op de markt zijn die automatisch het aanvangstijdstip instellen. Het Besluit parkeerschijf is bij ministeriële regeling van 22 maart 2010 (Stcrt. 2010, 4694) aangepast waardoor parkeerschijven uit onder meer alle EU- en EER-landen kunnen worden gebruikt. Het gebruik van de automatische parkeerschijf is in het RVV 1990 hiermee ook mogelijk gemaakt. Het gebruik van een schijf die tijdens het parkeren de aangegeven aankomsttijd verschuift, blijft uiteraard verboden.

Onderdeel H (wijziging artikel 26)

In het RVV 1990 was tot op heden geen verbod opgenomen op misbruik van de gehandicaptenparkeerkaart. Evenmin was vastgelegd dat het parkeren van een gehandicaptenvoertuig op een gehandicaptenparkeerplaats verband moest houden met het vervoer van een gehandicapte. Het gebruik van gehandicaptenvoertuigen heeft in de afgelopen jaren een enorme vlucht genomen, ook onder niet-gehandicapten. Daarmee is behoefte ontstaan aan de mogelijkheid op te treden tegen misbruik van gehandicaptenparkeerplaatsen. In het RVV 1966 stond eerder wel een verbodsbepaling die hierop betrekking had. Overeenkomstig die verbodsbepaling wordt nu opnieuw een verbod opgenomen.

Hoewel het verbod op misbruik van gehandicaptenparkeerplaatsen in de praktijk niet gemakkelijk handhaafbaar zal zijn, wordt met het verbod voorkomen dat de toezichthouder bij constatering van misbruik met lege handen staat.

Onderdeel I (wijziging opschrift van paragraaf 12)

Door middel van dit onderdeel wordt in het opschrift van paragraaf 12 tot uitdrukking gebracht dat deze paragraaf nu ook ziet op regels ten aanzien van herkenningstekens.

Onderdeel J (wijziging artikel 29)

In artikel 29, derde lid, was per abuis de tweetonige hoorn niet opgenomen. Door middel van dit onderdeel is die omissie hersteld.

Onderdeel M en N (wijziging artikelen 35 en 35a)

Met deze aanpassing is het toegestaan dat fietsen richtingaanwijzers voeren. Voor sommige fietsers is het vermoeiend of pijnlijk om een arm uit te strekken om aan te geven dat ze willen afslaan. Voor hen kan het wenselijk zijn om dat teken te geven via richtingaanwijzers die aan de voor- en achterzijde van de fiets zijn gemonteerd. Er zijn inmiddels dergelijke richtingaanwijzers op de markt.

Onderdeel O, eerste lid (wijziging artikel 58a)

Tot op heden bestond niet voor alle voertuigen de verplichting voor de bestuurder om gebruik te maken van een zitplaats. Deze verplichting vloeide in de meeste gevallen reeds voort uit de verplichting in artikel 59, eerste lid, om een autogordel te dragen. Voor de bestuurders van andere dan in dit artikel genoemde voertuigen wordt nu duidelijk vastgelegd dat ook zij verplicht zijn te (blijven) zitten op de zitplaats tijdens het rijden.

Onderdelen O, tweede en derde lid, en T (wijziging artikel 58a en vervallen hoofdstuk II, § 29)

Op basis van de oude tekst van het RVV 1990 was het vervoer van kinderen onder de acht jaar op fietsen en bromfietsen niet toegestaan, omdat kinderzitjes werden omschreven als zitplaatsen, terwijl de definitie van zitplaatsen hiermee geen rekening hield. Voor de verplichting kinderen te vervoeren in kinderzitjes is daarom nu gekozen voor de omschrijving «doelmatige en veilige *voorziening* die voldoende steun voor rug, handen en voeten biedt». Daarmee worden de eisen die aan het vervoer van kinderen worden gesteld naar verwachting voldoende omschreven. Dat het gaat om een zitgelegenheid volgt uit de eis dat de kinderen moeten zijn gezeten in de eerdergenoemde voorziening.

De mogelijkheid van het vervoeren van passagiers op bagagedragers van fietsen is tegelijkertijd aangepast, waardoor buiten twijfel staat dat dit slechts mogelijk is voor personen van acht jaar of ouder.

Door de aanpassing van artikel 58a is artikel 61 overbodig geworden.

Onderdeel S, eerste en tweede lid (wijziging artikel 59a)

Uit artikel 59a is een aantal tekstdelen verwijderd dat ten overvloede was opgenomen.

Onderdeel U (wijziging artikel 76)

Uit de praktijk kwamen veel vragen over de betekenis en toepassing van het toenmalige artikel 76. Het artikel is in verband daarmee aangepast. Daarbij is een nieuwe uitzondering opgenomen op het verbod van het overschrijden van een doorgetrokken streep voor de gebruikers van een fietsstrook met doorgetrokken strepen (tweede lid, onderdeel d). Deze

bestuurders kunnen daardoor bij het afslaan en het inhalen ook gebruik maken van het overige deel van de rijbaan.

Onderdeel V (wijziging artikel 77)

Op sommige plekken in Nederland worden busbanen en busstroken voorafgegaan door verdrijvingsvlakken dan wel puntstukken. Daarmee wordt beoogd de weggebruikers die niet gerechtigd zijn deze busbanen en busstroken te gebruiken naar een andere rijstrook te dirigeren. Zonder een algemene regeling moet voor alle afzonderlijke bussen, trams en andere voertuigen waarmee op de busbaan/busstrook gereden mag worden een afzonderlijke ontheffing worden gegeven voor het gebruik van de verdrijvingsvlakken en puntstukken. Met deze aanpassing is voorzien in een dergelijke algemene regeling.

Onderdelen W (wijziging bijlage I)

Bijlage 1 wordt aangevuld met een nieuwe opzet voor de borden K2 en K4. Uit verschillende proeven blijkt het gebruik van deze vormgeving de doorstroming te bevorderen. Daarnaast is een aantal borden ingevoegd waaraan in de praktijk behoefte bestaat (nrs. C7a en C7b). Vanuit een aantal steden is het verzoek gekomen om op eenvoudige wijze de binnenstad af te kunnen sluiten voor bussen, al dan niet in combinatie met vrachtauto's. Met deze borden wordt aan dat verzoek tegemoet gekomen.

Artikel III (wijziging artikel 17 van het Reglement rijbewijzen)

Bij de aanpassing van het concept-besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, en van enkele andere besluiten (Stb. 2010, nr. 33) is abusievelijk de wel aangekondigde uitzondering op de automaatverplichting voor aanvragers van een rijbewijs voor de categorie AM niet opgenomen. De reden hiervoor is gelegen in de wens de uitvoeringspraktijk in de ons omringende lidstaten te volgen.

In terugwerkende kracht is voorzien omdat het hier gaat om een bepaling die tegelijk met de invoering van het bromfietspraktijkexamen had moeten ingaan en juist voor de aanvragers voordelig is: ook als ze examen hebben gedaan in een bromfiets zonder koppelingspedaal of met een bromfiets zonder handbediende hendel, krijgen ze een rijbewijs zonder de automaatbeperking.

Artikel IV (Besluit voertuigen)

Onderdelen A tot en met C (wijziging artikelen 13, 20 en 22)

Bij de Algemene Periodieke Keuring voor motorvoertuigen (APK) wordt niet meer gecontroleerd of de gegevens in het kentekenbewijs overeenkomen met die in het kentekenregister (Stcrt. 2009, 19145). Het kentekenbewijs hoeft daarom ook niet meer te worden overlegd bij de APK. De bijlage bij het kentekenbewijs van taxi's en OV-auto's is echter niet opgenomen in het kentekenregister. Bij de aanvraag van een keuringsrapport en bij een herkeuring of deskundigenonderzoek dient een bij het kentekenbewijs van deze voertuigen afgegeven bijlage daarom nog wel overlegd te worden.

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het aanmerken van het kentekenregister als basisregistratie alsmede in verband met de herziening van de gegevensverstrekking uit het kentekenregister en enkele andere wijzi-

gingen (Kamerstukken II 2007/08, 31 219, nr. 3, p.22) is reeds een berekening gegeven van de administratieve lastenverlichting die samenhangt met het laten vervallen van de plicht tot overhandiging van het kentekenbewijs bij de APK. Volledigheidshalve wordt hierbij naar die berekening verwezen.

Onderdelen D en E (wijziging artikelen 23 en 25)

Abusievelijk zijn er twee verschillende hoofdstukken genummerd als hoofdstuk 3. Met deze wijziging wordt dit gecorrigeerd.

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