

STAATSBLOD VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

181

BESLUIT van 4 mei 1966, houdende vaststelling van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, en gedeeltelijke intrekking van het Wegenverkeersreglement.

Wij JULIANA, 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 19 oktober 1965, nr. 57726, Directie van de Waterstaat, afd. Waterstaatsrecht;

Gelet op de Wegenverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 8 december 1965, no. 120);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde minister van 29 april 1966, no. 22790, Directie van de Waterstaat, afd. Waterstaatsrecht;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1. 1. Ieder heeft in gelijke mate aanspraak op een veilig gebruik van de weg.

2. Daarom dient iedere weggebruiker zich zodanig te gedragen, dat hij het overige verkeer niet in gevaar brengt of onnodig hindert.

Artikel 2. Weggebruikers zijn:

voetgangers;
fietsers;
bromfietsers;
bestuurders van motorvoertuigen;
bestuurders van trams;
ruiters, geleiders van rij- of trekdieren of vee;
bestuurders van bespannen of onbespannen wagens.

Artikel 3. 1. De regels van dit reglement betreffende voetgangers zijn mede van toepassing op personen die te voet een kinderwagen, een dergelijk klein voertuig, een fiets of een bromfiets meevoeren, alsmede op personen die een invalide-wagen voortbewegen.

2. Handwagens met motorvermogen, van de soort die door Onze minister blijkens een bekendmaking in de *Nederlandse Staatscourant* als zodanig gekenmerkt is, volgen de regels die gelden voor onbespannen wagens. Hetzelfde geldt voor fietsen met aanhang- of zijspanwagens, bromfietsen met zijspanwagens en fietsen of bromfietsen op meer dan twee wielen die niet kennelijk ingericht zijn voor het vervoer van een invalide; de bestuurders van deze voertuigen nemen bovendien de bijzondere verplichtingen voor fietsers onderscheidenlijk bromfietsers in acht.

Artikel 4. Voor de toepassing van dit reglement worden verstaan onder:

a. *bromfietsen*:

1. voertuigen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ en die voorzover hun bouw betreft alle voor fietsen normale eigenschappen bezitten; Onze minister kan deze eigenschappen nader omschrijven;

II. voertuigen die kennelijk en uitsluitend zijn ingericht voor een invalide en zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³;

b. *motorvoertuigen*:

alle gelede en ongelede voertuigen, behalve bromfietsen, bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbe-

wogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht op of aan het voertuig zelf aanwezig, en trolleybussen;

c. *vrachtauto's*:

motorvoertuigen, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, meer bedraagt dan 3500 kg;

d. *autobussen*:

motorvoertuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;

e. *B-weg*:

alle onverharde wegen, alsmede alle verharde wegen die als zodanig door bord 37 van bijlage II zijn aangeduid;

f. *militaire kolonne*:

I. een aantal zich achter elkaar bevindende militaire dan wel bij diensten van de bescherming bevolking in gebruik zijnde motorvoertuigen onder één commandant, die de door Onze minister in overeenstemming met Onze Minister van Defensie vastgestelde herkenningstekens voeren;

II. een aantal militairen te voet in enigerlei aaneengesloten formatie;

g. *ledig gewicht, laadvermogen, aanhangwagen, cushion-band, massieve band, wioldruk en asdruk*:

hetgeen door Onze minister als zodanig wordt aangemerkt;

h. *Onze minister*:

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 5. 1. Voor de toepassing van dit reglement worden verstaan onder:

verkeer: alle weggebruikers;
bestuurders: alle weggebruikers behalve voetgangers.

2. Als bestuurder wordt degene aangemerkt onder wiens toezicht een ander een motorvoertuig bestuurt, indien:

a. hij gedurende de drie voorafgaande jaren in het bezit van een geldig rijbewijs is geweest en een zodanige plaats inneemt, dat hij voldoende kan ingrijpen; Onze minister kan hieromtrent voorschriften geven;

b. degene die onder toezicht bestuurt niet de bevoegdheid om motorvoertuigen te besturen is ontzegd noch diens rijbewijs is ingevorderd;

c. degene die onder toezicht een vrachtauto of een autobus bestuurt in het bezit is van een geldig rijbewijs B-E.

Artikel 6. 1. Onder wegen worden verstaan de verharde of onverharde rijbanen met inbegrip van de middenberm of middengeleiding, de parkeerstroken en parkeerhavens en vluchtstroken alsmede de in de weg gelegen bruggen en de naast de rijbaan gelegen paden, bermen en zijkanten.

2. Een weg kan één of meer rijbanen bevatten.

3. Rijbanen kunnen zijn verdeeld in twee of meer rijstroken.

HOOFDSTUK II

Gedragsregels

§ 1. Algemene verplichtingen

Artikel 7. Weggebruikers zijn verplicht de aanwijzingen op te volgen die gegeven worden door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare ambtenaren en andere personen.

Artikel 8. Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Artikel 9. 1. Aanwijzingen gaan boven verkeerstekens en gedragsregels.

2. Verkeerstekens gaan boven gedragsregels.

3. Bij gebreke van andersluidende aanwijzingen of verkeerstekens volgt iedere weggebruiker de bij de volgende artikelen van dit reglement vastgestelde gedragsregels op.

Artikel 10. Trams volgen de regels van dit reglement en de uit kracht daarvan gegeven aanwijzingen en verkeerstekens op voor zover dit met hun vaste baan verenigbaar is.

Artikel 11. Iedere bestuurder moet te allen tijde de kennis bezitten die tot het goed besturen vereist is, alsmede de daartoe noodzakelijke lichamelijke en geestelijke gesteldheid.

Artikel 12. Het is de eigenaar of houder van een voertuig verboden daarmede te doen of te laten rijden door iemand die kennelijk niet aan de in het vorige artikel gestelde eisen voldoet. Hij mag echter wel onder toezicht doen of laten rijden door iemand die niet de kennis tot het besturen van het voertuig bezit.

Artikel 13. De bestuurder moet voortdurend in staat zijn de handelingen te verrichten die van hem worden vereist. Hij moet voortdurend zijn voertuig of de door hem bestuurde of geleide dieren onder controle hebben.

Artikel 14. 1. De bestuurder mag zijn voertuig of de door hem bestuurde of geleide dieren niet verlaten voordat hij de nodige voorzorgsmaatregelen heeft genomen om een ongeval te voorkomen. De motor van zijn voertuig zet hij af en de contactsleutel verwijderd hij uit het contactslot.

2. Indien de motor nodig is voor de verzorging dan wel voor het laden of lossen van de lading van het motorvoertuig mag de bestuurder zijn voertuig verlaten zonder dat hij de motor afzet, mits hij voldoende voorzorgsmaatregelen heeft getroffen om ongevallen te voorkomen.

Artikel 15. 1. Bestuurders betrachten de naar omstandigheden geboden voorzichtigheid ten aanzien van zich op de weg bevindende voetgangers.

2. Zij verlenen blinden, voorzien van een blindenstok, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen ongehinderde doorgang.

Artikel 16. De bestuurder mag enige niet in dit reglement geregelde gedraging, zoals wegrijden, achteruit rijden, uit een uitrit de weg oprijden en keren, slechts uitvoeren indien dit mogelijk is zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade te veroorzaken.

Artikel 17. 1. Niemand mag een portier van een voertuig openen of open laten, indien daardoor gevaar of hinder voor weggebruikers ontstaat.

2. Passagiers mogen bestuurders niet afleiden of hinderen.

Artikel 18. 1. Spelen op de rijbaan is verboden, behalve op rijbanen van binnen de bebouwde kom gelegen wegen, die gesloten zijn voor alle verkeer behalve voetgangers.

2. Spelen op andere weggedeelten is verboden indien daardoor gevaar of hinder voor het verkeer kan ontstaan.

Artikel 19. 1. Het is verboden stoffen of voorwerpen die schadelijk of hinderlijk voor het verkeer zijn op de weg te werpen of te laten vallen, te plaatsen of te leggen of te laten staan of liggen.

2. Het is verboden zeisen, hooivorken en dergelijke die niet afdoende beschermd zijn over een weg te vervoeren.

3. Het is verboden rij- of trekdieren of vee zonder toezicht op voor het verkeer bestemde weggedeelten los te laten lopen.

4. Het in het vorige lid gestelde verbod geldt niet ten aanzien van bepaalde, door gedeputeerde staten aangewezen dijk-wegen die zonder afscheiding worden begrensd door op de dijkhelling gelegen weidegrond. De wegbeheerder duidt het gevaar van loslopend vee op de weg aan door het plaatsen van bord 89 van bijlage II.

Artikel 20. 1. Het is verboden werktuigen en voorwerpen, waardoor weg of werken zouden kunnen worden beschadigd, zoals ploegen, eggen of bomen, slepende over de weg te vervoeren.

2. Het is verboden rij- of trekdieren over een verharde weg te laten lopen, indien de hoeven van de dieren zijn voorzien van een beslag waardoor de weg kan worden beschadigd, tenzij de weg glad is door ijs of sneeuw.

Artikel 21. Het is verboden met een voertuig te rijden, indien dit is voorzien van een voor het overige verkeer zichtbare verlichte transparant door middel waarvan reclame wordt gemaakt.

§ 2. Plaats op de weg

Artikel 22. De bestuurder is verplicht zo veel mogelijk rechts te houden.

Artikel 23. 1. Wanneer de verkeersdichtheid het rechtvaardigt mogen bestuurders van motorvoertuigen in de volgende gevallen in files naast elkander rijden:

a. op wegen met verkeer in beide richtingen en in vier of meer rijstroken verdeeld, indien het verkeer op die wegen niet op de linkerwegheft mag komen;

b. op wegen met éénrichtingverkeer die in rijstroken verdeeld zijn;

c. daar, waar het bevoegde gezag het toestaat of toelaat.

2. Wanneer in files naast elkander gereden wordt, mag een bestuurder niet van rijstrook of file veranderen, indien hij daardoor de normale gang van de andere voertuigen belemmert of hindert.

Artikel 24. 1. De bestuurder van een motorvoertuig dat sneller kan en mag rijden dan 20 km per uur mag verkeersheuvels links en rechts voorbijgaan. Ligt die heuvel in de as van een voor verkeer in beide richtingen openstaande weg, dan gaat hij die rechts voorbij.

2. Andere bestuurders gaan verkeersheuvels altijd rechts voorbij.

Artikel 25. 1. Behalve wanneer de verkeersdichtheid het onmogelijk of onnodig maakt, houden bestuurders van motorvoertuigen buiten bebouwde kommen zoveel afstand van een voertuig waar zij achter blijven rijden, dat een inhalend voertuig zich kan invoegen.

2. Bestuurders van vrachtauto's en autobussen houden alsdan een afstand van ten minste vijftig meter van een vrachtauto of autobus waar zij achter blijven rijden.

Artikel 26. 1. Wanneer een weg door een bomenrij, een middenberm of een dergelijke, niet uit water bestaande afscheiding in twee gelijkwaardige rijbanen is verdeeld, mogen bestuurders uitsluitend de rechterrijbaan volgen.

2. Wanneer een weg kennelijk in drie of meer rijbanen is verdeeld mogen andere bestuurders dan die van motorvoertuigen welke sneller kunnen en mogen rijden dan 20 km per uur uitsluitend de uiterste rechterrijbaan volgen.

Artikel 27. 1. Fietsers en bromfietsers volgen het voor hen verplichte fietspad. Bij gebreke daarvan rijden zij op de rijbaan.

2. Fietsers en bromfietsers mogen een fietspad volgen, indien in hun rijrichting bord 60 van bijlage II is geplaatst; bromfietsers alleen met afgezette motor.

3. Fietsers mogen, indien zij daardoor het andere verkeer niet hinderen, met twee naast elkander rijden; bromfietsers mogen niet met twee naast elkander rijden.

4. Andere bestuurders dan fietsers of bromfietsers is het verboden een fietspad te gebruiken.

Artikel 28. 1. De voetganger loopt op het voetpad of trottoir. Hij mag door het meevoeren van een fiets, een bromfiets of van omvangrijke voorwerpen andere voetgangers niet hinderen. Desnoods loopt hij in dat geval aan de uiterste zijde van de rijbaan.

2. Bij gebreke van een voetpad of trottoir maakt de voetganger gebruik van het fietspad. Hij belemmert de doorgang voor fietsers en bromfietsers niet.

3. Bij gebreke ook van een fietspad loopt de voetganger aan de uiterste zijde van de rijbaan. Buiten de bebouwde kom loopt hij aan de linkerzijde. Deze verplichting geldt niet, indien er ernstige redenen zijn om aan de rechterzijde te lopen.

4. Voert de voetganger die buiten de bebouwde kom de rijbaan moet volgen een fiets of bromfiets aan de hand mede, dan loopt hij aan de uiterste rechterzijde van de rijbaan. Personen die een invalidewagen voortbewegen volgen eveneens de uiterste rechterzijde van de rijbaan.

5. Het is andere weggebruikers dan voetgangers verboden een voetpad of een trottoir te volgen dan wel een trottoir, elders dan waar dit verlaagd is, over te steken.

Artikel 29. 1. Door voetgangers gevormde marskolonnes die een leider van ten minste 16 jaren hebben, door voetgangers gevormde optochten, militaire kolonnes te voet, processies en uitvaartstoeten mogen de rijbaan volgen die voor verkeer met onbespannen wagens openstaat.

2. De marskolonne moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. zij mag geen grotere breedte dan van drie en geen grotere lengte dan van dertig personen hebben;

b. zij volgt de regels die van toepassing zijn voor bestuurders van onbespannen wagens;

c. zij laat een afstand van ten minste 30 meter tot voor haar marcherende kolonnes.

3. Voor overtredingen van het bepaalde in het tweede lid is de leider aansprakelijk.

Artikel 30. 1. Bij nadering van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, van ziekenauto's en van motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten die de optische en geluidssignalen voeren, door Onze minister krachtens artikel 58 vastgesteld, verlenen andere weggebruikers hun onder alle omstandigheden vrije doorgang. Zo nodig brengen zij hun voertuig tot stilstand.

2. Onze minister kan regels stellen over het gebruik van de in het vorige lid bedoelde signalen.

Artikel 31. Weggebruikers mogen een tram niet in zijn loop belemmeren. Deze bepaling geldt niet, indien de naleving van andere gedragsregels zulk een belemmering meebrengt.

§ 3. Tegenkomen en inhalen

Artikel 32. 1. De bestuurder wijkt bij het tegenkomen van een voertuig zoveel naar rechts uit, dat er voldoende ruimte tussen hem en het tegenkomende voertuig blijft.

2. Is dit door enig obstakel op de weg niet mogelijk, dan vermindert hij zijn snelheid en staat hij zo nodig stil om het voertuig uit tegengestelde richting te laten voorbijgaan.

Artikel 33. 1. Inhalen geschiedt links.

2. Inhalen geschiedt echter rechts, wanneer de ingehaald wordende bestuurder te kennen heeft gegeven dat hij naar links wil afslaan en daartoe heeft voorgesorteerd.

3. Inhalen mag rechts geschieden:

a. door bestuurders die zich in de rechterfile bevinden, wanneer in files mag worden gereden en dat te dien tijde en ter plaatse ook werkelijk geschiedt;

b. door fietsers en bromfietsers, indien het overige verkeer in één of meer files staat opgesteld of rijdt.

Artikel 34. Vóór het links inhalen vergewist de bestuurder zich ervan dat hij dit zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan doen. Hij haalt alsdan slechts in, indien:

a. zijn voertuig een snelheid kan bereiken die zoveel groter is dan die van het in te halen voertuig, dat de duur van de manoeuvre gering blijft;

b. de weg over zodanige afstand vrij is, dat inhalen kan geschieden zonder enig gevaar te veroorzaken;

c. geen bestuurder die hem van nabij volgt is begonnen hem in te halen.

Artikel 35. 1. Wanneer het inhalen verandering van rijstrook of een anderszins belangrijke zijdelingse verplaatsing meebrengt geeft de bestuurder, na zich overeenkomstig het vorige artikel van de mogelijkheid om veilig in te halen te hebben vergewist, een teken met zijn richtingaanwijzer of met zijn arm dat hij het voornemen heeft een inhaalmanoeuvre te beginnen.

2. Aan dit voornemen geeft hij zodra mogelijk uitvoering.

3. Het teken moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing is voltooid.

Artikel 36. 1. De links inhalende bestuurder wijkt bij het inhalen zoveel nodig behoorlijk naar links uit. Hij begeeft zich weer naar rechts zodra dit zonder de andere weggebruikers te hinderen mogelijk is.

2. De links ingehaald wordende bestuurder wijkt zo nodig naar rechts uit. Hij mag zijn snelheid niet verhogen.

Artikel 37. 1. Inhalen is verboden, indien daardoor gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan.

2. In ieder geval is links inhalen van voertuigen op meer dan twee wielen verboden:

a. op kruisingen en splitsingen van wegen; deze bepaling geldt niet, indien het verkeer daar door een verkeersregelaar of door verkeerslichten geregeld wordt of indien het verkeer op de betrokken weg voorrang geniet;

b. op spoorwegovergangen; deze bepaling geldt niet, indien de spoorwegovergang voorzien is van beweegbare afsluitingen of halve overwegbomen of indien het verkeer er door drie-kleurige verkeerslichten als bedoeld in artikel 110 geregeld is;

c. in of nabij een onoverzichtelijke bocht of nabij het hoogste punt van een helling; deze bepaling geldt niet, indien de weg in rijstroken is verdeeld en men bij het inhalen niet op het voor het tegemoetkomende verkeer bestemde weggedeelte komt.

3. Links en rechts inhalen is verboden, wanneer het in te halen voertuig stilstaat voor een voetgangersoversteekplaats of deze langzaam nadert.

Artikel 38. 1. Inhalen van trams geschiedt rechts.

2. De bestuurder van een motorvoertuig mag een tram links inhalen:

a. indien de breedte van de rijbaan rechts van de tram daartoe onvoldoende is en hij dit kan doen zonder het tegemoetkomende verkeer in gevaar te brengen;

b. op wegen met éénrichtingverkeer, wanneer de eisen van een vlotte doorgang van het verkeer zulks meebrengen.

Artikel 39. De bestuurder die een aan een halte stilstaande tram wil inhalen moet aan passagiers de gelegenheid

laten in en uit te stappen en de tram of het trottoir te bereiken. Daartoe moet hij zijn snelheid verminderen en zo nodig stilstaan.

§ 4. Gedrag bij kruisingen en splitsingen van wegen

Artikel 40. 1. De bestuurder die een kruising of splitsing van wegen oprijdt betracht daarbij bijzondere voorzichtigheid.

2. Hij rijdt de kruising of splitsing slechts op, indien hij de mogelijkheid heeft door te rijden en de kruising of splitsing vrij te maken dan wel zich tussen de kruisende verkeersstromen op te stellen.

Artikel 41. Bij nadering van een kruising of splitsing van wegen moet een bestuurder aan voor hem van rechts komende bestuurders de doorgang vrij laten.

Artikel 42. Op de regel van artikel 41 gelden de volgende uitzonderingen:

a. aan bestuurders op voorrangswegen en bestuurders op weggedeelten die zijn aangeduid door bord 8 van bijlage II (voorrangskruisingen en voorrangssplitsingen) wordt voorrang verleend door bestuurders die van andere wegen naderen;

b. aan bestuurders op verharde wegen wordt voorrang verleend door bestuurders die van onverharde wegen naderen;

c. op kruisingen of splitsingen van wegen van gelijke orde wordt aan bestuurders van trams voorrang verleend door alle andere bestuurders en wordt aan bestuurders van motorvoertuigen voorrang verleend door fietsers, bromfietzers, bestuurders van wagens, ruiters en geleiders van rij- of trekdiere of vee;

d. onder alle omstandigheden wordt aan motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten voorrang verleend door andere weggebruikers, indien zij de optische en geluidssignalen voeren die door Onze minister krachtens artikel 58 zijn vastgesteld.

Artikel 43. 1. Weggebruikers mogen militaire kolonnes, uitvaartstoeten, processies en door voetgangers gevormde optochten en marskolonnes niet doorsnijden.

2. Dit verbod geldt niet voor de in artikel 42 onder d bedoelde motorvoertuigen.

§ 5. Verandering van richting

Artikel 44. 1. De bestuurder moet, voordat hij van richting mag veranderen, zich vergewissen dat hij dat kan doen zonder andere weggebruikers in gevaar te brengen, in het bijzonder bestuurders die achter hem naderen.

2. Hij voert de manoeuvre slechts uit nadat hij:

a. eerst zijn voornemen duidelijk en tijdig heeft kenbaar gemaakt;

b. vervolgens heeft voorgesorteerd door:

1°. indien hij naar rechts wil afslaan tijdig zoveel mogelijk aan de rechterzijde te gaan rijden;

2°. indien hij naar links wil afslaan tijdig zoveel mogelijk tegen de weg-as te rijden of bij wegen of rijbanen met éénrichtingverkeer daarop zoveel mogelijk links te houden.

3. Het teken waarmee de bestuurder kenbaar maakt dat hij van richting wil veranderen moet ophouden zodra de manoeuvre is voltooid.

Artikel 45. Bestuurders van andere dan motorvoertuigen die links af willen slaan zijn niet verplicht voor te sorteren. Sorteren zij niet voor dan steken zij de kruising of splitsing recht doorgaande zover mogelijk over en geven daarna tijdig en duidelijk blijk van hun voornemen om van richting te veranderen. Zij slaan niet eerder links af dan nadat het rechtuitgaande verkeer op dezelfde weg hun daartoe de gelegenheid geeft.

Artikel 46. Bestuurders die links of rechts afslaan mogen het verkeer, dat hen op dezelfde weg tegemoet komt of dat op dezelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, niet hinderen; deze bepaling geldt niet voor bestuurders van trams.

Artikel 47. De bestuurder die links afslaat moet de bocht zo ruim nemen, dat hij op de rechterweghelft uitkomt.

Artikel 48. De bepalingen van deze paragraaf zijn van overeenkomstige toepassing op inritten, met dien verstande dat buiten de bebouwde kom voorsorteren naar links voor motorvoertuigen niet verplicht is.

§ 6. Snelheid

Artikel 49. 1. De bestuurder moet zijn snelheid zodanig regelen dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade kan ontstaan.

2. Hij moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.

Artikel 50. 1. De bestuurder mag, zonder dat dit door de noodzaak van het verkeer geboden is, niet plotseling remmen, indien daardoor gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan. Het voornemen om te stoppen of te remmen maakt hij duidelijk kenbaar aan het achteropkomende verkeer.

2. Hij mag de normale gang van andere voertuigen niet belemmeren door zonder noodzaak uitzonderlijk langzaam te rijden in verhouding tot het overige gelijksoortige verkeer ter plaatse.

Artikel 51. 1. Voor motorvoertuigen geldt binnen de als zodanig aangeduide bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km per uur.

2. Het krachtens artikel 132 bevoegde gezag kan bepalen, dat op bepaalde wegen of gedeelten van wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid voor motorvoertuigen 70 km per uur zal zijn.

Artikel 52. 1. Onze minister kan voor bepaalde wegen of gedeelten van wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid in één of in beide richtingen vaststellen. Voor wegen, niet onder beheer van het Rijk, wordt de maximumsnelheid vastgesteld, gewijzigd of ingetrokken na overleg met gedeputeerde staten, die het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg horen.

2. Onze minister kan voor bepaalde dagen of perioden en al dan niet beperkt tot bepaalde wegen of bepaalde gebieden maximumsnelheden vaststellen voor wegen buiten de bebouwde kom. Hij bepaalt op welke wijze de weggebruikers daarvan in kennis worden gesteld.

Artikel 53. Buiten de bebouwde kom gelden, onverminderd de krachtens artikel 52 vastgestelde maximumsnelheden, de volgende maximumsnelheden:

a. voor vrachtauto's, autobussen en autobussen met een één-assige aanhangwagen voor het vervoer van bagage: 80 km per uur en op B-wegen 60 km per uur;

b. voor vrachtauto's met aanhangwagen en autobussen met een andere dan een één-assige aanhangwagen voor het vervoer van bagage: op autowegen 80 km per uur en op andere wegen 60 km per uur;

c. voor andere motorvoertuigen op meer dan twee wielen dan onder a en b bedoeld: met een één-assige aanhangwagen 80 km per uur en met een andere aanhangwagen 60 km per uur;

d. voor motorvoertuigen op twee wielen met aanhangwagen: 70 km per uur;

e. voor motorvoertuigen die voorzien zijn van een cushion-band of die een aanhangwagen, voorzien van zulk een band voortbewegen: 20 km per uur;

f. voor motorvoertuigen die voorzien zijn van een massieve band of die een aanhangwagen, voorzien van zulk een band, voortbewegen: 12 km per uur;

g. voor motorvoertuigen die gebezigd worden voor het jagen van vaartuigen: 6 km per uur.

Artikel 54. Voor bromfietsen bedraagt, onverminderd de krachtens artikel 52 vastgestelde maximumsnelheden, de maximumsnelheid:

a. binnen de bebouwde kom 30 km per uur;

b. daarbuiten 40 km per uur.

Artikel 55. De bepalingen betreffende maximumsnelheden gelden niet voor motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten die de optische en geluidssignalen voeren, door Onze minister krachtens artikel 58 vastgesteld.

§ 7. Signalen

Artikel 56. 1. Bestuurders van motorvoertuigen, bromfietsen, fietsen en trams zijn verplicht ter afwending van dreigend gevaar voor andere weggebruikers een geluidssignaal te geven.

2. Bestuurders van motorvoertuigen mogen bij donker in dat geval ook een knippersignaal geven.

Artikel 57. 1. Bestuurders van motorvoertuigen, bromfietsen, fietsen en trams mogen buiten de bebouwde kom een geluidssignaal geven om andere weggebruikers te kennen te geven, dat zij hen wensen in te halen.

2. Bestuurders van motorvoertuigen mogen daartoe ook een knippersignaal geven.

Artikel 58. 1. Geluidssignalen worden gegeven:

a. door motorvoertuigen met een hoorn van vaste toonhoogte;

b. door bromfietsen en fietsen met een bel;

c. door trams met een bel of een hoorn.

2. Motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten voeren de optische en geluidssignalen, door Onze minister vast te stellen ter kenbaarmaking van het feit dat zij een dringende taak vervullen.

3. Bestuurders van motorvoertuigen, die voor door Onze minister te omschrijven werkzaamheden worden gebruikt, maken onder de door Onze minister aan te geven omstandigheden hun voertuig tijdens deze werkzaamheden voor het overig verkeer kenbaar door het voeren van door Onze minister vast te stellen signalen.

Artikel 59. 1. Signalen mogen niet worden gegeven in andere gevallen of op andere wijze dan in de voorgaande artikelen voorzien.

2. Zij duren niet langer dan nodig is.

Artikel 60. Knippersignalen worden gegeven door snel herhaald in- en uitschakelen van het grote licht of van het dimlicht.

§ 8. Gebruik van lichten

A. Motorvoertuigen

Artikel 61. 1. Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang moeten grote lichten of dimlichten worden gevoerd, met dien verstande dat de bestuurder zijn grote lichten moet voeren indien zijn gezichtsveld in ver-

band met zijn snelheid anders onvoldoende groot is om veilig te rijden.

2. De grote lichten mogen alsdan niet worden gevoerd:

a. binnen de bebouwde kom, wanneer daar voldoende openbare straatverlichting is;

b. buiten de bebouwde kom, wanneer een aaneengesloten verlichting het de bestuurder mogelijk maakt de weg over een voldoende afstand te overzien;

c. bij het tegenkomen van andere bestuurders, van treinen of van een groep voetgangers, als bedoeld in artikel 29, die de rijbaan mogen volgen en van een terzijde van de weg naderende trein of boot;

d. bij het op korte afstand volgen van een ander voertuig.

3. De grote lichten worden alsdan vervangen:

a. in het geval onder a vermeld door hetzij dimlichten, hetzij stadslichten;

b. in de gevallen onder b, c en d vermeld door dimlichten, met dien verstande echter dat binnen de bebouwde kom stadslichten mogen worden gevoerd.

4. In alle gevallen waarin grote lichten of dimlichten worden gevoerd mogen tegelijk stadslichten branden.

5. Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang moeten dimlichten in plaats van grote lichten of van stadslichten worden gevoerd:

a. in geval van dichte mist of sneeuwval die het zicht ernstig belemmert;

b. binnen de bebouwde kom wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, stadslichten onvoldoende zijn om de aanwezigheid van het motorvoertuig door anderen te doen opmerken.

Artikel 62. 1. Gedurende de schemering en bij dag, wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om de aanwezigheid van het motorvoertuig door anderen te doen opmerken, moeten dimlichten of stadslichten worden gevoerd.

2. In geval van dichte mist of sneeuwval die het zicht ernstig belemmert moeten bij dag en gedurende de schemering grote lichten of dimlichten worden gevoerd.

Artikel 63. 1. In geval van dichte mist of sneeuwval die het zicht ernstig belemmert mogen mistlichten worden gevoerd. Het voeren van grote lichten of dimlichten is bij het voeren van mistlichten niet toegestaan.

2. Andere naar voren gerichte lichten dan de hiervoor genoemde mogen worden gevoerd in de gevallen waarin het gebruik van grote lichten is toegestaan.

3. In de gevallen waarin het gebruik van grote lichten niet is toegestaan mogen behalve de voorgeschreven lichten tevens worden gevoerd:

a. één bermlicht, behalve bij het op korte afstand volgen van een ander voertuig;

b. één richtlicht, mits het motorvoertuig nagenoeg tot stilstand is gebracht en andere bestuurders door de lichtbundel niet worden gehinderd;

c. lichten ter aanduiding van de omtrek van het motorvoertuig of van de lading.

Artikel 64. Wanneer een motorvoertuig is uitgerust met een achteruitrijlicht mag dit slechts branden tijdens het achteruitrijden. Andere weggebruikers mogen daardoor in geen geval gehinderd worden.

Artikel 65. Achterlichten en de verlichting van de achterkentekenplaat moeten steeds gelijktijdig met grote lichten, dimlichten, stadslichten of mistlichten branden.

Artikel 66. 1. Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang en overigens wanneer door om-

standigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om het voertuig door anderen te doen opmerken, moeten op vluchtstroken, parkeerstroken of parkeerhavens van autowegen of op de rijbaan stilstaande motorvoertuigen de volgende verlichting voeren:

- a. van voren stadslichten;
- b. van achteren achterlichten.

2. Binnen de bebouwde kom mogen de in het eerste lid genoemde lichten vervangen worden door één of twee parkeerlichten aan de zijde, afgewend van de kant van de weg waarlangs het motorvoertuig stilstaat. Deze bepaling geldt niet voor:

- a. motorvoertuigen met aanhangwagen;
- b. autobussen;
- c. motorvoertuigen die hetzij meer dan zes meter lang of meer dan twee meter breed zijn.

Artikel 67. 1. Stilstaande motorvoertuigen op twee wielen behoeven geen verlichting te voeren.

2. Stilstaande motorvoertuigen op meer dan twee wielen behoeven binnen de bebouwde kom geen verlichting te voeren, indien zij onmiddellijk verlicht worden door een lichtpunt van de openbare straatverlichting dat niet verder dan dertig meter verwijderd is.

Artikel 68. 1. Gekoppelde aanhangwagens voeren de voor motorvoertuigen voorgeschreven achterverlichting.

2. Aanhangwagens en opleggers voeren zijlichten. Dit geldt niet voor aanhangwagens, die door motorvoertuigen op twee wielen worden voortbewogen en voor één-assige aanhangwagens die niet breder zijn dan het trekkende motorvoertuig en waarvan de wieldruk niet meer dan 375 kg bedraagt.

3. Alleen-stilstaande aanhangwagens en opleggers voeren de verlichting voor stilstaande motorvoertuigen voorgeschreven, waarbij in plaats van stadslichten zijlichten worden gevoerd.

Artikel 69. 1. Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang en overigens wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om het voertuig door anderen te doen opmerken, mogen op de rijbaan stilstaande motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers behalve de voor hen verplichte verlichting bovendien knipperende waarschuwingslichten voeren.

2. Deze lichten mogen slechts branden tijdens het stilstaan. Zij mogen binnen de bebouwde kom niet worden gevoerd, indien het voertuig onmiddellijk verlicht wordt door een lichtpunt van de openbare straatverlichting dat niet verder dan dertig meter verwijderd is.

B. Andere weggebruikers

Artikel 70. Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang, gedurende de schemering en bij dag bij dichte mist of sneeuwval die het zicht ernstig belemmert voeren bromfietsen en fietsen een koplicht en een achterlicht.

Artikel 71. 1. Besspannen en onbesspannen wagens voeren alsdan twee koplichten en twee achterlichten.

2. Driewielige fietsen of bromfietsen met één voorwiel en fietsen met aanhangwagens voeren één koplicht.

3. Driewielige fietsen of bromfietsen met één achterwiel, fietsen of bromfietsen met zijspanwagens en fietsen met aanhangwagens voeren één achterlicht.

Artikel 72. 1. Ruiters en geleiders van rij- en trekdieren en vee moeten alsdan een lantaarn meevoeren die van voren wit of geel en van achteren rood licht uitstraalt.

2. Indien zes of meer dieren geleid worden moet van voren een wit of geel en van achteren een rood licht uitstralen- de lantaarn worden meegevoerd.

Artikel 73. 1. Door voetgangers gevormde marskolonnes moeten alsdan aan de linker voorzijde van de kolonne een naar alle zijden wit licht uitstralende lantaarn meevoeren en aan de linker achterzijde van de kolonne een naar alle zijden rood licht uitstralende lantaarn.

2. Militaire kolonnes te voet voeren alsdan de lichten die door Onze minister in overeenstemming met Onze Minister van Defensie worden vastgesteld en in de *Nederlandse Staatscourant* bekend gemaakt.

3. Binnen de bebouwde kom behoeft geen verlichting te worden gevoerd, indien de openbare straatverlichting voldoende is.

Artikel 74. Op de rijbaan stilstaande besspannen en onbesspannen wagens zijn van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang en overigens wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om het voertuig door anderen te doen opmerken verlicht door:

- a. van voren een koplicht aangebracht aan de zijde, afgewend van de kant van de weg waarlangs het voertuig stilstaat;
- b. van achteren een aan dezelfde zijde aangebracht rood achterlicht.

Artikel 75. 1. Stilstaande bromfietsen en fietsen met twee of meer wielen, stilstaande fietsen en bromfietsen met zijspanwagen en stilstaande fietsen met aanhangwagen behoeven geen verlichting te voeren.

2. Andere binnen de bebouwde kom stilstaande voertuigen behoeven geen verlichting te voeren, indien zij onmiddellijk worden verlicht door een lichtpunt van de openbare straatverlichting dat niet verder dan dertig meter verwijderd is.

C. Bijzondere voorschriften

Artikel 76. 1. Bij militaire oefeningen kan door het bevoegde militaire gezag afwijking van het bepaalde omtrent verlichting van voertuigen worden gelast. In dat geval worden door of vanwege de bevoegde minister maatregelen genomen, ten einde te voorkomen dat de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht.

2. Fietsen gebezigd voor politiedienst, voor de dienst der Koninklijke marechaussee en voor de dienst van invoerrechten en accijnzen kunnen zonder verlichting bereden worden, indien zulks is gelast door of vanwege Onze Minister van Justitie, de procureur-generaal, fungerend directeur van politie, of de burgemeester, onderscheidenlijk door de commandant der Koninklijke marechaussee dan wel door de inspecteur der invoerrechten en accijnzen.

Artikel 77. Stoom- en motorwalsen en motorvoertuigen, waarvan de bestuurder aantoonde dat het voertuig is bestemd voor gebruik buiten de wegen en zich op de weg bevindt rechtstreeks ten behoeve van de bedrijven waarvoor het wordt gebruikt of van herstel, mogen steeds stadslichten voeren.

Artikel 78. 1. Indien van een stilstaand voertuig de voorgeschreven voor- of achterverlichting in het ongereede is moet dit voertuig bij donker buiten de bebouwde kom door de bestuurder worden aangeduid door een rood reflecterende driehoek, goed zichtbaar op de weg geplaatst op ongeveer 30 meter afstand van het voertuig:

- a. in de richting van het achterop komende verkeer, indien de achterverlichting is uitgevallen en het voertuig rechts van de weg staat;
- b. in de richting van het tegemoet komende verkeer, indien de voorverlichting is uitgevallen en het voertuig links van de weg staat.

2. Het vorige lid is van overeenkomstige toepassing, indien een voertuig, ook bij dag, op een zodanige plaats stilstaat dat het niet tijdig door andere bestuurders kan worden opgemerkt.

3. Onze minister kan nadere voorschriften geven omtrent de in het eerste lid bedoelde driehoek.

4. Bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen moeten buiten de bebouwde kom een driehoek, als in het eerste lid bedoeld, in hun voertuig medevoeren.

§ 9. Stilstaan en parkeren

Artikel 79. Indien het verkeer moet stilhouden, laten bestuurders het voor het verkeer uit tegengestelde richting bestemde weggedeelte, een voetgangers-oversteekplaats en een oversteekplaats voor fietsers, zomede op kruisingen en splitsingen van wegen een doorgang voor het dwarsverkeer vrij.

Artikel 80. 1. De bestuurder brengt zijn voertuig tot stilstand aan de uiterste rechterzijde van de rijbaan.

2. Hij mag zijn voertuig aan de uiterste linkerzijde van de rijbaan tot stilstand brengen, indien:

a. voor de rechterzijde een stopverbod bestaat;
b. in de rechterzijde van de rijbaan tram- of spoorrails liggen.

3. Hij mag zijn voertuig zowel aan de uiterste rechter- als linkerzijde tot stilstand brengen op wegen met éénrichting-verkeer.

Artikel 81. 1. De bestuurder mag een voertuig niet laten stilstaan, indien daardoor gevaar of onnodige hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan, in het bijzonder ook voor in- en uitstappende passagiers van openbare vervoermiddelen.

2. In ieder geval is het verboden een voertuig tot stilstand te brengen:

a. op trottoirs, voetpaden en fietspaden; dit verbod geldt niet voor fietsen en bromfietsen;
b. op voetgangersoversteekplaatsen en oversteekplaatsen voor fietsers;
c. op spoorwegovergangen;
d. in tunnels en op de rijbanen onder bruggen en viaducten;
e. buiten bebouwde kommen op of nabij het hoogste punt van een onoverzichtelijke helling en in of nabij een onoverzichtelijke bocht;

f. langs de kant van de rijbaan waar een bord tot aanduiding van een bushalte staat en wel:

I. indien ter plaatse terzijde van de rijbaan over een afstand van ten hoogste 36 m een geblokte markering is aangebracht, langs deze markering;

II. in andere gevallen op een afstand van minder dan 12 m van het bord;

dit verbod geldt niet voor het onmiddellijk in of uit laten stappen van passagiers;

g. binnen een afstand van 5 meter vóór voetgangersoversteekplaatsen en oversteekplaatsen voor fietsers en, indien op de rijbaan een stopverbod voor de rechterzijde bestaat, binnen 5 meter daarachter; deze bepaling geldt niet voor motorvoertuigen op twee wielen;

h. op invoeg- en uitrijstroken bij aansluitingen op wegen;
i. op de middenbaan of een der middenbanen wanneer drie of meer rijbanen naast elkaar liggen, tenzij anders aangeduid.

Artikel 82. 1. Parkeren geschiedt waar mogelijk op afzonderlijke, daartoe bestemde weggedeelten.

2. Het parkeren van fietsen en bromfietsen geschiedt op het trottoir of op een berm.

3. Bij plaatselijke verordening kunnen regels worden gesteld met betrekking tot het parkeren van voertuigen op twee wielen op trottoirs.

Artikel 83. Behalve in de gevallen waarin het tot stilstand brengen van een voertuig verboden is, is het parkeren bovendien verboden:

a. bij kruisingen of splitsingen van wegen op een afstand van minder dan 5 meter van de rand van de rijbaan van de zijweg of van het verlengde daarvan;

b. op plaatsen waar verkeerslichten of verkeerstekens op borden dan wel wegbewijzeringsborden door het geparkeerde voertuig aan het oog van andere weggebruikers kunnen worden onttrokken;

c. voor een uitrit;

d. buiten de bebouwde kom op de rijbaan van voorrangswegen;

e. op de rijbaan ter hoogte van een doorgetrokken streep of een vluchtheuvel, indien de vrije ruimte tussen het geparkeerde voertuig en de streep of de vluchtheuvel minder dan drie meter bedraagt;

f. bij een binnen de bebouwde kom bij of krachtens besluit van de gemeenteraad geplaatste parkeermeter tenzij, voor wat betreft motorvoertuigen op meer dan twee wielen, aan de bij of krachtens plaatselijke verordening gegeven voorschriften wordt voldaan; de door de parkeermeter aan te geven parkeerduur wordt op ten hoogste twee uur gesteld. Het verbod geldt slechts gedurende de bij of krachtens de verordening aangegeven tijden;

g. op taxistandplaatsen, behalve voor taxi's;

h. op parkeerplaatsen, langer dan de aangegeven tijdsduur.

Artikel 84. 1. Het is de bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen verboden in een parkeerzone, als zodanig aangeduid door bord 53 van bijlage II, te parkeren:

a. indien het motorvoertuig niet is voorzien van een parkeerschijf waarvan het model door Onze minister is vastgesteld en in de *Nederlandse Staatscourant* bekend gemaakt;

b. indien het tijdstip waarop met parkeren is aangevangen niet of niet juist op de parkeerschijf is aangegeven, dan wel de parkeerschijf naderhand, zonder dat het motorvoertuig opnieuw aan het rijdende verkeer heeft deelgenomen, op een later tijdstip wordt ingesteld of door een andere, op een later tijdstip ingestelde schijf wordt vervangen;

c. indien de parkeerschijf niet op het motorvoertuig is aangebracht op de wijze zoals door Onze minister is vastgesteld en in de *Nederlandse Staatscourant* is bekend gemaakt;

d. indien het tijdvak, gelegen tussen het op de parkeerschijf aangegeven tijdstip van aanvang van het parkeren en het einde van de toegestane parkeerduur, is verstreken.

2. Het bepaalde in het vorige lid is niet van toepassing ten aanzien van in parkeerzones gelegen parkeerplaatsen en taxistandplaatsen.

Artikel 85. Bij plaatselijke verordening kunnen regels worden gesteld ter bestrijding van parkeerexcessen.

Artikel 86. Onder parkeren wordt verstaan het doen of laten staan van voertuigen, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen.

§ 10. Autowegen

Artikel 87. 1. Slechts bestuurders van motorvoertuigen die met een grotere snelheid dan 40 km per uur mogen en kunnen rijden is het toegestaan een autoweg te volgen.

2. Het is voetgangers verboden zich zonder noodzaak op een autoweg te bevinden, behalve op parkeerplaatsen.

Artikel 88. 1. Het is verboden op een autoweg te keren of achteruit te rijden.

2. Het is verboden een motorvoertuig op een autoweg tot stilstand te brengen, behalve op parkeerplaatsen. In geval van noodzaak geldt het verbod niet voor de vluchstrook.

3. Ieder gebruik van de middenberm van een autoweg is verboden.

§ 11. Verkeerspleinen

Artikel 89. Het is bestuurders van motorvoertuigen toegestaan op en bij nadering van verkeerspleinen anders dan aan de rechterzijde van de rijbaan te rijden.

Artikel 90. Het is bestuurders toegestaan op of bij nadering van verkeerspleinen rechts in te halen.

§ 12. Bijzondere verplichtingen voor fietsers

Artikel 91. Het is de fietser verboden:

- a. zich door een ander voertuig dan een fiets te laten trekken of duwen;
- b. te rijden zonder het stuur met ten minste één hand vast te houden;
- c. een wagen of een kruiwagen, een kinderwagen of een dergelijk klein voertuig voort te bewegen, met uitzondering van een als zodanig ingerichte en aan de fiets vast verbonden zijspan- of aanhangwagen;
- d. meer dan één dier te geleiden;
- e. in het verkeer gevaarlijke voorwerpen te vervoeren.

Artikel 92. 1. De fietser beneden 18 jaren is het verboden meer dan één ander persoon te vervoeren. Deze mag niet ouder zijn dan de fietser zelf.

2. De fietser boven 18 jaar is het eveneens verboden meer dan één ander persoon te vervoeren. Hij mag echter twee kinderen beneden 10 jaren vervoeren.

3. Kinderen beneden 10 jaren mogen alleen vervoerd worden op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten.

§ 13. Bijzondere verplichtingen voor bromfietzers

Artikel 93. Het is de bromfietser verboden:

- a. zich door een voertuig te laten trekken of duwen;
- b. te rijden zonder het stuur met ten minste één hand vast te houden;
- c. een fiets of bromfiets dan wel een wagen of een kruiwagen, een kinderwagen of een dergelijk klein voertuig voort te bewegen, met uitzondering van een als zodanig ingerichte en aan de bromfiets vast verbonden zijspanwagen;
- d. enig dier te geleiden;
- e. in het verkeer gevaarlijke voorwerpen te vervoeren;
- f. onnodig geluid te veroorzaken.

Artikel 94. Bromfietzers mogen niet meer dan één ander persoon vervoeren. Deze moet op een doelmatige en veilige zitplaats gezeten zijn en zijn voeten aan weerszijden van het voertuig doen rusten op voetsteunen. Kinderen beneden 10 jaren moeten bovendien voldoende steun voor rug en handen hebben.

§ 14. Bijzondere verplichtingen voor bestuurders van motorvoertuigen

Artikel 95. 1. Naast of voor de bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen mag zich geen persoon bevinden die niet op een daarvoor bestemde zitplaats is gezeten. Deze bepaling geldt niet voor een kind beneden 5 jaren dat zich bevindt op de schoot van een naast de bestuurder gezeten persoon.

2. Indien naast de bestuurder een of meer personen gezeten zijn moet de vrije ruimte van de zitplaats voor de bestuurder tenminste 0,55 m bedragen, waarvan de helft aan weerszijden van het midden van het stuurwiel, en ten minste 0,40 m voor ieder der andere personen. In andere motorvoertuigen dan vrachtauto's en autobussen behoeft de vrije ruimte voor personen beneden de leeftijd van 12 jaren slechts 0,30 m te bedragen. Onze minister geeft voorschriften omtrent de wijze van meten van de vrije ruimten.

Artikel 96. 1. Het is de bestuurder van een motorvoertuig, waardoor een ander motorvoertuig wordt gesleept, verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te doen of laten rijden, indien de afstand van de achterzijde van het trekkende voertuig tot de voorzijde van het gesleepte meer dan 5 m bedraagt.

2. Indien deze afstand meer bedraagt dan 2,50 m moet de verbinding door een rode vlag met zijden van ten minste 0,40 m zijn gemarkeerd.

Artikel 97. Op motorvoertuigen op twee of drie wielen is de amazonezit verboden. Daarop mogen zich geen personen vóór de bestuurder bevinden.

Artikel 98. Bestuurders van motorvoertuigen mogen geen onnodig geluid veroorzaken.

§ 15. Oversteken van voetgangers; voetgangersoversteekplaatsen

Artikel 99. 1. De voetganger steekt een rijbaan of een fietspad voorzichtig, zonder nodeloze onderbreking en haaks over.

2. Binnen een afstand van 30 meter van een voetgangersoversteekplaats mogen voetgangers niet oversteken.

3. Het bepaalde in het tweede lid geldt niet, indien de voetganger om die voetgangersoversteekplaats te bereiken eerst een andere rijbaan zou moeten oversteken en evenmin, indien hij zich naar of van een openbaar middel van vervoer begeeft van of naar het dichtstbijzijnde voetpad of trottoir.

Artikel 100. 1. Bestuurders naderen een voetgangersoversteekplaats voorzichtig en verlenen aan voetgangers die zich daarop bevinden onbelemmerde doorgang.

2. Deze verplichting bestaat niet voor bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, van ziekenauto's en van motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten die de optische en geluidsignalen voeren, door Onze minister krachtens artikel 58 vastgesteld, noch ook voor militaire kolonnes en uitvaartstoeten.

§ 16. Gedrag bij en op spoorwegovergangen

Artikel 101. Bij nadering van een spoorwegovergang bestrachten bestuurders bijzondere voorzichtigheid. Zij matigen hun snelheid en blijven niet op de spoorwegovergang stilstaan.

Artikel 102. 1. Het is iedere weggebruiker verboden een spoorwegovergang te betreden of op te rijden:

- a. wanneer een of meer rode knipperlichten branden;
- b. wanneer de beweegbare afsluitingen of de halve overgebomen gesloten worden of gesloten zijn.

2. Weggebruikers begeven zich slechts op spoorwegovergangen die niet van spoorbomen of van een lichtsignaal voorzien zijn, indien zij zich hebben overtuigd dat er geen trein in aantocht is.

HOOFDSTUK III

Aanwijzingen en verkeerstekens

§ 1. Aanwijzingen door verkeersregelaars

Artikel 103. Aanwijzingen aan weggebruikers te geven door ambtenaren en andere personen, met verkeersregeling belast en als zodanig kenbaar, worden mondeling of door gebaren aan individuele weggebruikers dan wel collectief aan het gehele verkeer gegeven.

Artikel 104. Bij collectief aan het gehele verkeer te geven aanwijzingen worden de gebaren en tekens gebruikt die in bijlage I van dit reglement nader zijn aangeduid.

Artikel 105. De in het vorige artikel bedoelde gebaren kunnen worden verduidelijkt door een witte of wit-zwarte stok.

Artikel 106. 1. Teneinde een weggebruiker kenbaar te maken dat hij moet stoppen kan, onverminderd het in de vorige artikelen bepaalde, gebruik worden gemaakt:

a. bij dag van een stopteken, bestaande uit:

een ronde witte schijf met rode rand, waarin met zwarte letters de betrokken dienst kan worden aangegeven, een en ander overeenkomstig model *n* van bijlage I, of wel bij spoorweg- of tramwegovergangen een rode vlag;

b. bij nacht van een stopteken, bestaande uit:

een rood licht dat snel verticaal op en neer bewogen wordt, of wel

een ronde witte schijf met rode rand, beide van lichtdoorlatend materiaal, waaronder zich een rood licht bevindt en waarmede vooreerst een snel verticaal op en neer bewogen rood lichtsein wordt gegeven, hetwelk bij nadering van de staande te houden weggebruikers door omschakeling wordt vervangen door het transparante teken; in het witte transparante vlak kan met zwarte letters de desbetreffende dienst worden aangegeven, een en ander overeenkomstig model *n* van bijlage I;

c. van een stopteken, bestaande uit:

een aan een politie-auto aangebrachte transparent, waarin de woorden „stop” of „stop politie” in rode letters tegen donkere achtergrond verlicht worden.

2. Van de in dit artikel bedoelde stoptekens mag ook gebruik worden gemaakt door ambtenaren die uit anderen hoofde dan in verband met verkeersregeling de bevoegdheid hebben weggebruikers te doen stoppen.

§ 2. Verkeerstekens algemeen

Artikel 107. Verkeerstekens kunnen zijn:

- a. verkeerslichten;
- b. verkeerstekens op borden;
- c. verkeerstekens op het wegdek.

Artikel 108. Onze minister geeft nadere voorschriften over inrichting, plaatsing, kleur, afmeting en materiaal van de in dit reglement of in de bij dit reglement behorende bijlage II voorziene verkeerstekens.

Artikel 109. Het is verboden voorwerpen, inrichtingen of borden, van welke aard ook, die het verkeer in verwarring zouden kunnen brengen op, langs of boven de wegen aan te brengen, te doen aanbrengen of te houden.

§ 3. Verkeerslichten

Artikel 110. 1. Bij driekleurige verkeerslichten betekent:

- a. groen licht: doorgaan;
- b. geel licht: stop; voor de bestuurders die het teken zo dicht genaderd zijn dat stoppen redelijkerwijze niet meer mogelijk is: doorgaan;
- c. rood licht: stop.

2. Indien een verlichte pijl zichtbaar is geldt het teken uitsluitend voor de door de pijl aangegeven richting.

3. De lichten gelden voor alle weggebruikers, met uitzondering van bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, van ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten die de optische en geluidssignalen voeren, door Onze minister krachtens artikel 58 vastgesteld.

4. Indien zich ter plaatse voetgangerslichten bevinden richten voetgangers zich bij het oversteken naar deze lichten.

5. Militaire kolonnes, processies en uitvaartstoeten die het teken bij groen licht zijn begonnen te passeren blijven doorgaan ook nadat een andere kleur zichtbaar is geworden.

Artikel 111. Bij tweekleurige verkeerslichten, aangebracht boven een rijstrook, betekent:

- a. verlichte groene pijl: de rijstrook mag worden gevolgd;
- b. verlicht rood kruis: de rijstrook mag niet worden gevolgd.

Artikel 112. Bij voetgangersoversteekplaatsen voor voetgangers geplaatste lichten betekent:

- a. groen licht: voetgangers mogen oversteken;
- b. groen knipperlicht: voetgangers opletten, het rood licht verschijnt spoedig;
- c. rood licht: voetgangers mogen niet meer beginnen over te steken; reeds overstekende voetgangers moeten zo snel mogelijk doorlopen.

Artikel 113. Bij spoorwegovergangen betekent:

- a. groen of wit knipperlicht: er is geen trein in aantocht;
- b. oranje licht: de seininrichting is buiten werking;
- c. rood knipperlicht: stop, er is een trein in aantocht;
- d. geel knipperlicht pijl: vooraanduiding van rood knipperlicht in de door de pijl aangegeven richting;
- e. verlichte rode pijl: stop, voor het verkeer gaande in de door de pijl aangegeven richting.

Artikel 114. 1. Bij bruggen betekenen rode lichten en rode knipperlichten, al dan niet voorzien van een aanwijzing om te stoppen: stop.

2. Indien een verlichte rode pijl zichtbaar is, geldt het teken uitsluitend voor de door de pijl aangegeven richting.

Artikel 115. In tunnels betekent:

- a. groen licht: doorrijden;
- b. geel knipperlicht: voorzichtig rijden;
- c. rood licht: stoppen en motor afzetten.

Artikel 116. Een geel knipperlicht betekent: gevaarlijk punt, voorzichtigheid geboden.

§ 4. Verkeerstekens op borden en op het wegdek

AFDELING I

Algemeen

Artikel 117. Verkeerstekens worden onderscheiden in:

- a. tekens die een gebod of verbod aanduiden;
- b. tekens die een gevaar aanduiden;
- c. tekens die een andere aanduiding bevatten.

Artikel 118. Geen andere tekens die een gebod of verbod of een gevaar aanduiden mogen worden geplaatst dan volgens de bij dit reglement of zijn bijlagen dan wel krachtens dit reglement voorziene modellen.

AFDELING II

Verkeerstekens op borden

Artikel 119. De verkeerstekens op borden zijn vastgesteld in de bij dit reglement behorende bijlage II.

Artikel 120. 1. Borden die een andere aanduiding dan een gebod of verbod of een gevaar bevatten moeten, voor zover bij bijlage II van dit reglement niet een bepaald model is voorgeschreven, bestaan uit een rechthoekig bord, waarop geen andere kleuren dan blauw en wit mogen voorkomen. Onze minister kan veranderingen toestaan.

2. Borden die een richting aangeven kunnen in een punt naar de aangegeven richting uitlopen.

Artikel 121. 1. Onder de in bijlage II vastgestelde borden kunnen onderborden worden geplaatst, die wit zijn met zwarte letters, cijfers of symbolen.

Onze minister kan nadere regelen geven over plaatsing, inrichting en afmeting der onderborden.

2. De onderborden mogen een nadere uitleg van de op de borden, waaronder zij geplaatst zijn, voorkomende aanduiding inhouden dan wel een beperking van de werkingssfeer van het door die borden aangeduide gebod of verbod.

3. Wordt het onderbord gebruikt voor het aanduiden van een maximumsnelheid voor bepaalde categorieën van voertuigen, dan dient er een rode rand ter breedte van ten minste 3 cm op te worden aangebracht.

AFDELING III

Verkeerstekens op het wegdek

A. Verkeerstekens op het wegdek die een gebod of verbod inhouden

Artikel 122. 1. Wanneer een rijbaan door een doorgetrokken streep in rijstroken is verdeeld, mag een bestuurder die lijn niet overschrijden of gedeeltelijk overschrijden, ook niet om links af te slaan. Op een doorgetrokken streep mogen reflectoren worden aangebracht.

2. Wanneer een rijbaan door een onderbroken streep in rijstroken is verdeeld, mag de bestuurder die streep overschrijden indien de loop van het verkeer dat meebrengt.

3. Wanneer de rijbaan in rijstroken is verdeeld door twee naast elkander liggende strepen mag de bestuurder die strepen slechts geheel of gedeeltelijk overschrijden, indien de streep onmiddellijk links van hem een onderbroken streep is.

4. Een scheiding in rijstroken uitsluitend door spijkers, reflectoren of andere dergelijke aanduidingen wordt beschouwd als scheiding door een onderbroken streep.

Artikel 123. Indien een rijbaan nabij een kruising of splitsing van wegen verdeeld is in rijstroken en in deze pijlen zijn gesteld, mogen de bestuurders op de kruising of splitsing geen andere richting volgen dan die, welke door die pijlen wordt aangeduid.

Artikel 124. Voetgangersoversteekplaatsen hebben de betekenis vermeld in de artikelen 99 en 100.

Artikel 125. Indien op het wegdek parkeervakken zijn aangegeven, mag ter plaatse slechts met inachtneming van die aanduiding worden geparkeerd.

Artikel 126. Indien terzijde van de rijbaan een doorgetrokken gele streep is aangebracht, mag langs dit gedeelte niet geparkeerd worden.

Artikel 127. Een in de dwarsrichting van de rijbaan geplaatste streep betekent, dat daarvoor gestopt moet worden, indien hetzij een verkeersregelaar hetzij verkeerslichten hetzij bord 10 van bijlage II zulks gebiedt.

Artikel 128. 1. Wanneer een gedeelte langs de rand van de rijbaan door een doorgetrokken streep van de rijbaan is afgescheiden en op dat gedeelte afbeeldingen van een witte fiets zijn aangebracht, moeten fietsers en bromfietsers dit afgescheiden gedeelte volgen; dit is voor andere weggebruikers verboden.

2. Wanneer een gedeelte langs de rand van de rijbaan door een onderbroken streep van de rijbaan is afgescheiden en op dat gedeelte afbeeldingen van een witte fiets zijn aangebracht, moeten fietsers en bromfietsers dit afgescheiden gedeelte volgen; andere bestuurders mogen het slechts volgen voor zover zij daar geen fietsers of bromfietsers hinderen.

Artikel 129. Wanneer in een door strepen op het wegdek aangegeven rijstrook het woord „bus” is aangebracht, mogen andere bestuurders dan die van autobussen, gebezigd in de uitoefening van een autobusdienst in de zin van de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1939, 527), deze rijstrook niet volgen.

Dit verbod geldt niet voor bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, van ziekenauto's en van motorvoertuigen van andere door Onze minister aangewezen hulpverleningsdiensten die de optische en geluidssignalen voeren, door Onze minister krachtens artikel 58 vastgesteld.

B. Verkeerstekens op het wegdek die andere aanduidingen bevatten

Artikel 130. 1. Op het wegdek kunnen tekens worden geplaatst ter geleiding van het verkeer, ter herinnering aan een ter plaatse geldende maximumsnelheid en ter aanduiding van andere omstandigheden.

2. Onze minister kan nadere regelen stellen met betrekking tot het gebruik, de vorm en de kleur van deze tekens.

§ 5. Plaatsing van verkeerslichten en verkeerstekens. Kosten. Beroep

Artikel 131. Verkeerslichten en verkeerstekens die een gevaar aanduiden dan wel een andere aanduiding bevatten dan de in artikel 132 bedoelde geboden en verboden, worden geplaatst door het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg.

Artikel 132. 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 52 en met uitzondering van de plaatsnaamborden worden verkeers-tekens op borden die een gebod of verbod bevatten slechts geplaatst of verwijderd krachtens een besluit, genomen:

a. voorzover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze minister;

b. voorzover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie alsmede op andere wegen, niet onder beheer van het Rijk en buiten bebouwde kommen gelegen, door gedeputeerde staten;

c. voorzover zij betreffen het verkeer op andere wegen door de gemeenteraad of krachtens machtiging van de raad door burgemeester en wethouders.

2. Het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg wordt gehoord.

3. Indien krachtens het bepaalde in dit artikel binnen een bebouwde kom verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden worden geplaatst krachtens besluit van Onze minister of van gedeputeerde staten geschiedt dit na overleg met het betrokken gemeentebestuur.

4. Het in de vorige leden ten aanzien van verkeerstekens op borden bepaalde is eveneens van toepassing op de volgende verkeerstekens op het wegdek:

a. doorgetrokken strepen als bedoeld in artikel 122, eerste en derde lid, voor zover zij bestuurders verhinderen links af te slaan of te parkeren dan wel in te halen, anders dan waar dit krachtens artikel 37 verboden is;

b. voetgangersoversteekplaatsen als bedoeld in artikel 124;

c. gele strepen als bedoeld in artikel 126;

d. de aanduiding van rijstroken ten behoeve van autobussen als bedoeld in artikel 129.

Artikel 133. 1. De in het vorige artikel bedoelde besluiten worden ter openbare kennis gebracht:

a. voor wat betreft beschikkingen van Onze minister in de *Nederlandse Staatscourant*;

b. voor wat betreft besluiten van gedeputeerde staten in het provinciaal blad;

c. voor wat betreft besluiten van gemeentebesturen op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

2. In de besluiten wordt medegedeeld dat het besluit in afschrift is gezonden:

voor wat betreft de beschikkingen van Onze minister aan de betrokken colleges van gedeputeerde staten en van burgemeester en wethouders;

voor wat betreft de besluiten van gedeputeerde staten aan de betrokken colleges van burgemeester en wethouders en aan de betrokken hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat;

voor wat betreft de besluiten van gemeentebesturen aan gedeputeerde staten en aan de betrokken hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat.

In de besluiten wordt tevens medegedeeld dat het besluit in afschrift is gezonden aan de door Onze minister aan te wijzen verenigingen die behartiging van verkeersbelangen ten doel hebben.

Artikel 134. 1. De plaatsing of verwijdering van verkeersstekens, als bedoeld in artikel 132, geschiedt door de zorg en op kosten van het orgaan dat het besluit tot plaatsing of verwijdering genomen heeft.

2. In afwijking van het eerste lid geschiedt de plaatsing of verwijdering van de verkeersstekens, strekkende tot de instandhouding en bruikbaarheid van de weg (borden 35 tot en met 39 van bijlage II), en die welke een maximumsnelheid aanduiden, door de zorg en op kosten van het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg.

Artikel 135. 1. De besluiten, krachtens welke verkeersstekens als bedoeld in artikel 132 worden geplaatst of verwijderd, alsmede de besluiten waarbij een verzoek tot plaatsing of verwijdering van die verkeersstekens wordt afgewezen, zijn met redenen omkleed.

2. Van de in het vorige lid bedoelde besluiten staat beroep op Ons open.

3. Dit beroep kan door iedere belanghebbende worden ingesteld binnen een termijn van dertig dagen na de dag, waarop het beroepen besluit ter openbare kennis is gebracht dan wel, indien dit niet is voorgeschreven, ter kennis van de belanghebbende is gebracht.

4. Het beroep wordt aan Ons gericht, doch wordt bij Onze commissaris in de provincie ingediend. Onze commissaris tekent de dag van ontvangst op het beroepschrift aan. Het wordt geacht op die dag bij Ons te zijn ingekomen. Onze minister zendt afschrift van het beroep toe aan het college dat het besluit, waartegen beroep wordt ingesteld, heeft genomen.

5. Onze commissaris in de provincie kan eveneens het in het derde lid bedoelde beroep instellen.

Artikel 136. 1. Besluiten van gemeentebesturen tot aanwijzing van een weg als voorrangsweg behoeven de goedkeuring van Onze minister onderscheidenlijk van gedeputeerde staten en besluiten van gedeputeerde staten tot aanwijzing van een weg als voorrangsweg behoeven de goedkeuring van Onze minister, indien die weg een weg kruist of zich daarvan splitst die door Onze minister dan wel door gedeputeerde staten als voorrangsweg is of kan worden aangewezen.

2. Het vorige lid is mede van toepassing, indien de voorrang eindigt op een afstand van minder dan 300 m van de weg die door Onze minister dan wel door gedeputeerde staten als voorrangsweg is of kan worden aangewezen.

3. De vorige leden zijn van overeenkomstige toepassing op besluiten tot aanwijzing van voorrangskruisingen en -splitsingen.

4. Besluiten als bedoeld in artikel 51, tweede lid, behoeven voor zover het besluiten van gemeentebesturen betreft, de goedkeuring van gedeputeerde staten.

Artikel 137. 1. Indien de uitvoering van werken, opdooi, de doorweekte toestand van een weg of een weggedeelte, dreigend gevaar of een andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard tijdelijk behoefte doet ontstaan aan het plaatsen van een verkeerssteken, inhoudende een gebod of een verbod, kan dit geschieden door of vanwege het in artikel 132 bedoelde gezag, dan wel door of namens het openbaar lichaam dat het beheer

heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg. Zonodig kan ook voor wegen of weggedeelten binnen de bebouwde kom een lagere maximumsnelheid dan 50 km worden aangegeven.

2. Van het voornemen tot tijdelijke plaatsing of, indien deze reeds is geschied, van de plaatsing wordt zo spoedig mogelijk kennis gegeven aan het krachtens artikel 132 bevoegde gezag. Dit kan de tijdelijke plaatsing ongedaan maken.

3. In geval van plaatsing van een verkeerssteken, inhoudende een maximumsnelheid, geschiedt de kennisgeving in het vorige lid bedoeld aan Onze minister, die de tijdelijke plaatsing ongedaan kan maken. De kennisgeving kan achterwege blijven indien te voorzien is dat de maatregel niet langer dan een maand van kracht behoeft te blijven.

4. De met verkeersregeling belaste ambtenaren der rijks- en gemeentepolitie kunnen, indien in onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, voor ten hoogste drie uren verkeerstekens plaatsen zonder dat kennisgeving aan het bevoegde gezag behoeft te geschieden. Geschiedt de plaatsing voor langere tijd, dan is het tweede lid van overeenkomstige toepassing.

5. Indien de toestand van een waterkerende dijk waarop een weg is gelegen zulks vordert, heeft de onderhoudsplichtige van de dijk de bevoegdheid tot het tijdelijk plaatsen van verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

6. Door of namens de onderhoudsplichtige van de dijk wordt onverwijld aan Onze commissaris in de provincie en aan het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, aan de eigenaar van de weg kennis gegeven van het voornemen tot tijdelijke plaatsing als in het vorige lid bedoeld of, indien deze reeds geschied is, van dit feit. Onze commissaris in de provincie kan de tijdelijke plaatsing ongedaan maken.

7. Indien het niet mogelijk is verkeersborden, houdende een gebod of verbod, in de bij bijlage II van dit reglement voorgeschreven vorm tijdelijk te plaatsen, kan in spoedeisende gevallen het gebod of verbod op andere duidelijke wijze worden aangeduid.

8. De kosten aan tijdelijke plaatsing verbonden zijn ten laste van degene die deze uitvoert.

HOOFDSTUK IV

Ontheffingen

Artikel 138. 1. Door of vanwege het in artikel 132 bedoelde gezag kan ontheffing worden verleend van het bepaalde in artikel 8, voorzover het betreft de verkeersstekens 11, 12, 14, 16—38, 46—53, 57, 59—62 van bijlage II en de verkeersstekens genoemd in de artikelen 122, eerste en derde lid, 125, 126, 128 en 129, alsmede van het bepaalde in de artikelen 18, eerste lid, 19, eerste lid, 20, 21, 26, 27, 28, 29, tweede lid, 53, 80, eerste lid, 81, tweede lid aanhef en onder a, d, e, f en i, 83 aanhef en onder c, d en f, 84, eerste lid, 85, 87, eerste lid, 88, 92, 93 aanhef en onder c en d, 94, 95, 96, eerste lid, en 97. In de gevallen bedoeld in artikel 137 kan de ontheffing eveneens worden verleend door of namens de wegbeheerder of de eigenaar van de weg.

2. Aan die ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden.

3. Onze minister kan regelen stellen betreffende de voorwaarden waaronder ontheffing kan worden verleend.

4. Onze minister kan van de bepalingen van dit reglement ontheffing verlenen voor het gebruik van de weg ten behoeve van openbare of door Onze minister daarmede gelijk te stellen diensten. Van een dergelijke ontheffing wordt mededeling gedaan in de *Nederlandse Staatscourant*.

5. Van een beslissing betreffende een ontheffing staat beroep op Ons open op de voet van het bepaalde in artikel 135. Met een beslissing wordt een weigering om te beslissen gelijk gesteld. Het niet nemen van een beslissing binnen redelijke tijd wordt als een weigering beschouwd.

HOOFDSTUK V

Strafbepalingen

Artikel 139. 1. Overtreding van een gedragsregel, vastgesteld bij of krachtens dit reglement, en van artikel 109 wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden.

2. Bij veroordeling van de bestuurder van een motorvoertuig of een bromfiets wegens een overtreding in het eerste lid bedoeld kan hem de bevoegdheid om een motorvoertuig of een bromfiets dan wel beide te besturen voor ten hoogste twee jaren worden ontzegd.

HOOFDSTUK VI

Slot- en overgangsbepalingen

Artikel 140. In het Wegenverkeersreglement worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. Overal waar staat rijwiel, rijwiel met hulpmotor, motorrijtuig of achterspanwagen wordt onderscheidenlijk gelezen: fiets, bromfiets, motorvoertuig of aanhangwagen.

II. In hoofdstuk I (artikelen 1—3) wordt het gestelde in artikel 1 onder *h* als volgt gelezen:

h. B-wegen: alle onverharde wegen, alsmede alle verharde wegen die overeenkomstig bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens als zodanig zijn aangeduid.

Het gestelde onder *e*, *f*, *ff*, *g*, *hh*, *j*, *v*, *w*, *x* en *z* vervalt. Artikel 3 vervalt.

III. Hoofdstuk II (artikelen 4—6) vervalt.

IV. Hoofdstuk III (artikelen 7—64) wordt als volgt gewijzigd:

Het opschrift van dit hoofdstuk: „Gedragsregels voor weggebruikers. A. Algemeen” wordt als volgt gelezen: Gedragsregels die verband houden met de inrichting en de belading van voertuigen.

De artikelen 7—12 en 19a—64 vervallen.

De eerste zin van het derde lid van artikel 13 wordt als volgt gelezen:

Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang alsmede gedurende de schemering en bij dag, wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om de aanwezigheid van het voertuig door anderen te doen opmerken, is het de bestuurder van een voertuig verboden daarmee te rijden en de bestuurder en de eigenaar of houder verboden het te doen of te laten staan, indien het niet voldoet aan de in Hoofdstuk IV ten aanzien van de verlichting gestelde eisen voor rijdende onderscheidenlijk stilstaande voertuigen van de categorie, waartoe het behoort.

In artikel 15a wordt in plaats van „over een tunnelweg” gelezen: in een tunnel; in de marginale aanduiding wordt in plaats van „op tunnelwegen” gelezen: in tunnels.

V. Hoofdstuk IV (artikelen 65—86) wordt als volgt gewijzigd:

a. In het eerste lid van artikel 72 vervalt het gestelde onder *a* en *b*.

b. In artikel 79 vervallen het derde en vierde lid.

c. Het derde en vierde lid van artikel 80a vervallen.

d. In artikel 84 wordt „bij nacht” als volgt gelezen:

Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang alsmede gedurende de schemering en bij dag, wanneer door omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, het daglicht onvoldoende is om de aanwezigheid van het voertuig door anderen te doen opmerken.

e. In de tabel van artikel 84 wordt in kolom F gelezen: onder 12 in plaats van „Een achterlicht”: Twee achterlichten, en in de tweede volzin in plaats van „een achterlicht”: achterlichten;

onder 14: 14. Als in kolom A 1;

onder 16 in plaats van het daar gestelde: De achterlichten moeten worden uitgestraald door lantaarns, aangebracht op gelijke hoogte, ten hoogste 1.25 m boven het wegdek, symmetrisch aan weerszijden van de wagen en niet meer dan 0.40 m binnenwaarts van de uiterste linker- en rechterzijde daarvan.

De reflector moet zijn aangebracht aan de uiterste linkerzijde van de opbouw van de wagen.

f. In de tabel van artikel 84 vervalt het gestelde onder de punten 23, 26, 27 en 30, benevens het hoofd boven de punten 27 en 30.

g. In de tabel van artikel 84 wordt aan het gestelde in kolom A 1 onder punt 24 toegevoegd: Knipperende waarschuwingslichten moeten naar achteren oranje of rood stralen.

h. In de tabel van artikel 84 wordt aan het gestelde in kolom A 1 onder punt 25 toegevoegd: Knipperende waarschuwingslichten bij stilstand moeten worden uitgestraald door de richtingaanwijzers, door de twee stoplichten of door de achterlichten, dan wel door twee afzonderlijke lichten, aangebracht aan de achterzijde van het voertuig op gelijke hoogte en niet meer dan 0.40 m binnenwaarts van de uiterste linker- of rechterzijde van het voertuig.

Indien de knipperende waarschuwingslichten worden uitgestraald door de richtingaanwijzers mogen aan de zijkant en aan de voorzijde aangebrachte richtingaanwijzers tevens in werking zijn.

i. In de tabel van artikel 84 wordt aan het gestelde in kolom A 2 onder punt 25 toegevoegd: Knipperende waarschuwingslichten bij stilstand moeten worden uitgestraald door de richtingaanwijzers, door de stoplichten of door de achterlichten, dan wel door twee afzonderlijke lichten, aangebracht aan de achterzijde van het voertuig op gelijke hoogte en niet meer dan 0.40 m binnenwaarts van de uiterste linker- of rechterzijde van het voertuig.

Indien de knipperende waarschuwingslichten worden uitgestraald door de richtingaanwijzers mogen aan de zijkant en aan de voorzijde aangebrachte richtingaanwijzers tevens in werking zijn.

j. In de tabel van artikel 84 vervalt het gestelde in kolom A 1 en in kolom A 2 onder punt 27d.

k. In de tabel van artikel 84 wordt het gestelde in kolom A 1 onder punt 28 als volgt gelezen:

Niet verplicht. Zij mogen naar voren niet anders dan wit of geel en naar achteren niet anders dan rood stralen. Een bermlicht dat wordt gevoerd, indien geen verblindende verlichting mag worden gevoerd, moet worden uitgestraald door een lantaarn, aangebracht niet hoger dan 1.20 m boven het wegdek en zodanig ingericht, dat een sterk geconcentreerde lichtbundel wordt uitgestraald die kennelijk omlaag en sterk naar rechts is gericht en waarvan de hinder voor het tegemoetkomende verkeer niet die overtreft, welke wordt teweeggebracht door de niet-verblindende lichtbundel van een koplantaarn.

l. In de tabel van artikel 84 wordt het onder kolom A 1 in punt 31 gestelde als volgt gelezen:

De verlichting van motorvoertuigen mag nimmer verblindend zijn, tenzij grote lichten mogen worden gevoerd.

VI. Hoofdstuk VI (artikelen 100—121) wordt als volgt gewijzigd:

Het gestelde in artikel 105 onder A. Theoretisch gedeelte wordt als volgt gelezen:

Grondige kennis van hetgeen is voorgeschreven of verboden wordt in de artikelen 9, 14, 15, 17, 18, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, eerste en vierde lid en 36 der Wegenverkeerswet, de artikelen 13, 15, 15a, 16, 65, 66 en 67 van het Wegenverkeers-

reglement en de artikelen 1—130 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, een en ander voor zover het betreft de categorie of categorieën van motorvoertuigen, waarvoor het rijbewijs wordt gevraagd.

Grondige kennis aan de hand van voorbeelden van de betekenis van de aanwijzingen en verkeerstekens, vastgesteld bij de bijlagen behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

VII. Hoofdstuk VII (artikelen 123—127) wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid van artikel 123 wordt als volgt gelezen:

Onverminderd het bepaalde in het zevende lid kan ontheffing worden verleend van het bepaalde in de artikelen 13, eerste lid, aanhef en onder c (met uitzondering van het bepaalde in artikel 66 onder p, behoudens voor zover het de onder IV en onder VI opgenomen beperking tot behoudwe komen betreft) en tweede lid, 14, 15, eerste en tweede lid, 15a, eerste lid, 17, aanhef en onder a, b en c, 18, tweede lid aanhef en onder a, b, c en d, 19, aanhef en onder a en c; ten aanzien van motorvoertuigen en aanhangwagens kan ontheffing van het bepaalde in artikel 13, eerste lid aanhef en onder c, en tweede lid, slechts worden verleend, indien voor het voertuig het daarvoor vereiste kentekenbewijs, inlegvel, bijblad of registratiebewijs is afgegeven.

b. In het tweede lid van artikel 123 vervalt de laatste zinsnede, aanvangende met: „met dien verstande”.

c. In het derde lid wordt „het reglement” vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

d. Artikel 124 wordt als volgt gelezen:

Overtreding van artikel 13, 14, 15, eerste, tweede en vierde lid, 15a, eerste lid, 16, eerste lid, 17, 18, tweede lid, 19, 88, vijfde lid, 89, eerste lid, 97, derde lid, 98, tweede lid, 101, tweede en derde lid, en 123, vierde en zesde lid, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden.

e. Artikel 125 wordt als volgt gelezen:

Bij veroordeling van de bestuurder van een motorvoertuig wegens overtreding van artikel 13 of van artikel 15a, eerste lid, kan hem de bevoegdheid om motorvoertuigen te besturen voor ten hoogste twee jaren worden onttrokken.

VIII. a. Van de bijlage van het Wegenverkeersreglement vervallen de afdelingen 1—5 (paragrafen 1—17), met uitzondering van de in paragraaf 17 opgenomen modellen 108—111 en de bij die modellen behorende teksten. Deze modellen en teksten worden, na vernummering van de modellen tot 123, 123a, 123b en 123c, opgenomen in paragraaf 19, na het zesde lid. Bord model 123 (oud), alsmede de daarbij behorende tekst, vervalt.

b. Het onderschrift van afdeling 6 „Aanwijzingen voor het verkeer op de weg” wordt vervangen door: Aanduidingen bij wegomleggingen en werken in uitvoering. Paragraaf 18 vervalt.

c. Overal waar in paragraaf 19 staat: „een (het) bord volgens model 105”, „een bord volgens model 13”, en „model 123” wordt onderscheidenlijk gelezen: bord 90, bord 11 en bord 97 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Overal waar in die paragraaf staat: „model 108”, „modellen 109, 110 en 111” wordt onderscheidenlijk gelezen: model 123 en modellen 123a, 123b en 123c.

d. Overal waar in paragraaf 20 staat: „een bord overeenkomstig model 98”, „model 17”, „borden overeenkomstig model 47 en model 48”, „borden overeenkomstig model 49 of model 55” wordt onderscheidenlijk gelezen: bord 80, bord 16, de borden 44 en 45, de borden 51 of 49 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Overal waar in die paragraaf staat „artikel 6” wordt gelezen: artikel 137 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Artikel 141. 1. Behoudens het bepaalde in het derde en het vierde lid worden verkeerstekens, geplaatst uit kracht van het Wegenverkeersreglement, geacht op grond van dit besluit te zijn geplaatst. Zij worden voor 1 januari 1972 vervangen door een in bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opgenomen verkeersteken, voor zover in deze bijlage een ander verkeersteken met dezelfde betekenis is opgenomen.

2. De borden van de bijlage van het Wegenverkeersreglement die betrekking hebben op stop- en wachtverboden worden, voor zoveel nodig, binnen twee jaren na de inwerkingtreding van dit besluit vervangen door de in bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opgenomen stop- en parkeerverbodsborden.

3. Bord model 20 van de bijlage van het Wegenverkeersreglement wordt bij de inwerkingtreding van dit besluit vervangen, indien de plaatsing van dit bord is geschied op grond van een andere geslotenverklaring dan uitsluitend voor fietsen.

4. Voor zover de overige borden in de paragrafen 1 t/m 18 van de bijlage van het Wegenverkeersreglement niet zijn opgenomen in bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens vervallen zij bij de inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 142. Ontheffingen, verleend uit kracht van het Wegenverkeersreglement, worden geacht op grond van dit besluit te zijn verleend.

Artikel 143. De beschikkingen, vastgesteld krachtens het derde lid van artikel 32 en het eerste lid van artikel 62 van het Wegenverkeersreglement, worden geacht op grond van dit besluit te zijn vastgesteld.

Artikel 144. Artikel 5, tweede lid onder a, voor zover daarin is bepaald dat degene, onder wiens toezicht een ander een motorvoertuig bestuurt, gedurende de drie voorafgaande jaren in het bezit van een geldig rijbewijs is geweest, is niet van toepassing op hen die voor 9 juni 1965 in het bezit van een geldig rijbewijs waren.

Artikel 145. Voertuigen als omschreven in artikel 4 onder a I, waarvoor vóór de inwerkingtreding van Ons besluit van 11 mei 1965 tot wijziging van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1965, 191) een kentekenbewijs is afgegeven volgens een der modellen 139, 139a of 139b van de bijlage van het Wegenverkeersreglement, worden niet als bromfiets aangemerkt.

Artikel 146. Dit besluit kan worden aangehaald als Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Artikel 147. Dit reglement treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip. Wij behouden Ons voor, andere tijdstippen vast te stellen waarop afzonderlijke bepalingen in werking treden.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, dat met de daarbij behorende nota van toelichting in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 4 mei 1966.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. G. SUURHOFF.

Uitgegeven de vierentwintigste mei 1966.

De Minister van Justitie,
SAMKALDEN.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Onze verkeerswetgeving behoeft herziening. De Wegenverkeerswet dateert van 1935, zij het niet zonder wijziging, en het Wegenverkeersreglement van 1950. Stijl en opzet zijn niet meer in overeenstemming met de huidige behoefte van het verkeer aan eenvoud van uitdrukking. Naarmate het verkeer ingewikkelder wordt, groeit de behoefte aan eenvoudiger regelingen. In verscheidene Europese landen zijn dan ook in de laatste jaren herzieningen tot stand gebracht. De Franse code de la route dateert van 1954, de Duitse Strassenverkehrsordnung van 1956, de Belgische regeling van 1958, doch deze is in 1964 ingrijpend gewijzigd, de Italiaanse wetgeving van 1959, de Oostenrijkse Strassenverkehrsordnung van 1960, de Zwitserse Verordnung über die Strassenverkehrsregeln is in 1962 tot stand gekomen en het jongste lid is de Luxemburgse code de la route van 1964.

De toenmalige ambtsvoorganger van de ondergetekende heeft in september 1958 tezamen met de toenmalige Minister van Justitie opdracht gegeven tot het ontwerpen van een nieuwe verkeerswetgeving aan Mr. A. D. Belinfante, raadadviseur in algemene dienst bij het Ministerie van Justitie, thans hoogleraar aan de universiteit van Amsterdam. Bij die opdracht werd bepaald, dat de te ontwerpen regelingen geen onnodige detaillering en casuïstiek zouden bevatten, doch anderzijds — met het oog op de strafrechtelijke repressie — wel de elementen van de verkeersdelicten zouden omschrijven, zij het in eenvoudiger taal dan in de geldende regeling. Als uitvloeisel van die opdracht is mede het hierbij aangeboden ontwerp voor een Reglement verkeersregels en verkeerstekens tot stand gekomen.

2. Alvorens over te gaan tot de bespreking van dit ontwerp is het wellicht wenselijk met een enkel woord nader in te gaan op de plannen om te komen tot een totale herziening van de verkeerswetgeving en op hetgeen tot dusver op dit stuk is geschied.

Reeds bij de eerste oriëntering bleek, dat er bij verscheidene Europese organisaties gedachten bestonden om te komen tot harmonisatie van de verkeersregels. Zowel de Europese Conferentie van Verkeersministers als de Raad van Europa en de Europese Economische Gemeenschap koesterden plannen om voor een aantal Europese landen te komen tot een meer concrete uitwerking van de zeer algemene en vage verkeersregels, die vervat zijn in het verdrag van Genève van 19 september 1949 (Stb. 1952 no. 233). De competentiemoeilijkheden tussen de organisaties en de langdurige onderhandelingen zouden het moeilijk maken een Nederlandse herziening door te zetten, omdat men er rekening mee zou moeten houden, dat men na zekere tijd de herziene Nederlandse regeling wederom aan Europese geharmoniseerde beginselen zou moeten aanpassen. Nu moge een herziening van de verkeerswetgeving op gezette tijden nuttig zijn: een herhaalde, frequente herziening leidt tot verwarring bij de weggebruikers.

Van Nederlandse zijde is daarom het initiatief genomen, tezamen met de andere Beneluxlanden, om een conferentie bijeen te roepen van deskundigen van België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland teneinde na te gaan of er op korte termijn te komen was tot geharmoniseerde verkeersregels voor deze landen. De eerste bijeenkomst werd gehouden eind september 1959 te Den Haag. Nadien kwamen de deskundigen eenmaal per zes weken gedurende een week bijeen met het resultaat, dat op de Ministersconferentie van de C.E.M.T. (Europese Conferentie van Verkeersministers), in oktober 1960 eveneens te Den Haag gehouden, een voorlopig werkstuk kon worden aangeboden, dat een belangrijk deel van de verkeersregels in geharmoniseerde vorm bevatte. Daarop werd door Denemarken, Noorwegen en Zweden aan de verdere besprekingen deelgenomen en in april 1962 en in april 1963 werden door de ministers van de betrokken landen twee documenten aanvaard, die hun zouden

dienen tot richtsnoer voor de herzieningen van de nationale verkeersregels van ieder der landen. Deze documenten bevatten het voornaamste deel van de verkeersregels. De werkgroep, waarin zich inmiddels ook het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Portugal hebben doen vertegenwoordigen, is er sinds 1963 in geslaagd ook het overblijvende deel der gedragsregels zoveel mogelijk te harmoniseren, evenals het gebruik van verkeerstekens. Thans zal getracht worden om in de aangesloten landen tot een uniforme wegbekening te komen, waaronder lichtsignalen, de bekening van spoorwegovergangen en de verkeerstekens op het wegdek. Voorts staat op het programma de harmonisatie van de technische eisen van motorvoertuigen, voor zover voor de verkeersveiligheid van belang.

Het belang van harmonisatie van verkeersregels in de landen van Europa is evident. Het aantal buitenlandse bestuurders in alle landen loopt in de miljoenen. Zowel voor degenen die in eigen land rijden, als voor hen, die naar het buitenland gaan, is het van het grootste belang, dat ieder op de weg dezelfde regels toepast. Nu grotendeels de beginselen van harmonisatie vaststaan, kan de Nederlandse wetgeving ter hand genomen worden zonder dat men het risico loopt, dat na korte tijd een herziening nodig zal zijn ter aanpassing aan het Europees akkoord.

3. De ontwerpen van professor Belinfante betroffen zowel een ontwerp ter vervanging van de huidige Wegenverkeerswet als een ontwerp algemene maatregel van bestuur ter vervanging van het Wegenverkeersreglement, althans van het gedeelte ervan, dat de eigenlijke verkeersregels bevat. In de opzet van de nieuwe wetgeving is een afzonderlijke algemene maatregel van bestuur nodig voor de vaststelling van de verkeersregels. Andere, meer technische, thans in het Wegenverkeersreglement vervatte onderwerpen zullen volgens het wetsontwerp apart geregeld kunnen worden. Dit heeft in ieder geval het voordeel, dat het stuk wetgeving, dat het grote publiek onmiddellijk raakt, afgezonderd wordt van allerlei technische regelingen, die slechts voor specialisten van belang zijn. De mogelijkheid wordt op die wijze groter, dat de oorspronkelijke tekst van de verkeersregels dichter bij de weggebruikers komt.

De aanvankelijke gedachte om eerst de wet in te dienen en daarna de algemene maatregel van bestuur, houdende de verkeersregels, tot stand te brengen, heeft de ondergetekende laten varen. Op de vervanging van de Wegenverkeerswet de noodzakelijke vervanging van de verkeersregels te laten wachten, ware onnodig tijdverlies. Het hierbij gaande ontwerp-Koninklijk besluit is derhalve nog gebaseerd op de delegatie, vervat in artikel 2 van de Wegenverkeerswet. Het vervangt een deel van het Wegenverkeersreglement, dat voor het overige van kracht blijft. Herziening van de bepalingen van strafrechtelijke aard is bij het onderhavige ontwerp niet mogelijk. De ondergetekende hoopt intussen spoedig het ontwerp van wet tot vervanging van de Wegenverkeerswet gereed te hebben en de indiening ervan te bevorderen.

Het is wellicht juist er in dit verband de aandacht op te vestigen, dat de terzake van belang zijnde bepalingen van de spoorwegwetgeving die dienen om de veiligheid van het spoorwagverkeer te regelen door de nieuwe verkeersrechtelijke bepalingen onverlet blijven.

4. Het verkeersrecht is slechts een onderdeel van het verkeersbeleid. Dit kan ook op andere wijze dan door algemene gedragsregels worden geëffectueerd, b.v. door plaatsing van verkeerstekens. In het ontwerp is deze complementaire verhouding tussen gedragsregel enerzijds en aanwijzing en verkeerstekens anderzijds duidelijk tot uiting gebracht. De aanwijzing, die voor het concrete geval ter plaatse geldt, gaat voor het gebod, dat door het verkeersteken gesteld wordt en voor de regel. Het verkeersteken, dat voor alle gevallen ter plaatse geldt, gaat weer boven de regel die voor alle gevallen en alle plaatsen geldt (b.v. een teken rechts voorsorteren om links af te slaan gaat boven de regel, dat men om links af te slaan links moet

voorsorteren). Hoe concreter en hoe meer op de individu gericht het gebod is, des te meer kracht bezit het. De abstracte, voor iedereen overal geldende gedragsnorm geldt slechts, wanneer andersluidende aanwijzingen van een verkeersregelaar of andersluidende verkeerstekens niet anders gebieden.

Dit alles is niet nieuw. De uitdrukkelijke vermelding van de verhouding van verkeersregels tot aanwijzingen en verkeerstekens accentueert alleen de noodzakelijke eenheid van verkeersrecht en verkeersbeleid. Beide willen, ieder met eigen middelen, tezamen één doel bereiken: een doelmatige regeling van het verkeer. Naarmate men de verkeersregels meer detailleert, zijn er minder verkeerstekens nodig. Men kan echter bij de ingewikkeldheid van het huidige verkeer niet van twee wallen eten en zowel eenvoudige verkeersregels als vrijwel geen borden hebben. Terwille van de weggebruiker is het daarom zaak met zo min mogelijk soorten borden te volstaan. In het bijgaande ontwerp zijn bijvoorbeeld de borden „tunnelweg” en „70 kilometer toegestaan” afgeschaft. Het laatstgenoemde wordt vervangen door het normale maximumsnelheidbord, waarop in plaats van het getal 50 het getal 70 vermeld is.

5. Het ontwerp wil door zijn opzet de aandacht vestigen op nog een andere eenheid dan die van verkeersrecht en verkeersbeleid: namelijk op de eenheid van het verkeer. De moeilijkheid immers van het ontwerpen van gedragsregels voor de weggebruiker ligt in de veelsoortigheid en verscheidenheid van de verkeersdeelnemers. Het gaat er niet om normen te geven voor automobilisten, voor fietsers en voor voetgangers. Het doel is de weggebruiker ervan te doordringen, dat de regels er zijn om een goed samenspel tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers tot stand te brengen. Iedere burger, of hij loopt, fietst of autorijdt, heeft een gelijk recht op een veilig gebruik van de weg. De verkeersnormen dienen dus om ieder van deze categorieën zijn rol te leren in het verkeerssamenspel. Zoals een toneelstuk niet bestaat uit losse rollen, maar één geheel vormt, vormt ook de regeling van het onderhavige ontwerp een eenheid. Bij ieder hoofdstuk wordt geregeld, hoe iedere verkeersdeelnemer zich gedragen moet. De afzonderlijke regelingen voor speciale soorten weggebruikers zijn tot het uiterste beperkt. Slechts op deze wijze kan men het publiek duidelijk voor ogen stellen, dat de weg er voor allen is en dat de grondslag van het verkeersrecht, als van alle recht, de eerbied voor de medemens is.

6. Deze basis moet het in de regeling tot uitdrukking komende richtsnoer van de wetgever zijn. Zij kan niet dienen als rechtstreeks tot de verkeersdeelnemer gerichte norm. Naar de mening van de ondergetekende behoort de wetgever zodanige regels te geven, dat de weggebruiker in iedere concrete situatie weet wat hij te doen heeft of althans, dat die situatie van hem een bijzondere zorgvuldigheid vergt. Dat vereist van de wetgever een analyse van de verkeerssituatie in een samenstel van normen. Hij kan niet volstaan met een aantal regels te geven, die niet alle situaties dekken en dan met een algemene abstracte norm zijn eigen legislatief onvermogen laten aanvullen door de weggebruiker. Het huidige artikel 25 van de Wegenverkeerswet is een dergelijke abstracte norm. Het staat aan de verkeersdeelnemer om zonder dat daaromtrent nadere precisering gegeven wordt te zorgen, dat de vrijheid van het verkeer niet zonder noodzaak wordt belemmerd, dat de veiligheid op de weg niet wordt in gevaar gebracht en zelfs dat die veiligheid niet in gevaar kan worden gebracht.

Nu is het natuurlijk niet mogelijk iedere verkeerssituatie in een concrete norm te vangen. Er blijven, ook bij een zo volledig mogelijke analyse, lacunes. Voor die gevallen moet een meer algemene norm gegeven worden en moet een grotere wissel getrokken worden op het verantwoordelijkheidsgevoel van de weggebruiker. Ook die algemene normen behoren evenwel toch een zekere aanwijzing voor de justitiabelen te bevatten.

Het ontwerp is erop gericht volledig te zijn zonder dat het nodig is artikel 25 van de Wegenverkeerswet te hulp te roepen. Het bevat enerzijds concrete gedragsregels, die niet alle ver-

keerssituaties omvatten, en moet dus anderzijds de lacunes, die het bevat, dekken. Het doet dit op verschillende wijzen. In de eerste plaats geeft artikel 16 aan, dat de bestuurder alle niet in het reglement omschreven manoeuvres slechts mag uitvoeren, indien daardoor geen gevaar, hinder of schade voor andere weggebruikers veroorzaakt wordt. Van dergelijke manoeuvres worden enige voorbeelden gegeven: achteruitrijden, wegrijden, uit een uitrit de weg oprijden en keren.

Daarnaast verplicht artikel 13 de bestuurder om zijn voertuig voortdurend onder controle te hebben. En artikel 14 schrijft voor, dat men zijn voertuig ook niet mag verlaten zonder de nodige voorzorgen te hebben getroffen om ongevallen te voorkomen. Het algemene artikel over de snelheid (artikel 49) gebiedt de bestuurder zijn snelheid zodanig te regelen, dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaat.

Een dergelijk voorschrift vindt men in artikel 81 ten aanzien van het stilstaan van voertuigen.

Naar de mening van de ondergetekende is dit samenstel van bepalingen voldoende om de thans door artikel 25 van de Wegenverkeerswet opgevulde lacune te dichten. In plaats van een norm, die slechts aangeeft, dat een abstract omschreven gevolg moet worden vermeden, vindt men thans positieve aanwijzingen, hoe men zich moet gedragen. Men kan iemand met meer recht verwijten, dat hij zijn auto niet onder controle had, omdat hij bezig was een sigaret aan te steken, dan dat hij zich zodanig gedragen heeft, dat redelijkerwijze was aan te nemen, dat daardoor de veiligheid op de weg in gevaar gebracht kon worden. De eerste regel geeft een positief verbod om onder het rijden zijn aandacht te laten afleiden, de tweede slechts een abstracte zorgvuldigheidsplicht. De morele verwijtbaarheid is de grondslag voor een verantwoord strafvervolgning. Zij is in het voorgestelde systeem beter verankerd dan in het geldende.

Intussen blijft artikel 25 van de Wegenverkeerswet ook bij inwerkingtreding van het onderhavige ontwerp gelden, totdat misschien bij vervanging van de Wegenverkeerswet tot afschaffing zal worden besloten.

7. Het ontwerp is ten dele een herschrijving van de bestaande regels in eenvoudiger vorm, ten dele bevat het ook tot nog toe onbekende voorschriften. Bij de bespreking van de artikelen zal daarop telkens gewezen worden. Als voorbeeld moge thans reeds worden vermeld de invoering van de doorgetrokken streep in de lengterichting op het wegdek, die niet mag worden overschreden, en de erkenning van het fileverkeer in bepaalde omstandigheden met bevoegdheid om de linkerfile rechts in te halen en verbod om met gevaar of hinder voor anderen van file te veranderen.

Artikelen

Artikel 1. Dit artikel, dat geen juridische betekenis heeft, geeft de geest van de ontworpen regeling weer, die ook de geest van de weggebruikers moet worden. Verkeersregels worden niet uitsluitend gemaakt om een vlotte doorstroming van het gemotoriseerde verkeer door de stad te bevorderen. Evenmin is het doel alleen om de veiligheid van de voetganger te waarborgen. Beide doeleinden — en nog andere — worden nagestreefd. Daarbij moet men zich bewust zijn, dat ieder doel dus slechts gedeeltelijk bereikt kan worden. De veiligheid van de voetganger wordt gegarandeerd, doordat artikel 100 de bestuurders verplicht de voetganger, die zich op een voetgangers-oversteekplaats bevindt, onbelemmerd doorgang te verlenen. Ongetwijfeld is dit voorschrift niet bevorderlijk voor een vlotte afwikkeling van het verkeer. Hier gaat het belang van de voetganger voor, die bij het steeds drukker wordende verkeer anders de straat niet meer overkomt. Maar daartegenover staat een absoluut verbod om binnen 30 meter van een oversteekplaats te voet de weg over te gaan. Hier wordt de voetganger terwille van het rijdende verkeer de verplichting opgelegd desnoods een kleine omweg te maken.

Het tweede lid van artikel 1 geeft in vereenvoudigde vorm de norm weer van artikel 25 der Wegenverkeerswet. Deze norm heeft in de opzet van het reglement geen juridische sanc-

tie, daar artikel 139 alleen de overtreding van gedragsregels, d.w.z. van de in hoofdstuk II opgenomen voorschriften strafbaar stelt. Zoals hiervoor onder Algemeen is vermeld blijft evenwel tot aan de vervanging van de Wegenverkeerswet artikel 25 die wet met de daaraan verbonden strafsancie gelden.

Artikel 2. Dit artikel geeft zonder strikte juridische noodzaak een opsomming van de categorieën weggebruikers, opdat ieder wete, dat de weg voor deze allen bestemd is, en opdat hij hen met de eerbied die men aan de medemens verschuldigd is tegemoet trede.

Artikel 3. Met de in dit artikel opgesomde categorieën wordt een aantal andere gelijkgesteld. Deze gelijkstellingen kwamen ook in het geldende reglement voor. Zij vereenvoudigen de redactie van de volgende artikelen. In tegenstelling tot de geldende wetgeving blijft echter een handwagen met motorvermogen van de soort die door de minister als zodanig gekenmerkt is de regels voor onbespannen wagens volgen, ook al bevindt de bestuurder zich op de wagen.

Artikel 4. De definitie van „rijwiel met hulpmotor” in artikel 1 van het geldende reglement, zoals deze vóór de laatste wijziging luidde, gaf de controle bijzondere moeilijkheden. Niet alleen moest het een motorrijtuig zijn met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ maar deze motor moest ook behoren tot een door de Minister goedgekeurde soort. De opsporingsambtenaar zag zich dus bij twijfel steeds geplaatst voor de vraag, of een dergelijk motorrijtuig nu een motor had als door de minister goedgekeurd. Dit was bij straatcontrole moeilijk na te gaan. Bovendien moest een rijwiel met hulpmotor, waarvan gebleken was dat het niet aan de eisen der definitie voldeed als een motorrijtuig zonder kentekenbewijs worden aangemerkt, voor het rijden waarmee een rijbewijs A was vereist.

In de voorgestelde tekst is de bromfiets niet meer een motorvoertuig. Het is een afzonderlijk voertuig. De vereisten waaraan het moet voldoen zijn eenvoudig te controleren. Ook in het Wegenverkeersreglement is, in artikel 1, eerste lid sub d, de eenvoudige definitie opgenomen, terwijl artikel 80a, tweede lid, onder g, de eis van goedkeuring bevat.

In het geldende reglement worden onder trams niet alleen verstaan de communale en intercommunale trams die als zodanig voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar zijn — de personentrams met bovengrondse stroomtoevoer — doch ook de treinen die krachtens de Locaalspoor- en Tramwegwet als trams moeten worden aangemerkt.

Voorzover deze treinen voor goederenvervoer dienen, en dit is op een enkele uitzondering na het geval, bestaan zij uit spoorwegmaterieel en worden zij voortbewogen door dieseltractie. Aangezien deze treinen bezwaarlijk aan de nieuwe gedragsregels kunnen voldoen — in tegenstelling tot de personentram is de goederentrein niet goed genoeg beremd om aan de nieuwe voorrangsregel te kunnen voldoen en is het voor deze treinen niet mogelijk richting aan te geven — is het niet gewenst hen onder de werking van dit reglement te brengen. Dit ontmoet geen bezwaar omdat deze goederentreinen onder de veiligheidsbepalingen van de spoorwegwetgeving vallen en voor de weggebruikers duidelijk van de gewone tram zijn te onderscheiden. De enige „trein” die onder de werking van het reglement kan vallen is de personentram van de R.T.M. (Rotterdam—Spijkenisse—Hellevoetsluis en Oostvoorne). Deze wordt weliswaar voortbewogen door dieseltractie, maar hij bestaat overigens uit materieel dat zich in vorm en kleur duidelijk als tram laat onderkennen. Deze personentram heeft, evenals de personentrams met bovengrondse stroomtoevoer, een zwaardere beremming en kan ook richting aangeven.

Het begrip tram, zoals dit in het reglement wordt gehanteerd, komt dus overeen met hetgeen daaronder in het spraakgebruik wordt verstaan.

Artikel 5. De voorwaarden waaraan moet worden voldaan alvorens iemand als bestuurder, onder wiens toezicht een ander

een motorvoertuig bestuurt, wordt aangemerkt zijn dezelfde als die, genoemd in artikel 3 van het geldende reglement zoals dat vóór de laatste wijziging luidde. Een nieuwe voorwaarde is, dat de toezichthouder gedurende de drie voorafgaande jaren in het bezit van een geldig rijbewijs is geweest. Een overgangsbepaling is opgenomen in artikel 144. Een bestuurder wiens rijbewijs is ingevorderd geweest zonder dat op de invordering nader strafrechtelijke maatregelen zijn gevolgd, wordt uiteraard geacht zonder onderbreking in het bezit van een geldig rijbewijs te zijn geweest. Een verbetering is voorts, dat de minister zo nodig voorschriften kan geven omtrent hetgeen hij voor de juridische bestuurder voldoende acht om in te kunnen grijpen.

Artikelen 7, 8 en 9. Over de verhouding tussen aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels is hiervoor onder Algemeen reeds gesproken.

De in artikel 8 neergelegde verplichting om gevolg te geven aan verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden richt zich rechtstreeks tot de weggebruikers. Dat deze verkeerstekens geplaatst worden krachtens een besluit van het daartoe bevoegde gezag (artikel 132) is daarentegen een bepaling die zich tot dit gezag richt. De weggebruiker is strafbaar als hij het tot hem gerichte gebod of verbod overtreedt; hij heeft in dit opzicht met het besluit dat aan de plaatsing van het verkeersteken ten grondslag ligt niet van doen. Ook de politie die proces-verbaal tegen een verkeersovertreder opmaakt behoeft niet te onderzoeken of het betreffende besluit rechtsgeldig is. Het enkele feit dat de weggebruiker het door het verkeersteken aangeduide gebod of verbod overtreedt maakt hem strafbaar.

Hoewel dit systeem het risico lijkt in te houden van het moeten opvolgen van onbevoegd geplaatste verkeersborden zal dit in de praktijk niet tot moeilijkheden aanleiding geven. Voor het mogen plaatsen van borden, getimmerten e.d. is steeds een vergunning van de wegbeheerder nodig. Het spreekt vanzelf, dat die niet zal worden verleend indien geen verkeersmaatregel is vastgesteld, terwijl, indien onbevoegd tot plaatsing zou worden overgegaan, de wegbeheerder terstond het verrichte ongedaan zal kunnen maken. Zou desondanks een weggebruiker worden vervolgd, dan is het aannemelijk dat, indien betrokkene kan aantonen dat aan het veronachtzaamde verkeersteken geen besluit ten grondslag heeft gelegen, de rechter hiermede rekening zal houden.

Artikel 10. De tram neemt als anderen aan het verkeer deel. Hij dient dus de normale verkeersregels in acht te nemen, tenzij zijn vaste baan hem dit verhindert. Een verbod links af te slaan kan hem niet verhinderen zijn rails te volgen die naar de linkerszijweg buigen. Niets belet een tram een stopbord te gehoorzamen of tijdig vaart te verminderen, wanneer dit nodig is. In overeenstemming met dit beginsel is de absolute voorrang voor de tram in artikel 42 afgeschaft. Deze is slechts gehandhaafd voor kruisingen van wegen van gelijke orde. Een tram die een voorrangsweeg wil oprijden heeft het daar rijdende verkeer de doorgang vrij te laten.

Artikel 11. Een artikel van deze strekking kwam in het bestaande reglement niet voor. Iedere bestuurder behoort de kennis te bezitten, die voor het besturen van zijn voertuig nodig is, ook al is dit een fiets. Bovendien moet hij de lichamelijke en geestelijke gesteldheid hebben die voor het besturen vereist wordt. Dit betekent, dat voor bestuurders van motorvoertuigen het rijbewijs geen vrijbrief is om onder alle omstandigheden te besturen. Weliswaar geeft het rijbewijs zekere inzichten in de kennis en de gezondheidstoestand van de bestuurder op het ogenblik, dat hij rijexamen deed, maar het zegt niets daaromtrent op latere ogenblikken. Wie rijden wil, moet ook de na zijn rijexamen opgekomen wijzigingen in de verkeersregels kennen. Wie een arm gebroken heeft of een been, mag niet een auto besturen, ook al heeft hij een rijbewijs. Toch rijden in die omstandigheden is een strafbare overtreding van een gedragsregel.

Artikel 12. Dit artikel legt op de eigenaar of houder van een voertuig, de verplichting op te letten, dat degene, die hij doet of laat rijden inderdaad aan de vereisten van het vorige artikel voldoet.

Artikel 13. Van de bestuurder wordt een voortdurende oplettendheid en voorzichtigheid geëist. Hij moet op ieder ogenblik in staat zijn de handelingen te verrichten, die nodig zijn. Hij moet dus opletten. Daarenboven moet hij zijn voertuig of de door hem geleide dieren voortdurend onder controle hebben. Hij moet dus voertuig of dieren beheersen en in staat zijn, om zodra hij weet dat hij een handeling behoort te verrichten, die ook daadwerkelijk uit te voeren. In artikel 49 onder de paragraaf snelheid wordt nog eens een nadere uitwerking van het beginsel gegeven.

Wie onder het rijden de kaart raadpleegt, is niet in staat de handelingen te verrichten, die nodig zijn. Wie zijn aandacht meer op passagiers dan op de weg gericht heeft, is dat evenmin. Wie niet te grote snelheid door een bocht rijdt of wie, met grote snelheid op een drukke weg rijdend, een sigaret aansteekt, heeft zijn voertuig niet onder controle, al heeft hij zijn aandacht wel bij het verkeer gehad.

Artikel 14. De oplettendheid en voorzichtigheid, die in artikel 13 van de rijdende bestuurder gevergd worden, vraagt artikel 14 van de bestuurder, die zijn voertuig of de door hem geleide dieren wil verlaten. Zoals artikel 13 ten aanzien van de snelheid wordt uitgewerkt in artikel 49, dat over de snelheid handelt, wordt artikel 14 nader gepreciseerd in artikel 81 onder de paragraaf stilstaan en parkeren.

Onder de maatregelen, die de bestuurder moet nemen om een ongeval te voorkomen behoort, dat hij een voertuig niet op een hellende weg mag laten staan zonder te hebben gezorgd dat het niet kan gaan rijden, hetzij door het op de handrem of in de versnelling te hebben gezet, hetzij ten aanzien van wagens door de wielen te hebben geblokkeerd. In ieder geval mag men een motorvoertuig niet verlaten alvorens de motor te hebben afgezet en de contactsleutel, indien aanwezig, uit het contactslot verwijderd te hebben. Een uitzondering is gemaakt voor motorvoertuigen waarbij de motor nodig is voor de verzorging dan wel het laden en lossen van de lading, zoals bij koelwagens en takelwagens.

Artikel 15. De voetganger is de meest kwetsbare partij in het verkeer. Kleine kinderen en vele bejaarden bezitten niet de geestelijke en fysieke eigenschappen, die in het verkeer van tegenwoordig nodig zijn. Toch kan men hun het gebruik van de weg niet ontzeggen. Zij worden op voetgangersoversteekplaatsen beschermd. Deze zijn echter niet overal en bovendien moeten zij, waar voetpaden en trottoirs ontbreken, weg of fietspad volgen. Het is nuttig de aandacht van bestuurders uitdrukkelijk te vestigen op de noodzaak voorzichtigheid te betrachten ten aanzien van voetgangers. De bepaling is op zichzelf, mede door haar noodzakelijkerwijze voorzichtige formulering, niet wel vatbaar om te worden begrepen onder de gedragsregels, wier overtreding krachtens artikel 139 strafsancie kan meebrengen. Zij kan dit echter wel in verband met andere bepalingen, zoals die van artikel 49, dat een algemeen voorschrift over de snelheid bevat. Bij de regeling van de snelheid moet de aanwezigheid van voetgangers op de weg mede in aanmerking worden genomen.

In het tweede lid wordt een regel gegeven die voor zichzelf spreekt. Bestuurders behoren blinden, voorzien van een blindenstok en invaliden ongehinderd doorgang te verlenen. Zij zijn volmaakt hulpeloos in het verkeer en het is niet goed mogelijk enige eisen aan hen te stellen. De bepaling sanctioneert de ook thans reeds door bestuurders gevolgde fatsoensnormen. In bijlage II onder nr. 104 is de afbeelding van een blindenstok opgenomen.

Artikel 16. De analyse van de verkeerssituatie in normen kan niet volledig zijn. Men kan een aantal regels voor de meest voorkomende situaties geven, er blijft echter altijd een aantal gevallen over, waarvoor geen nauwkeurige gedragslijn te

geven is. Het is, zoals hierboven in het algemeen gedeelte is uiteengezet, de plicht van de wetgever de weggebruiker te waarschuwen, dat hij in die niet geregelde situaties geen gevaar, hinder of schade voor andere weggebruikers mag veroorzaken. Dat betekent, dat hij bij het uitvoeren van die niet nader geregelde manoeuvres geen rechten en uitsluitend plichten heeft. Artikel 16 vult deze lacune in de regels op de hier omschreven wijze aan en geeft een aantal voorbeelden van dergelijke in het reglement verder niet geregelde situaties. Het is dus een van de bepalingen, die gezamenlijk eventueel artikel 25 van de Wegenverkeerswet kunnen vervangen.

Artikel 21. Het voeren van transparanten voor reclame-doelinden neemt de laatste tijd toe. Het wegbeeld dreigt daarvoor onrustig te worden en de aandacht van bestuurders van voertuigen wordt onnodig afgeleid. Het artikel is zo geredigeerd dat zakelijke mededelingen waarmede geen reclame wordt beoogd zijn toegelaten. Opschriften als taxi, politie, ambulance en, op autobussen en trams, de aanduiding van de route worden dus niet geweerd.

Artikel 22. De paragraaf, waarvan dit artikel het eerste is, bevat de regels omtrent het normale gebruik van de weg door alle soorten weggebruikers, zolang deze geen bijzondere manoeuvres verrichten, zoals inhalen, links afslaan of, voor voetgangers, de weg oversteken.

Artikel 22 bevat in eenvoudiger vorm dezelfde regel als het huidige reglement.

Artikel 23. Hier wordt het rijden in naast elkander optrekkende files geïntroduceerd. Tot heden bestond daaromtrent geen bepaling. Intussen heeft de feitelijke situatie zich zo ontwikkeld, dat fileverkeer zich in bepaalde omstandigheden voordoet. Bij bijzonder drukke dagen op toeristische wegen is het naast elkander voortgaan van twee files auto's geen uitzondering meer. In de steden voor kruispunten, waar een verkeersregelaar staat of waar verkeerslichten zijn aangebracht, is de inrichting meestal zodanig, dat twee rijen weggebruikers tegelijkertijd kunnen optrekken wanneer het verkeer in hun richting geopend wordt.

Het fileverkeer geeft twee problemen. Het eerste is, dat de rechterfile soms sneller optrekt dan de linker. Dit betekent, dat de rechterfile dan in strijd met de algemene regel rechts inhaalt. Artikel 33 van het ontwerp aanvaardt deze consequentie en staat het rechts inhalen in een rechterfile toe. Het tweede probleem is, dat, wanneer in files gereden wordt, het wisselen van file een bijzonder gevaarlijke manoeuvre wordt. Het tweede lid van artikel 23 verbiedt dan ook het wisselen van file, wanneer daardoor de normale gang van andere voertuigen belemmerd of gehinderd wordt. Vooral het trachten over te gaan naar een sneller optrekkende file wordt door dit keep-your-lane-gebot tegengegaan.

De vraag rijst, wanneer deze beide regels (rechts passeren en keep your lane) nu van toepassing zijn, m.a.w. wanneer men kan spreken van fileverkeer. Dit is in de eerste plaats een feitelijke vraag. De verkeersintensiteit moet zodanig zijn, dat de weg wel in dubbele rij moet bereden worden om het verkeer te kunnen verwerken. Alleen wanneer de verkeersdichtheid het rechtvaardigt, zegt de tekst, is er sprake van fileverkeer en treedt de mogelijkheid van rechts passeren in werking.

De regeling staat daarbij echter niet stil. Zij laat het in files naast elkander rijden slechts in bepaalde gevallen toe. Die gevallen zijn, altijd wanneer de verkeersdichtheid het rechtvaardigt, op wegen met minstens vier rijstroken, waarbij het verkeer niet op de linkerwegheeft mag komen (dus onze autosnelwegen en wegen, waarvan de enkele rijbaan door een doorgetrokken streep is verdeeld in twee wegheften die ieder door een onderbroken streep in ten minste twee rijstroken is verdeeld) en op wegen met éénrichtingverkeer, die in rijstroken zijn verdeeld. Tenslotte is het rijden in files toegestaan, daar waar het bevoegde gezag — d.w.z. het gezag dat bevoegd is tekens op het wegdek aan te brengen, dan wel de verkeersregelaar — het toestaat of toelaat. Dat is in het

algemeen bij kruispunten in steden, waar het verkeer geregeld is en waar bv. tekens op het wegdek aangeven, dat men fileverkeer wil. Het rechteuitgaande verkeer zal daar meestal rechts het verkeer op de linkerrijstrook passeren, dat vaak bestaat uit voertuigen, die ofwel linksaf willen slaan ofwel rechtdoor willen rijden.

Voorts zal het bevoegd gezag het in file naast elkaar rijden kunnen toestaan op éénbaans-wegen met één rijstrook in de ene en twee rijstroken in de andere richting; uiteraard mag ook dan slechts van de geboden gelegenheid gebruik worden gemaakt als de verkeersdichtheid dit rechtvaardigt.

In deze drie situaties gelden de bepalingen voor fileverkeer. In andere situaties is fileverkeer verboden. Op een weg, die in drie rijstroken is verdeeld, is fileverkeer niet toegestaan, omdat in dat geval de veiligheid gaat boven de vlotte afwikkeling van het verkeer.

Men bedenke, dat het feit, dat een weg in vier of meer rijstroken is verdeeld en dat het verkeer niet op de linkerweghelpt mag komen, op zichzelf niet het rechts inhalen rechtvaardigt. Dit blijft op de autosnelwegen evenzeer verboden als thans. Alleen, wanneer op zulk een weg een zodanig intens verkeer is, dat beide rijstroken bezet zijn door een rij auto's mag de rechterfile, als zij kans ziet sneller op te schieten dan de linker, deze rechts inhalen.

Artikelen 24 en 26. Nu bij de laatste wijziging van het Wegenverkeersreglement het gebruik van langzaamrijdende auto's, de z.g. 20-km auto's, aanzienlijk is beperkt en dit over het algemeen alleen binnen de bebouwde kom is toegestaan, kunnen de nieuwe gedragsregels voor deze voertuigen betrekkelijk beperkt worden gehouden. Bestuurders van deze motorvoertuigen worden verplicht verkeersheuvels altijd rechts voorbij te gaan en mogen, wanneer een weg kennelijk in drie of meer rijbanen is verdeeld, uitsluitend de meest rechtse rijbaan volgen. Hun de verplichting op te leggen om op een kruising van wegen van gelijke orde (zie artikel 42 onder c) voorrang te verlenen aan bestuurders van gewone motorvoertuigen zou, mede met het oog op buitenlandse bestuurders die over het algemeen een afwijkende voorrangsregeling ten aanzien van het langzaam verkeer niet kennen, te ver gaan. Hetzelfde geldt met betrekking tot het toestaan dat het langzaamrijdende motorvoertuig ondanks een bestaand inhaalverbod wordt ingehaald.

Artikel 27. Het vraagstuk van de grote hoeveelheid fietsen in het bijzonder in de steden is met de verschijning van de bromfiets op de weg weer actueel geworden. Het straatbeeld is door de verscheidenheid van auto, fiets en bromfiets onrustig. Teveel ruimte wordt in beslag genomen door twee naast elkaar rijdende fietsers, die door een derde fietser worden ingehaald, die op zijn beurt weer door een bromfiets ingehaald wordt. De autobestuurders trachten in het overblijvende straatgedeelte wat angstig hun weg te vinden.

Intussen is aan deze situatie niets te veranderen door het uitvaardigen van regels. Men kan fietsers niet verbieden met twee naast elkaar te rijden. Op de spitsuren zou men geen doorstroming van fietsers meer krijgen. Slechts de aanleg van afzonderlijke fietspaden (in de binnensteden natuurlijk nauwelijks mogelijk) en het sluiten van bepaalde straten voor fietsverkeer kan hier een oplossing brengen.

De voorgestelde regeling is dan ook materieel gelijk aan de geldende, zij het dan dat het naast elkaar rijden van fietsers slechts is toegestaan, indien het andere verkeer daardoor niet gehinderd wordt, terwijl in de geldende regeling dit naast elkaar rijden slechts verboden was, indien gevaar of belemmering voor het andere verkeer ontstond.

Artikel 28. De voorgestelde regeling is in opzet gelijk aan die van artikel 40 van het geldende reglement. In het derde lid is de verplichting om buiten de bebouwde kom altijd aan de uiterste linkerzijde van de rijbaan te lopen iets verzacht. Er zijn gevallen, waarin het voor de voetganger veiliger is rechts te lopen, bv. bij het naderen van een onoverzichtelijke linkse

bocht. In dat geval bemerken hij en het hem tegemoet komende verkeer elkander eerder, wanneer de voetganger rechts loopt. Aangezien de strekking van de bepaling is de veiligheid voor de voetganger te verhogen, moet men hem in de uitzonderingsgevallen, dat zijn veiligheid door het links lopen verminderd zou worden, zelf de keus laten.

Het vierde lid schrijft voor, dat wie een fiets of bromfiets aan de hand meevoert altijd rechts moet lopen. Enerzijds geldt ook voor hem, dat hij links lopend niet onverhoeds door achterop komend verkeer gegrepen kan worden, maar anderzijds schept hij door met zijn rode reflector of reflecterend achterlicht aan de linkerzijde van de weg te lopen bij donker verwarring voor achterop komende motorvoertuigen, die moeten vermoeden, dat een rood achterlicht of een rode reflector zich rechts van de weg bevindt.

Artikel 30. In het geldende reglement is een geprivilegieerde positie ingeruimd voor auto's van politie en brandweer. Deze moeten dan een bepaald geluidssignaal voeren of een blauw zwaailicht.

Het onderhavige artikel handhaaft uiteraard die bijzondere positie. Echter wordt geëist, dat politie- en brandweerauto's zowel optische als akoestische signalen voeren om hun voorrechten te kunnen gebruiken. Vooral in het stadsverkeer gaat ofwel het geluid van de hoorn in het rumoer verloren ofwel het blauwe zwaailicht wordt door andere weggebruikers aan het oog onttrokken. Een dubbele aankondiging van de nadering van deze voertuigen schept dus grotere waarborgen, dat zij tijdig worden opgemerkt.

Ziekenuauto's, die in het geldende reglement — vóór de laatste wijziging — slechts op een enkel punt met brandweeren politieauto's gelijkgesteld werden, zijn in de tekst thans volledig op één lijn gesteld. Hetzelfde geldt voor auto's van andere, door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen hulpverleningsdiensten.

De verplichting voor de weggebruiker om de genoemde motorvoertuigen onder alle omstandigheden vrije doorgang te verlenen en zo nodig zijn eigen voertuig tot stilstand te brengen beïnvloedt ook de gedragsregels met betrekking tot de verandering van richting. Een bestuurder van een politie-auto of ambulance die de hem toegestane optische en geluidssignalen voert is b.v. niet gebonden aan de bepaling dat de afslaan bestuurer het recht doorgaande verkeer niet mag hinderen (artikel 46) en een andere bestuurder kan op deze bepaling geen beroep doen als hij de politie- of ambulancewagen geen vrije doorgang verleent. Evenzo is de bestuurder die op een kruising of splitsing, waar het verkeer door de in artikel 110 genoemde verkeerslichten wordt geregeld, door mag gaan verplicht aan een voorrangsvoertuig die door het rode licht rijdt vrije doorgang te verlenen. Het in artikel 42 onder d aan politie, brandweer enz. verleende recht van voorrang volgt eigenlijk ook al uit artikel 30, doch het leek gewenst dit nogmaals uitdrukkelijk bij de bepalingen inzake de voorrang op te nemen.

Artikel 33. Het tweede en derde lid geven drie gevallen, waarin het inhalen niet links, maar rechts moet of mag geschieden. Het eerste geval (inhalen van een voertuig, dat voorsorteert om naar links af te slaan) geldt reeds thans. Het tweede geval (bij fileverkeer mag de rechterfile de linker voorbijgaan) is de consequentie van het erkennen van fileverkeer in artikel 23. Hetzelfde geldt voor de bevoegdheid van fietsers en bromfietser om files auto's rechts voorbij te gaan.

Artikel 34. In de voorgestelde tekst zijn de compact geredigeerde bepalingen van het geldende artikel 23 over verschillende artikelen verdeeld. Naar de mening van de ondergetekende komt dit de leesbaarheid ten goede. Bovendien zijn enkele nieuwe bepalingen ingevoerd.

Artikel 34 begint met voor te schrijven, dat de bestuurder vóór het inhalen zich ervan moet vergewissen, dat hij de inhaalmanoeuvre zonder gevaar kan uitvoeren. De ondergetekende is zich ervan bewust, dat de strafrechtelijke handhaving van deze bepaling niet gemakkelijk zal zijn. Dat neemt niet weg,

dat hij het van belang acht deze gedragsregel uitdrukkelijk te formuleren. Het onderhavige reglement dient in de eerste plaats tot het vastleggen van de gedragingen waartoe weggebruikers verplicht zijn en pas in tweede aanleg voor het scheppen van gemakkelijk bewijsbare strafbare overtredingen.

Het inhalen is een gevaarlijke manoeuvre. Het wordt daarom verboden, indien er enig gevaar of zelfs hinder aan verbonden is. Aan het slot van het artikel worden enige concrete situaties vermeld, waarin inhalen verboden is. De eerste daarvan, onder a vermeld, is het geval van het ene langzame voertuig, dat een ander nog langzamer rijdend voertuig inhaalt en daardoor gedurende lange tijd de weg voor andere weggebruikers blokkeert. De regels onder b en c verplichten de inhalende bestuurder zowel op het hem tegemoet komende als op het hem achterop rijdende verkeer te letten.

Artikel 35. Het belangrijkste vraagstuk in het verkeer is dat van de communicatie tussen de weggebruikers. Ongevallen kunnen vermeden worden, indien men weet, wat de andere weggebruikers van plan zijn. Op vele autowegen zijn tal van gevaaren door de wijze van aanleg geëlimineerd: er zijn geen tegenliggers meer en geen kruispunten. Ondanks het ontbreken van tegenliggers blijft het inhalen ook op deze autosnelwegen een gevaarlijke manoeuvre, omdat de achterrijdende bestuurders vaak niet weten en niet kunnen weten, dat iemand van plan is te gaan inhalen.

Voorname-lijk op deze grond is in verschillende Europese landen de regel ingevoerd, dat men bij het inhalen, dat verandering van rijstrook of een andere belangrijke zijdelingse verplaatsing medebrengt, zijn voornemen daartoe moet aangeven door het laten werken van de richtingaanwijzer of door het uitsteken van de arm. De conferentie van ministers van de landen, die aan de harmonisatie van verkeersregels meedoen, heeft deze regel overgenomen. Men vindt hem ingevolge die beslissing van de ministers in artikel 35 terug.

De regeling heeft tevens het voordeel, dat men op twee- of drie-strooks wegen, waar dus wel tegenliggers zijn, bij het inhalen kan zien of een auto, die ver weg eveneens op de voor de inhalende linker rijstrook rijdt, hem nadert of zich juist van hem verwijdt. Is het laatste het geval, omdat die verwijderende bestuurder zijnerzijds ook een inhaalmanoeuvre uitvoert, dan ziet men zijn licht links knipperen. Is dat niet het geval dan betreft het een tegenligger, die op de inhalende bestuurder af komt.

De vrees, dat een bestuurder, die wil inhalen, door het laten werken van zijn richtingaanwijzer als het ware de weg blokkeert voor achteropkomend verkeer zonder werkelijk snel tot inhalen over te gaan, wordt weggenomen door de bepaling van het tweede lid van dit artikel, dat voorschrijft, dat aan het te kennen gegeven voornemen om in te halen zo spoedig mogelijk uitvoering moet worden gegeven. Men mag dus niet de richtingaanwijzer laten werken, indien er geen mogelijkheid tot inhalen bestaat. Artikel 34 schrijft dan ook voor, dat men zich van die mogelijkheid moet vergewissen.

Bovendien zou het onjuist zijn een op zichzelf redelijke regel, die een mogelijkheid van communicatie tussen bestuurders biedt, weg te laten alleen op grond, dat sommige bestuurders wel eens misbruik van de regel zouden kunnen maken.

In Oostenrijk, Italië en Zwitserland werkt de regel tot volle tevredenheid. Hij wordt op de autowegen en grote wegen in Frankrijk ook zonder wettelijke verplichting vrijwel algemeen toegepast.

Artikel 37. De twee gevaarlijkste momenten in het verkeer zijn het inhalen en het passeren van een kruising of splitsing van wegen. Het tweede lid verbiedt deze beide gevaarsmomenten te doen cumuleren door het inhalen op kruispunten of splitsingen te verbieden. Een dergelijk verbod heeft echter geen zin, indien het gevaar op de kruising of splitsing is weggenomen doordat er een verkeersregeling is of omdat de inhalende bestuurder op een voorrangsweg rijdt. In die gevallen is er geen cumulatie van risico's en is het inhalen dus toegestaan. De ondergetekende is er zich van bewust, dat hij het

inhalen binnen de bebouwde kom door deze bepaling niet gemakkelijker maakt.

In overeenstemming met wat in andere Europese landen geldt is het inhalen op onbewaakte spoorwegovergangen verboden. Zowel het vaak slechte wegdek op spoorwegovergangen als het gevaar van nadering van treinen maken het wenselijk ook hier cumulatie van risico's uit te sluiten.

In het derde lid wordt links en rechts inhalen van voor voetgangersoversteekplaatsen stilstaande voertuigen of van voertuigen die een voetgangersoversteekplaats langzaam naderen verboden. De overstekende voetganger moet er zeker van kunnen zijn, dat wanneer een bestuurder hem laat oversteken niet een andere bestuurder het stilstaande of langzaam naderende voertuig inhaalt en hem zo toch weer in gevaar brengt.

Artikel 38. Dit artikel bevat dezelfde regel als het eerste lid van het geldende artikel 24. Echter is het bestuurders van motorvoertuigen toegestaan een tram links te passeren, indien het een weg met eenrichtingverkeer betreft.

Artikel 40. De kruising van wegen is een van de grote gevaarpunten in het verkeer. Daarom wordt voorgeschreven, dat het oprijden van een kruising slechts met bijzondere voorzichtigheid mag geschieden.

In het bijzonder van belang is het tweede lid. Dit is een uitleis van de gedachte van de Amerikaanse regel "Don't block intersections". Wanneer men, bij een kruising komend, voorrang zou hebben ten opzichte van van links komend verkeer, maar er komt ook verkeer van rechts, dat zijnerzijds voorrang geniet, dan mag men niet tot het midden de weg oprijden, het verkeer van rechts laten doorgaan maar tegelijkertijd het verkeer van links blokkeren doordat men midden op de rijbaan gaat staan wachten, totdat het verkeer van rechts voorbij is. Men behoort te allen tijde de kruising vrij te laten.

Een tweede toepassing van het beginsel "Don't block intersections" is te vinden in artikel 79, dat voorschrijft, dat het verkeer, dat moet stilhouden en een file vormt, niet op kruisingen het dwarsverkeer mag blokkeren. Men moet dan voor de kruising blijven stilstaan.

Artikel 41. Dit artikel bevat de hoofdregel, die men op kruisingen en splitsingen van wegen heeft in acht te nemen, namelijk „rechts gaat voor". Dit is de grondslag voor het gedrag bij kruisingen.

De regeling met betrekking tot de voorrang geldt uiteraard niet voor een achteruitrijdende bestuurder. Achteruitrijden is een niet in het reglement voorziene gedraging en mag dan ook krachtens artikel 16 slechts worden uitgevoerd, indien dit mogelijk is zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade te veroorzaken.

Artikel 42. Het volgende artikel geeft de uitzondering op de grondregel. Onder de letters a en b zijn de soorten van wegen vermeld, die voor de bestuurders voorrang ten opzichte van de bestuurders op andere soorten wegen meebrengen: voorrangswegen ten opzichte van andere wegen, verharde wegen ten opzichte van onverharde wegen.

De bepaling onder c verleent op wegen van gelijke orde de tram voorrang boven ander verkeer en gemotoriseerd verkeer boven niet gemotoriseerd en daarmee gelijkgesteld verkeer. Letter d schept voorrang voor politie- en brandweerauto's alsmede voor ziekenauto's en auto's van aangewezen hulpverleningsdiensten onder de in artikel 30 vermelde omstandigheden. De voorrang tussen genoemde voertuigen onderling wordt uiteraard beheerst door de voorgaande bepalingen.

Nieuw in het artikel is, dat de tram geen absolute voorrang meer heeft. De tram moet aan het verkeer op voorrangswegen de doorgang vrij laten. Dit is een logische gevolgtrekking van de gedachte, dat het verkeer op bepaalde wegen voorrang heeft boven verkeer op andere wegen. Aanvaardt men die gedachte, dan moet men haar consequent doorvoeren. Men wil immers door de invoering van de voorrangsweg een veilige en snelle doorstroming van verkeer mogelijk maken. Men wekt dus bij de berijder van de voorrangsweg de indruk, dat hij on-

gehinderd kan voortgaan. Wanneer nu de tram plotseling blijkt deze voorrang te kunnen doorbreken, schept men een element van onzekerheid. Dit dient te worden vermeden.

Artikel 43. In het kader van de Europese conferentie van verkeersministers is het recht van vrije doortocht, ook als men van links komt, beperkt tot voertuigen die bijzondere optische en geluidsignalen voeren. In Nederland zijn dit de motorvoertuigen van politie en brandweer, ziekenauto's en van auto's van andere door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten. Tevens is bepaald dat men militaire kolonnes, uitvaartstoeten, processies en door voetgangers gevormde markskolonnes en optochten niet mag doorsnijden.

Met het oog op het vorenstaande is de geldende regel dat men militaire kolonnes, uitvaartstoeten en optochten steeds de doortocht moet vrij laten gewijzigd in een verbod om deze formaties en de marskolonnes en optochten te doorsnijden. Dit betekent, dat de formatie in beginsel het verkeer van rechts de doorgang moet vrij laten, maar dat, als de formatie eenmaal bezig is het kruispunt over te steken, andere weggebruikers, van welke kant zij ook komen, moeten wachten tot de formatie voorbij is.

Voor militaire kolonnes van grote omvang heeft de wijziging minder grote gevolgen, daar deze door verkeersregelaars plegen te worden begeleid. De aanwijzingen van deze verkeersregelaars, die het kruispunt voor de kolonne vrij houden, gaan boven de voorrangsregels van de artikelen 41 en 42 (zie artikel 9, eerste lid). De militaire kolonne van normale omvang, die veelal niet, althans niet buiten de bebouwde kom, door verkeersregelaars wordt begeleid, zal zich aan de gewijzigde omstandigheden moeten aanpassen. Anderzijds dienen de andere weggebruikers er goed van doordrongen te zijn dat zij een militaire kolonne nimmer mogen doorsnijden. Indien het eerste voertuig van de militaire kolonne de kruising heeft gepasseerd hebben de volgende militaire voertuigen, en in feite ook de civiele voertuigen die zich tussen de kolonne hebben ingevoegd, het recht ongehinderd hun weg te vervolgen.

Artikel 44. De regeling van het richting veranderen in dit artikel is materieel niet verschillend van de geldende. Evenals bij het inhalen is uitdrukkelijk vermeld, dat de bestuurder, die van richting wil veranderen, zich moet vergewissen, dat hij dat zonder gevaar kan doen. In het bijzonder mag hij achterop komende weggebruikers niet in gevaar brengen.

Artikel 46. Wie links of rechts wil afslaan, mag het rechtuitgaande verkeer niet hinderen. Onder verkeer worden volgens artikel 5 alle weggebruikers verstaan, dus ook voetgangers. Men mag dus ook voetgangers die rechtuit hun weg vervolgen niet hinderen, wanneer men rechts of links in een voertuig een hoek om gaat. Slechts voor trams wordt een uitzondering gemaakt.

Artikel 47. Niet opgelost is de vraag, of twee elkander tegemoet komende bestuurders, die links af willen slaan, om elkander heen moeten rijden dan wel langs elkander. Het laatste stelsel wordt ook niet verboden. Wanneer men op die wijze toch op de rechterwegheft uitkomt van de weg, die men in wil slaan, belet de tekst de manoeuvre niet.

Een uniforme oplossing is niet mogelijk en niet wenselijk. Een verbod om langs elkander heen te rijden zou tot het schepen van onnodige gevaarsmomenten leiden. Een verplichting om langs elkander heen te rijden kan op kruisvlakken met gering oppervlak niet nagekomen worden.

Artikel 48. Aangezien de regeling van het links voorsorteren op kruispunten in de praktijk goed voldoet, schijnt er geen bezwaar tegen haar ook voor het inrijden van links gelegen inritten in te voeren. De geldende regeling dwingt degene, die een links gelegen inrit in wil rijden aan de rechterzijde van de weg te wachten totdat zowel het hem achterop komende als het hem tegemoet komende verkeer hem veroorloven de weg over te steken. Hij moet dus thans twee verkeersstromen doorsnijden en in de voorgestelde regeling slechts één. De regeling wordt

echter beperkt tot inritten binnen de bebouwde kom. Voorsorteren naar links kan in vele gevallen buiten de bebouwde kom, waar aanzienlijk sneller wordt gereden dan binnen de bebouwde kom, een vrij gevaarlijke manoeuvre opleveren, aangezien andere bestuurders deze manoeuvre door hun onbekendheid met de aanwezigheid van een inrit niet verwachten en daardoor in twijfel kunnen geraken.

Artikel 50. Van verschillende kanten is aangedrongen op het invoeren van een minimumsnelheid, in het bijzonder op wegen — vooral autowegen — waarop het verschil in snelheid aanleiding tot ongevallen kan geven. Dit verschil immers noodzaakt de snelste bestuurders tot voortdurende inhaalmanoeuvres met alle daaraan verbonden gevaren. Nu is het snelheidsverschil bij de veelsoortige auto's, die de Nederlandse wegen berijden, onvermijdelijk. Een minimumsnelheid kan daaraan niet veel veranderen, aangezien zelfs de maximumsnelheid die de ene auto bereiken kan, aanzienlijk beneden de normale snelheid van de andere ligt.

Men kan het gevaar in dit onrustige beeld echter zoveel mogelijk beperken. Wellicht zal men op den duur tot een minimumsnelheid moeten komen. Op dit moment echter is een concrete minimumsnelheid nog niet aan te geven. Ook in andere landen bestaat zij nog vrijwel niet. Om enige ervaring op te doen is de bepaling van het tweede lid opgenomen, die verbiedt om de normale gang van het andere verkeer te belemmeren door in verhouding tot dat andere verkeer uitzonderlijk langzaam te rijden. Hierdoor wordt verboden, dat men op de autowegen met een snelheid van bijvoorbeeld dertig kilometer per uur van landschap of gezelschap geniet. Wil men dit, dan zoek men daarvoor stille landwegen uit.

Artikel 51. In tegenstelling tot de geldende regeling is bepaald, dat de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom ook geldt, indien bij de aanduiding van het begin van de bebouwde kom geen bord met de toegelaten maximumsnelheid staat.

Het ligt niet in de bedoeling van de ondergetekende de borden met aanduiding, dat de maximumsnelheid 50 km per uur is bij het begin van de bebouwde kom te laten vervallen. Het scheen echter gewenst de weggebruiker ervan te doordringen, dat in iedere als zodanig aangeduide bebouwde kom hij de maximumsnelheid in acht heeft te nemen, ook indien hij het betrokken bord niet heeft opgemerkt. Bovendien is in sommige ons omringende landen (met name in Duitsland) het systeem, dat de aanduiding van een bebouwde kom automatisch een maximumsnelheid van 50 km per uur meebrengt, tenzij een andere maximumsnelheid is vermeld.

Artikel 52. Het eerste lid maakt het mogelijk op alle wegen buiten de bebouwde kom of op gedeelten daarvan maximumsnelheden vast te stellen. Gedacht is aan twee mogelijkheden. Er kunnen wegen zijn, waarop de verkeersintensiteit zodanig is, dat in het bijzonder voor die weg een speciale maximumsnelheid gewenst is. Het geval van de rijksweg 13 tussen Den Haag en Rotterdam was daarvan een voorbeeld.

Daarnaast kan het wenselijk zijn op bepaalde gedeelten van wegen maximumsnelheden voor te schrijven. Gedacht wordt aan verkeerspleinen en bijzondere gevaarspunten, waar thans veelal borden staan met aanduidingen als „Veilige snelheid 30 km". Deze borden hebben geen betekenis. Bovendien is het beter in die gevallen, gelijk ook in het buitenland pleegt te geschieden, bij nadering van het gevaarspunt aflopende maximumsnelheden voor te schrijven, zodat de maximumsnelheid niet op één punt van ongelimiteerd tot 30 km per uur zakt.

Het tweede lid maakt het mogelijk al dan niet algemeen maximumsnelheden voor week-ends en andere perioden met overmatig verkeer in te voeren.

In tegenstelling tot het geldende reglement wordt het mogelijk gemaakt buiten de bebouwde kom voor bromfietzers maximumsnelheden vast te stellen. Dit kan onder meer van belang zijn met het oog op toeristische fietspaden waarop bromfietsen wel kunnen worden toegelaten, doch waarop het toch gewenst is hun snelheid wat te beperken.

Artikelen 56—60. De regeling omtrent het geven van geluids- en knippersignalen in geval van dreigend gevaar of wanneer men wenst in te halen is vrijwel gelijk aan die in het geldende reglement. Slechts is in het tweede lid van artikel 57 de gewoonte gelegaliseerd, dat bestuurders van motorvoertuigen ook bij donker een knippersignaal geven om te kennen te geven, dat zij van plan zijn in te halen.

In het derde lid van artikel 58 wordt het mogelijk gemaakt bepaalde signalen — gedacht wordt aan gele zwaai- en knipperlichten — te reserveren voor daarvoor in aanmerking komende motorvoertuigen, die door hun wijze van gebruik gevaar voor het overige verkeer opleveren. Deze voorziening is inmiddels bij de laatste wijziging van het Wegenverkeersreglement geïmplementeerd.

Artikelen 61—78. De tabel van het geldende artikel 84 geeft de eisen weer, waaraan de verlichting van een voertuig bij nacht moet voldoen. Enerzijds wordt hier bedoeld op technische eisen, waaraan de verlichtingsapparatuur voldoen moet, anderzijds echter gaat het om handelingen, die de bestuurder bij nacht ten aanzien van de verlichting moet verrichten. Getracht is, overeenkomstig internationale afspraak, hier enige scheiding aan te brengen. Het ontwerp bevat regels omtrent de soort van verlichting die door de bestuurder in bepaalde omstandigheden moet worden gebruikt.

In beginsel bevat het ontwerp dus de gedragsregels voor de bestuurder ten aanzien van het verlichten van zijn voertuig.

Aangezien het Wegenverkeersreglement niet zoals dit ontwerp aparte regels geeft voor het voeren van lichten gedurende de schemering, werd het in 1959 nodig geacht de definitie van „nacht” zodanig te wijzigen dat de nacht met een half uur werd verlengd. Daarmede werd aan het begrip een oneigenlijke inhoud gegeven. De reden voor deze verlenging komt thans te vervallen, zodat zonder bezwaar weer kan worden teruggeschakeld naar de toestand van voor 1959, die meer in overeenstemming met de werkelijkheid was. De weggebruiker pleegt zich bij het ontsteken van lichten overigens niet naar de steeds wisselende tijden van zonsop- en ondergang te richten doch naar de afmetingen van zijn gezichtsveld. Hiermede is in de verlichtingsparagraaf rekening gehouden.

De paragraaf is onderverdeeld in drie delen: A bevat de regels voor motorvoertuigen, B voor andere weggebruikers en C bijzondere regels.

Onder A regelt artikel 61 het gebruik van lichten door rijdende motorvoertuigen in donker, artikel 62 bij schemer en daglicht. Artikel 66 daarentegen behandelt de verlichting van een op de weg stilstaand motorvoertuig.

Artikel 61. Vooropgesteld wordt, dat van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang groot licht of dimlicht moet worden gevoerd, tenzij overeenkomstig het derde lid stadslichten mogen worden gebruikt. Op de buitenweg mag dus bij donker niet met stadslichten worden gereden.

Van belang is de toevoeging aan het eerste lid, waarin gezegd wordt, dat men grote lichten moet voeren, indien anders het gezichtsveld in verband met de snelheid onvoldoende groot is om veilig te rijden. Dit betekent, dat wanneer men geen grote lichten mag voeren (bijvoorbeeld omdat er een tegenligger aankomt), men met zijn dimlichten langzamer moet gaan rijden. In beginsel is de grootste snelheid, die bij het rijden met dimlicht verantwoord is, die, waarbij de remweg op zijn hoogst gelijk is aan het weggedeelte, dat men in het schijnsel van de dimlichten kan overzien. Op autowegen, waar men zeker kan zijn geen onverlichte obstakels of voetgangers op zijn weg te zullen ontmoeten en waar de randen van de rijstroken duidelijk zijn aangegeven, kan uiteraard ook de verantwoorde snelheid groter zijn. Vandaar dat geen maximumsnelheid voor het rijden met dimlichten is aangegeven.

Het tweede lid geeft aan, wanneer men geen grote lichten mag voeren. Deze regels zijn wat stringenter dan de geldende. Ook buiten de bebouwde kom is het voeren van grote lichten verboden, indien daar een behoorlijke aaneengesloten verlichting is (b). Onder c wordt dimmen niet alleen voorgeschreven bij het tegenkomen van andere voertuigen, maar ook bij het tegen-

komen van een groep voetgangers (zie artikel 29) en van terzijde van de weg naderende treinen of boten. Bovendien wordt verboden het voeren van grote lichten, indien men een ander voertuig op korte afstand volgt. Het verblinden in de achteruitkijkspiegel wordt daarmee van onbehoorlijk tot strafbaar.

Het vijfde lid bepaalt, dat wanneer het bij donker ook nog slecht zicht is, de dimlichten moeten worden gevoerd.

Artikel 62. Van een half uur na zonsondergang af moeten behoudens uitzonderingen grote lichten of dimlichten worden gevoerd. Toch kan het nuttig zijn, dat ook reeds vóór dit moment een voertuig verlicht is, b.v. wanneer op een donkere dag de schemering zeer vroeg invalt. Overeenkomstig hetgeen algemeen gebruik is, wordt voorgeschreven, dat men dan, ook op de buitenweg, stadslicht of dimlicht mag voeren. Omdat men in feite in de schemering nog vrij lang met stadslicht rijdt, is de verplichting om dimlicht of groot licht te voeren eerst opgenomen vanaf een half uur na zonsondergang.

Volgens het tweede lid moeten tijdens dichte mist of sneeuwval die het zicht ernstig belemmeren grote lichten dan wel dimlichten worden gevoerd. Ten aanzien van de keuze tussen beide kan worden opgemerkt, dat de deskundigen van mening verschillen over de vraag wat onder die omstandigheden het meest gewenst is: het voeren van grote lichten of van dimlichten. In het desbetreffende C.E.M.T.-voorschrift wordt daarom het gebruik van dimlichten verplicht gesteld en wordt het verder aan de nationale wetgeving overgelaten om desgewenst ook het gebruik van grote lichten toe te staan. In verband hiermede wordt de keuze tussen beide aan de bestuurder van het motorvoertuig gelaten.

Artikel 69. Tengevolge van de omstandigheid dat op de rijbaan stilstaande voertuigen te laat als zodanig worden onderkend hebben reeds meermalen ernstige aanrijdingen plaats gevonden. Met het oog hierop wordt in artikel 69 onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid geopend knipperende waarschuwingslichten op stilstaande motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers te voeren. De eisen waaraan deze lichten moeten voldoen zijn in de wijziging van de punten 24 en 25 van de bij artikel 84 van het Wegenverkeersreglement behorende tabel opgenomen (zie artikel 140 onder V, g, h en i).

Artikel 78. Het eerste lid komt in grote lijnen overeen met het geldende artikel 36a. Echter is in plaats van de keuze tussen een rood reflecterend danwel een rood licht uitstralend voorwerp thans alleen een rood reflecterende driehoek verplicht gesteld. Het artikel verzet zich er niet tegen, dat naast de voorgeschreven driehoek nog rood licht uitstralende voorwerpen worden gebruikt. Overeenkomstig internationale afspraak is de verplichting opgenomen een driehoek ook te plaatsen indien een voertuig gedwongen is stil te staan op een plaats, waar het door andere bestuurders niet opgemerkt kan worden (en waar stilstaan dus eigenlijk verboden is), zoals in een onoverzichtelijke bocht of tegen de top van een helling. De verplichting geldt dan ook bij dag. Voorts worden bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen verplicht om buiten de bebouwde kom steeds een driehoek bij zich te hebben.

Artikelen 79—86. In het geldende artikel 32 worden in het eerste lid twaalf gevallen opgesomd waarin het verboden is een voertuig tot stilstand te brengen. Daarna volgen in het tweede lid enkele gevallen, waarin het verboden is te wachten. Uiteraard is het doen wachten van een voertuig ook verboden in de gevallen, waarin men het niet mag laten stilstaan.

Overeenkomstig sommige buitenlandse regelingen en in overeenstemming ook met hetgeen internationaal werd overeengekomen, is de opzet van de hier besproken paragraaf een andere. Het stilstaan wordt verboden, indien daardoor gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaat, in het bijzonder ook voor in- en uitstappende passagiers van openbare vervoermiddelen. Meer dan tot dusverre wordt aan de bestuurder overgelaten. De opsomming van gevallen was te scherp. Het is normaal, dat een bestuurder van een auto op een hoek stilstaat om de weg te vragen. Het is niet nodig bestuurders van

personenauto's te verbieden passagiers bij een autobushalte in- en uit te laten stappen. Doordat de regeling te scherp was werd zij anderszins niet gehandhaafd. Het is dan beter in ieder geval afzonderlijk, in eerste aanleg door de bestuurder zelf te doen beoordelen of stilstaan geoorloofd is of niet.

Dit stelsel brengt mede, dat het wachtverbod meer dan vroeger geformaliseerd is. Artikel 83 somt de gevallen op waarin het parkeren verboden is, terwijl het uiteraard ook niet is toegestaan daar, waar het stilstaan is verboden.

In plaats van het woord „wachtverbod”, wordt weer van „parkeerverbod” gesproken. Het woord „wachten” is niet in het spraakgebruik overgegaan. De definitie van artikel 86 sluit misverstand over de betekenis ervan uit.

Onder de gevallen, waarin parkeren verboden is, is dat onder *b* in artikel 83 nieuw. Het verbiedt te parkeren op plaatsen, waar verkeerslichten of andere verkeerstekens aan het oog van andere weggebruikers kunnen worden onttrokken.

Nieuw is ook punt *d* van artikel 83. Een weg, die buiten de bebouwde kom als voorrangsweg is aangewezen, is een weg die kennelijk voor verkeer van enige betekenis is bestemd. Het verkeer, dat op die wegen rijdt, moet zo min mogelijk in de door de voorrangsborden opgewekte verwachting worden teleurgesteld. Het is op die grond, dat de tram, die een voorrangsweg oprijdt, ook geen voorrang meer geniet. Evenmin echter moet men op dergelijke voor interlokaal verkeer bestemde wegen geparkeerde auto's aantreffen. In zulk een geval moet men ofwel buiten de rijbaan parkeren, indien dat mogelijk is, ofwel een zijweg opzoeken. Aangezien parkeren niet is het stilstaan gedurende de tijd, die nodig is en gebruikt wordt voor het onmiddellijk laden en lossen, is bevoorrading van aan een voorrangsweg gelegen panden mogelijk. De hinder van op de weg stilstaande voertuigen wordt echter door de voorgestelde bepaling zoveel mogelijk beperkt.

Een derde nieuw verbod is dat onder *e*. Verboden wordt naast een doorgetrokken streep te parkeren, indien de tussen het voertuig en de streep overblijvende ruimte minder dan drie meter zou zijn. De streep betekent immers dat men haar niet overschrijden mag. Zij staat alleen op een weg, indien er reden is om de weggebruikers het gebruik van de linkerweghelft te ontzeggen, bij voorbeeld omdat zij in een onoverzichtelijke bocht rijden. Zou men parkeren langs de streep toestaan, dan zouden de andere weggebruikers gedwongen worden toch de streep te overschrijden, hetgeen men juist in het belang van de algemene veiligheid heeft willen tegengaan. De betekenis van de doorgetrokken streep op het wegdek is te vinden in artikel 122.

Aansluitend hieraan kan op deze plaats reeds worden gewezen op andere strepen op het wegdek die het parkeren beïnvloeden en wel op de parkeervakken (artikel 125) en de doorgetrokken gele streep (artikel 126).

In de praktijk is gebleken dat het gewenst is in de wegenverkeerswetgeving het parkeren bij parkeermeters te verbieden, tenzij aan de bij of krachtens gemeentelijke strafverordening gegeven voorschriften wordt voldaan. Een daartoe strekkende bepaling is opgenomen onder letter *f* van artikel 83.

De regeling in artikel 84 van de parkeerzone met verplicht gebruik van een parkeerschijf is vrijwel gelijk aan die in het Wegenverkeersreglement. De redactie is echter vereenvoudigd, terwijl voorts rekening is gehouden met in de praktijk opgedane ervaring.

Artikel 32a van het Wegenverkeersreglement geeft een limitatieve opsomming van de parkeerexcessen ten aanzien waarvan bij plaatselijke verordening regels kunnen worden gesteld. In de praktijk is gebleken dat er behalve de opgesomde reeks nog andere vormen van onjuist gebruik van de weg zijn, die in artikel 32a niet worden vermeld. Het is niet wel doenlijk van al die gevallen een uitputtende opsomming te geven. Het voorgestelde artikel 85 beoogt daarom de weg vrij te maken voor de gemeenteraden om tot een meer doeltreffende bestrijding van parkeerexcessen te geraken. Gemeend wordt, dat kan worden volstaan met de bepaling dat bij plaatselijke verordening regels kunnen worden gesteld ter bestrijding van

parkeerexcessen. Aan de rechterlijke macht kan worden overgelaten het begrip parkeerexces de juiste omlijning te geven.

Artikelen 87—90. Deze artikelen bevatten materieel niets nieuws. Zij geven de ook thans geldende regels met betrekking tot autowegen en verkeerspleinen weer. De artikelen 87 en 88 bevatten de wijzigingen, die met betrekking tot het stoppen en het weren van lifters op autowegen onlangs in het Wegenverkeersreglement zijn aangebracht.

Artikelen 91—98. Deze artikelen geven bijzondere gedragsregels voor fietsers, bromfietzers en bestuurders van auto's of motorfietsen. Ten dele zijn het voorschriften, die de mee te voeren lading of passagiers betreffen. In het geldende reglement zijn deze voorschriften in het hoofdstuk over eisen ten aanzien van inrichting en belading te vinden. Het scheen echter wenselijk de elementaire regels omtrent het vervoer van personen op een fiets, een bromfiets en een motorvoertuig niet temidden van de technische eisen omtrent de belading van het voertuig, maar bij de gedragsregels voor de bestuurder te plaatsen.

Materiële wijzigingen zijn in de geldende regels over het algemeen niet aangebracht. De voorschriften van artikel 95 zijn aangepast aan een beschikking van het Comité van Ministers van de Benelux-Economische Unie, terwijl de bepaling van artikel 97 nieuw is.

Artikel 100. Overeenkomstig hetgeen in de laatste jaren wenselijk gebleken is zullen de knipperbollen alleen voor de aanduiding van voetgangersoversteekplaatsen buiten de bebouwde kom worden gebruikt (zie model 96 van bijlage II). Bepaald wordt dat de bestuurders een voetgangersoversteekplaats voorzichtig naderen en aan voetgangers, die zich daarop bevinden, onbelemmerde doorgang verlenen. Dit laatste duidt, dat de voetganger zonder onderbreking zijn weg moet kunnen vervolgen, indien hij zich eenmaal op de voetgangersoversteekplaats heeft begeven. Het staat de bestuurder vrij achter hem of eventueel voor hem langs te rijden, indien voor het laatste voldoende ruimte is. Hij behoeft de voetganger immers geen voorrang te verlenen in de zin, dat hij in alle gevallen moet wachten, totdat hij de overzijde bereikt heeft.

Artikelen 101 en 102. Het is gewenst enkele regels over het gedrag bij spoorwegovergangen in het reglement op te nemen. In artikel 102 onder *b* wordt het betreden van de spoorwegovergang verboden, indien de spoorbomen gesloten zijn en als zij bezig zijn gesloten te worden. Dit betekent, dat het oprijden, terwijl de spoorbomen nog naar boven gehaald worden, niet verboden is. Uiteraard is dit niet toegestaan zolang het rode knipperlicht nog brandt.

Artikel 103. Het geldende reglement onderscheidt tussen maatregelen enerzijds en aanwijzingen anderzijds. De maatregelen zijn limitatief opgesomd in artikel 4. Zij kunnen alleen krachtens de in artikel 5 voorgeschreven procedure worden genomen. Zo kan een wachtverbod, krachtens artikel 4 onder *h* van het reglement, alleen bij maatregel worden ingesteld.

Naast die maatregelen kan het bevoegde gezag andere aanwijzingen geven. De weggebruiker is volgens artikel 29 van de wet verplicht die op te volgen. Zo is het aanbrengen van een doorgetrokken streep op het wegdek ter regeling van het verkeer op een kruispunt een aanwijzing, waarvoor niet de voor maatregelen vereiste procedure is voorgeschreven.

Het scheen wenselijk de systematiek van het reglement meer met de feiten in overeenstemming te brengen. De huidige techniek brengt mede, dat verbods- of gebodsbepalingen zowel door borden als door tekens op het wegdek kunnen worden aangegeven. Er is dus geen reden hier een procedureverschil te maken, zij het dat voor tekens op het wegdek die een minder stringent gebods- of verbodskarakter vertonen een uitzondering wordt gemaakt. Men zie hiervoor de toelichting op de artikelen 122—130.

Daarom is de volgende onderscheiding ingevoerd.

Aanwijzingen worden door verkeersregelaars gegeven.

Verkeerstekens worden onderscheiden in verkeerslichten, verkeerstekens op borden en verkeerstekens op het wegdek. De beide laatste categorieën vallen weer uiteen in tekens, die een gebod of verbod aanduiden, en tekens, die een andere aanduiding bevatten. Voor de plaatsing van tekens, die een gebod of verbod aanduiden, is met de hiervoor aangegeven uitzonderingen een speciale procedure in artikel 132 aangewezen.

De aanwijzingen van verkeersregelaars kunnen aan een individuele weggebruiker gegeven worden dan wel collectief aan het gehele verkeer. Voor de aanwijzing aan de individuele weggebruiker is geen vorm voorgeschreven. Echter is overeenkomstig het geldende reglement bepaald, dat collectief te geven aanwijzingen uitsluitend in de vormen van bijlage I kunnen worden gegeven.

Onder de andere personen die met verkeersregeling zijn belast en die als zodanig kenbaar moeten zijn, worden onder meer verstaan de spoorwegbeambten en de verkeersbrigadiers.

Artikel 107. Dit artikel bevat de hierboven onder artikel 103 reeds weergegeven onderscheiding van de verkeerslichten in verkeerslichten, verkeerstekens op borden en verkeerstekens op het wegdek.

Artikel 108. In dit reglement, dat voor de weggebruiker is bestemd, behoren geen voorschriften meer te worden opgenomen omtrent afmetingen, kleurnuances en materiaal, waaraan de verkeersborden of de tekens op het wegdek dienen te voldoen. Dit is een zaak tussen de centrale overheid en de wegbeheerders, die het publiek niet aangaat. De tekens in het reglement zijn dan ook zonder nadere aanduiding van afmetingen opgenomen. Een ministeriële beschikking zal omtrent deze technische details en omtrent de plaatsing van de verkeerstekens nadere aanwijzingen geven.

Artikelen 110—116. In de bepalingen omtrent de bestaande verkeerslichten is materieel geen verandering van betekenis gekomen.

Artikel 111. De wenselijkheid is naar voren gekomen om in navolging van de Verenigde Staten van Amerika, waar het systeem zeer goed voldoet, tot het instellen van rijstrookcontrole (lanecontrol) over te gaan. Door middel van tweekleurige verkeerslichten, aangebracht boven de rijstroken, kunnen bepaalde rijstroken worden geblokkeerd en kan het verkeer over andere rijstroken worden geleid. In geval van reparatiewerkzaamheden en ongevallen kan het verkeer zodoende op snelle en gemakkelijke wijze tijdig in goede banen worden geleid. Op spitsuren, met overwegend verkeer in één richting, wordt het mogelijk een rijstrook voor dit verkeer vrij te maken. Voorts kan van het systeem gebruik worden gemaakt in tunnels en op tolwegen en douane-emplacementen. De invoering van de tweekleurige verkeerslichten is inmiddels bij de laatste wijziging van het Wegenverkeersreglement gerealiseerd.

Artikel 117. De verkeerstekens op borden en op het wegdek worden onderscheiden in tekens die een gebod of verbod aanduiden, in tekens die een gevaar aanduiden en in tekens die een andere aanduiding bevatten.

De tekens die een gebod of verbod bevatten mogen in het algemeen slechts volgens de procedure, voorzien in artikel 132, worden geplaatst. De andere tekens kunnen op eenvoudiger wijze worden aangebracht. Het is nuttig de gevaarstekens van de andere te onderscheiden, omdat de gevaarsborden een bepaalde vorm hebben (driehoek in rode rand) en de weggebruikers mede door de wettelijke onderscheiding leren bij nadering van een gevaarsbord voorzichtig te zijn.

Artikelen 122—130. Zoals hiervoor is opgemerkt, is de systematiek ten aanzien van verkeerstekens op het wegdek gewijzigd. Onder de geldende regeling zijn dit aanwijzingen, vanwege het bevoegd gezag door de politie of de rijks- en provinciale waterstaat te geven. Intussen zijn verscheidene van die aanwijzingen in feite geboden en verboden voor de ver-

keersdeelnemers. De doorgetrokken lijn op het wegdek be-
duidt op een tweestrooks rijbaan een inhaalverbod.

Vanuit een principieel standpunt bezien is er geen reden om het verkeersbeleid, voorzover zich dat in op borden uitgedrukte geboden en verboden manifesteert, aan bestuursorganen op te dragen, maar het overeenkomstige beleid, uitgedrukt in tekens op het wegdek, aan de politie of de wegbeheerder. De volgende overwegingen hebben er echter toe geleid gedeeltelijk van dit principieel standpunt af te wijken. Het is duidelijk dat richting aangevende pijlen en stopstrepen (artikelen 123 en 127) slechts in verband met andere verkeerstekens hun gebodswerking hebben. De verbodskracht van de onderbroken streep (artikel 122, tweede lid) is slechts gering. De aanduiding van parkeervakken (artikel 125) beoogt slordig parkeren te voorkomen, doch houdt niet in een parkeerverbod. Het kunstmatig fietspad van artikel 128 versmalt wel de rijbaan, doch houdt geen parkeerverbod in, noch verhindert het aanwoners van hun uitrit gebruik te maken.

De doorgetrokken streep (artikel 122, eerste lid) hindert de weggebruikers slechts dan als zij hun belet een voor hen links liggende zijweg in te slaan of een uitrit linksafslaande uit of in te rijden. Bij smalle wegen hebben deze strepen uiteraard nog de consequentie van een inhaal- of parkeerverbod. Ten aanzien van de dubbele streep (artikel 122, derde lid), die veelal alleen wordt aangebracht bij onoverzichtelijke bochten en hellingen en soms ook in bochtige, smalle straten, geldt hetzelfde. In andere gevallen dan de genoemde is de hinder die zij bestuurders kunnen veroorzaken slechts zeer gering.

Ten aanzien van genoemde tekens — voor wat betreft de doorgetrokken en de dubbele streep voorzover zij slechts geringe hinder veroorzaken — zou het veel te zwaar zijn de uitgebreide procedureregeling van de artikelen 132 en volgende toe te passen. Het aantal verkeerstekens op het wegdek is zo omvangrijk dat de wegbeheerder in ernstige moeilijkheden zou komen als voor iedere streep of pijl een met redenen omkleed besluit zou moeten worden genomen, dat dan in de Nederlandse Staatscourant, in het provinciaal blad of op andere wijze ter openbare kennis zou moeten worden gebracht. De openstelling van beroep van besluiten tot het aanbrengen van genoemde verkeerstekens op het wegdek zou, gezien hun geringe hinder voor de weggebruikers, ook weinig zin hebben.

De onderscheiding tussen tekens op het wegdek die een gebod of verbod uitdrukken en tekens op het wegdek die andere aanduidingen bevatten, blijft intussen noodzakelijk, omdat ook overtreding van die minder verstrekkende verboden en geboden onder de strafbepalingen van artikel 139 behoort te vallen. De tekens die een gebod of verbod uitdrukken zijn, evenals de borden die zulks doen, limitatief opgesomd. Het reglement duidt niet limitatief aan, welke tekens op het wegdek geplaatst kunnen worden die slechts een aanduiding bevatten. Artikel 130, tweede lid, voorziet in de mogelijkheid, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat daarentrent nadere regels geeft.

Artikel 122. Bij de Europese Overeenkomst betreffende de aanduidingen op het wegdek van 13 december 1957 (*Trbl.* 1958, no. 147), die ook door Nederland ondertekend is, is de betekenis van de onderbroken en doorgetrokken strepen op het wegdek en van combinaties ervan vastgesteld. Deze regeling geldt in alle Europese landen. In Nederland staan tot heden weliswaar op vele plaatsen strepen op het wegdek getekend, doch juridische betekenis komt daaraan niet toe.

Het onderhavige artikel voert nu die betekenis in. Een doorgetrokken streep die de rijbaan in rijstroken verdeelt betekent, dat men haar niet mag overschrijden. Is zo'n streep in het midden van een tweestrooksrijbaan getrokken, dan betekent zij in feite een inhaalverbod, niet alleen voor motorvoertuigen onderling maar van alle voertuigen. De onderbroken streep duidt alleen de scheiding van rijstroken aan: overschrijding is geoorloofd, indien de loop van het verkeer dit medebrengt. Liggen een doorgetrokken en een onderbroken streep naast elkander, dan mag men die strepen niet overschrijden indien de streep onmiddellijk links van de bestuurder een doorgetrok-

ken streep is. De van de andere zijde komende bestuurder mag dus wel de beide strepen overschrijden, want hij heeft onmiddellijk links van zich de onderbroken streep liggen.

Dit stelsel, dat in het buitenland algemeen wordt toegepast, maakt op eenvoudige wijze een beveiliging van de weg mogelijk. Bij nadering van heuvels, waar men niet overheen kan kijken en bij onoverzichtelijke bochten, in smalle straten met veel verkeer en een onduidelijk verloop kan men de mogelijkheden van botsing uitsluiten.

Deze strepen moeten met voorzichtigheid worden toegepast. Op het verbod om een doorgetrokken streep die de rijbaan in rijstroken verdeelt te overschrijden, zijn geen uitzonderingen. Trekt men haar dus door over een kruispunt, dan beduidt dit een verbod van links af slaan. Zij houdt tevens een verbod in om links gelegen inritten in te rijden. De ervaring in het buitenland heeft geleerd, dat door dit rigoureuze stelsel de veiligheid en de zekerheid van de verkeersdeelnemers worden vergroot.

Artikel 123. In dit artikel wordt het gebruik gesanctioneerd om bij een kruispunt de rijbaan in stroken te verdelen en in die stroken pijlen te plaatsen, die een gebod tot voorsorteren inhouden.

Artikel 125. Het gebod, dat ter plaatse slechts met inachtneming van de aanduiding der parkeervakken mag worden geparkeerd, houdt geen verbod in om elders te parkeren, doch slechts een gebod om op de plaats van de parkeervakken de aanduiding van de vakken in acht te nemen.

Artikel 126. Dit artikel voert hier een methode van aanduiding van een parkeerverbod in, die in het buitenland nogal eens wordt gebruikt en die het gebruik van borden overbodig maakt. Een doorgetrokken gele streep terzijde van de rijbaan beduidt parkeerverbod. Het bord kan echter in bijlage II niet worden gemist, omdat in bepaalde gevallen door een onderbord daarbij wordt aangegeven, dat het parkeerverbod alleen voor bepaalde dagen of uren geldt.

Artikel 128. Het eerste lid van dit artikel sanctioneert het kunstmatige fietspad. Een doorgetrokken streep op het wegdek met rechts daarvan fietsen geschilderd heeft het volledig effect van een fietspad: verplicht voor fietsers, verboden voor andere bestuurders. Het tweede lid maakt ook het trekken van een onderbroken streep met ter rechterzijde van de weg fietsen geschilderd mogelijk. De aldus afgescheiden strook is dan voor fietsers en bromfietzers een verplicht fietspad. Andere bestuurders, zoals automobilisten, mogen het weggedeelte alleen volgen indien zij geen fietsers of bromfietzers hinderen.

Artikel 129. Ten behoeve van het openbaar vervoer is een voorziening getroffen die het mogelijk maakt op wegen en straten die zich daarvoor lenen op eenvoudige wijze rijstroken voor dit vervoer te reserveren. Als in een door strepen op het wegdek aangegeven rijstrook het woord „bus” is aangebracht, mogen alleen bestuurders van autobussen die gebezigd worden in de uitoefening van een autobusdienst deze rijstrook volgen. Onder autobusdienst wordt hier verstaan een autobusdienst in de zin van de Wet Autovervoer Personen. Autobussen die gebruikt worden in het z.g. groepsvervoer, dat wel volgens een dienstregeling wordt uitgeoefend doch zich bezig houdt met het vervoer van tot een beperkte groep behorende personen, en autobussen die gebruikt worden voor de uitvoering van toerwagenritten en van ongeregeld vervoer mogen dus evenmin als personenauto's, taxi's en vrachtauto's en uiteraard fietsers en bromfietzers van de gereserveerde rijstrook gebruik maken. Wel is dit toegestaan aan de zg. voorrangsvoertuigen (politie, brandweer, ziekenauto's).

De op de rijstrook toegelaten autobussen voor het openbare vervoer zijn aan dienstregelingen gebonden. Op wegen waar een aparte rijstrook voor dit openbare vervoer wordt ingesteld zal over het algemeen een intensief verkeer plaatsvinden. Het zou strijdig zijn met het doel waarvoor de rijstrook moet dienen, namelijk om de autobusdiensten in staat te stellen hun dienstregelingen beter na te komen, als ook taxi's, toerwagenbussen

en autobussen van het ongeregelde vervoer, die over het algemeen niet aan een dienstregeling zijn gebonden, op de rijstrook worden toegelaten. Deze zouden dan immers toch nog de autobussen van de geregelde dienst in hun loop kunnen belemmeren.

De aard van de gereserveerde rijstrook kan zo nodig worden verduidelijkt door een bord met opschrift boven de rijstrook.

Indien een gereserveerde rijstrook uitgezet wordt over de trambaan vormt dit geen legaal beletsel voor de tram van zijn baan gebruik te maken. Krachtens artikel 10 volgen trams immers de regels van het reglement en de verkeerstekens slechts op voor zover dit met hun vaste baan verenigbaar is.

Ten aanzien van de aard en de kleur van de te gebruiken tekens op het wegdek kan de Minister van Verkeer en Waterstaat krachtens artikel 108 nadere voorschriften geven.

Artikel 130. Natuurlijk moet de mogelijkheid bestaan andere aanduidingen dan een gebod of verbod op het wegdek te schilderen. Men denke aan de zgn. sergeantsstrepen, die tot verkeersgeleiding dienen en tot verduidelijking van het wegverloop. Men denke ook aan de herhaling van het maximumsnelheidsbord op het wegdek. Dit alles is geoorloofd. Een besluit van een bestuursorgaan is voor deze tekens niet nodig, zegt artikel 132. Zij kunnen dus ook door de wegbeheerder worden geplaatst. Het tweede lid machtigt de Minister van Verkeer en Waterstaat evenwel terwille van de uniformiteit, die voor de weggebruikers van zo grote betekenis is, nadere regelen te geven met betrekking tot het gebruik, de vorm en de kleur van deze tekens.

Artikel 131. Plaatsing van verkeerslichten en van verkeersstekens, die niet een gebod of verbod inhouden (en van de hiervoor genoemde verkeerstekens op het wegdek die geen verstrekkend gebod of verbod bevatten), is niet zo gewichtig als het plaatsen van tekens, die dat wel doen. Het mag geschieden door het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg. Indien het beheer niet bij een openbaar lichaam berust kan de eigenaar van de weg tot plaatsing overgaan. Er kan dus machtiging verleend worden aan functionarissen van de provinciale waterstaat, van de politie of van andere gemeentediensten om deze tekens te plaatsen.

Artikel 132. Anders wordt het, alweer met de hiervoor besproken uitzonderingen, wanneer het gaat om tekens die een gebod of verbod inhouden. Zij binden de burgers. Zij zijn „Gesetzgebung für den Einzelfall”. Zij moeten worden geplaatst krachtens een besluit van een verantwoordelijk bestuursorgaan, hetzij van de Minister van Verkeer en Waterstaat, hetzij van gedeputeerde staten, hetzij van de gemeenteraad of krachtens zijn machtiging van burgemeester en wethouders, alles naar de onderscheidingen in het artikel vermeld.

Materieel is aan de bestaande regeling niet veel veranderd. Nieuw is het derde lid, dat voorschrijft, dat wanneer krachtens de voorgaande leden de minister of gedeputeerde staten het recht hebben verkeerstekens binnen een bebouwde kom te plaatsen (b.v. op rijks- of provinciale wegen, die binnen een bebouwde kom liggen), dit niet geschiedt dan na overleg met het gemeentebestuur. Het is wenselijk, dat in een bebouwde kom een eenvormig verkeersbeleid gevoerd wordt en dat minister of gedeputeerde staten niet rauwlijks een bestaand beleid binnen de gemeente doorkruisen.

Artikel 135. Evenals artikel 5, tiende lid, van het geldende reglement stelt dit artikel beroep op de Kroon open tegen besluiten tot plaatsing van verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden. Over de vraag, welke besluiten dit betreft, kan geen moeilijkheid zijn, omdat de betrokken tekens limitatief in het reglement of in de bijlage zijn opgesomd. Beroep is krachtens het voorgestelde artikel dus ook mogelijk tegen het besluit tekens op het wegdek te plaatsen, die de in artikel 132 genoemde geboden of verboden inhouden. Het kan voor bewoners van een weg van groot belang zijn of op die weg een doorgetrokken streep langs hun huis wordt geplaatst dan wel een onderbroken streep: in het eerste geval is het inrijden van het erf naar links verboden, in het tweede niet. In afwijking

echter van de geldende regeling is beroep ook mogelijk tegen besluiten tot plaatsing van verkeerstekens, die een gebod of verbod inhouden, welke door de minister worden genomen.

Artikel 136. De ondergetekende acht coördinatie van het verkeersbeleid van het grootste belang. Enerzijds moet dat beleid zoveel mogelijk worden aangepast aan de plaatselijke omstandigheden. Dit leidt tot decentralisatie en tot het verlenen van bevoegdheden op dit stuk aan lokale bestuursorganen. Anderzijds is het wenselijk, dat gelijksoortige problemen ook op gelijksoortige wijze door die organen worden aangepakt. De ondergetekende hoopt bij het ontwerp van een nieuwe wegenverkeerswet daaromtrent voorstellen te formuleren. Intussen zijn er enkele punten, waaromtrent terwille van de zekerheid van de weggebruikers geen twijfel mag bestaan. Deze zijn in het onderhavige artikel behandeld. Op het voetspoor van de geldende regeling wordt goedkeuring vereist voor het aanwijzen van een weg als voorrangsweg, indien die weg een weg kruist, welke door een ander orgaan als voorrangsweg is of kan worden aangewezen. Het is duidelijk, dat een kruispunt van twee voorrangswegen tot heilloze verwarring zou leiden.

Hetzelfde geldt voor het verhogen van de algemene maximumsnelheid in de bebouwde kom van 50 km per uur tot 70 km per uur, zij het dat hier de goedkeuring van gemeentelijke besluiten in handen van gedeputeerde staten is gelegd.

Artikel 137. Dit artikel regelt hetgeen gebeuren moet, indien plotseling voorzieningen ten aanzien van het verkeer genomen moeten worden. Het wordt thans ook mogelijk bij wijze van tijdelijke maatregel op wegen binnen de bebouwde kom, b.v. wegens opdooi, een lagere maximumsnelheid dan 50 km vast te stellen.

Artikel 138. Evenals in artikel 123 van het geldende reglement het geval is, wordt hier de mogelijkheid tot ontheffing van verkeersregels en van geboden en verboden geschapen. De ontheffing kan voor de betrokkene van het grootste gewicht zijn. Men denke aan de ontheffing van een parkeerverbod voor een invalide, die door dat verbod niet voor zijn woning kan komen. Het is daarom wenselijk, dat tegen beschikkingen op dit terrein beroep openstaat. Dit beroep is mogelijk, zegt het vijfde lid, tegen iedere beslissing, dus ook tegen een, waarbij de ontheffing verleend wordt doch op voorwaarden, waarmee de

betrokkene geen genoegen wenst te nemen. Het derde lid geeft de minister de bevoegdheid richtlijnen ten aanzien van de voorwaarden te geven.

Artikel 140. Dit artikel bevat de noodzakelijke wijzigingen van het Wegenverkeersreglement. Dit reglement zal uitsluitend technische eisen en regelingen omtrent kentekenbewijzen en rijbewijzen blijven bevatten. Al hetgeen betrekking heeft op de eigenlijke verkeerstekens en verkeersregels is eruit gelicht en naar het nieuwe Reglement verkeersregels en verkeerstekens overgebracht.

De tijd, gedurende welke licht gevoerd moet worden, wordt gelijk gedefinieerd als in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

De overige wijzigingen en aanpassingen spreken voor zichzelf.

Artikel 141. Het eerste lid geeft de overgangsbepaling, die noodzakelijk is om de geldigheid van de bestaande verkeersborden te handhaven.

In § 5 van hoofdstuk III wordt een regeling over de plaatsing van verkeerstekens gegeven, die niet overeenkomt met de regeling van het Wegenverkeersreglement. Werden vroeger bepaalde maatregelen, voorzien in artikel 4 van het Wegenverkeersreglement, genomen: onder de nieuwe regeling is een besluit nodig tot plaatsing van alle verkeerstekens, die een gebod of verbod inhouden. Het spreekt vanzelf, dat ook onder de werking van de nieuwe regeling de verkeerstekens, die krachtens het Wegenverkeersreglement geplaatst zijn, hun kracht moeten behouden. Een uitzondering is gemaakt voor de verkeerstekens, die niet in bijlage II zijn opgenomen.

Artikel 142. Ook de geldigheid van de bestaande ontheffingen moet worden gecontinueerd.

Artikel 145. Evenals dit bij de laatste wijziging van het Wegenverkeersreglement is geschied, is het gewenst deze beperkte categorie voertuigen, die op den duur uitsterven, niet als bromfiets aan te merken.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. G. SUURHOFF.

INHOUDSOPGAVE

	Indeling	Artikelen
Hoofdstuk I.	Algemene bepalingen	1 — 6
Hoofdstuk II.	Gedragsregels	7 — 102
§ 1.	Algemene verplichtingen	7 — 21
§ 2.	Plaats op de weg	22 — 31
§ 3.	Tegenkomen en inhalen	32 — 39
§ 4.	Gedrag bij kruisingen en splitsingen van wegen	40 — 43
§ 5.	Verandering van richting	44 — 48
§ 6.	Snelheid	49 — 55
§ 7.	Signalen	56 — 60
§ 8.	Gebruik van lichten:	61 — 78
	A. Motorvoertuigen	61 — 69
	B. Andere weggebruikers	70 — 75
	C. Bijzondere voorschriften	76 — 78
§ 9.	Stilstaan en parkeren	79 — 86
§ 10.	Autowegen	87 en 88
§ 11.	Verkeerspleinen	89 en 90
§ 12.	Bijzondere verplichtingen voor fietsers	91 en 92
§ 13.	Bijzondere verplichtingen voor bromfietzers	93 en 94
§ 14.	Bijzondere verplichtingen voor bestuurders van motorvoertuigen ..	95 — 98
§ 15.	Oversteken van voetgangers; voetgangersoversteekplaatsen	99 en 100
§ 16.	Gedrag bij en op spoorwegovergangen	101 en 102
Hoofdstuk III.	Aanwijzingen en verkeerstekens	103 — 137
§ 1.	Aanwijzingen door verkeersregelaars	103 — 106
§ 2.	Verkeerstekens algemeen	107 — 109
§ 3.	Verkeerslichten	110 — 116
§ 4.	Verkeerstekens op borden en op het wegdek	117 — 130
	Afdeling I. Algemeen	117 — 118
	Afdeling II. Verkeerstekens op borden	119 — 121
	Afdeling III. Verkeerstekens op het wegdek:	122 — 130
	A. die een gebod of verbod inhouden	122 — 129
	B. die andere aanduidingen bevatten	130
§ 5.	Plaatsing van verkeerslichten en verkeerstekens. Kosten. Beroep ..	131 — 137
Hoofdstuk IV.	Ontheffingen	138
Hoofdstuk V.	Strafbepalingen	139
Hoofdstuk VI.	Slot- en overgangsbepalingen	140 — 147
Bijlage I.	Aanwijzingen	a — o
Bijlage II.	Verkeerstekens op borden	1 — 116
	Hoofdstuk I. Borden die een gebod of verbod aanduiden	1 — 64
	Hoofdstuk II. Borden die een gevaar aanduiden	65 — 94
	Hoofdstuk III. Borden die een andere aanduiding bevatten	95 — 116

BIJLAGE I

Aanwijzingen

Aanwijzingen, collectief aan het gehele verkeer te geven

a. Stopteken voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van voren nadert.



Wanneer een stopstreep aanwezig is, moet op het teken „stop” vóór deze streep gestopt worden. Wanneer geen stopstreep aanwezig is, moet zodanig worden gestopt, dat het kruisende rij- en voetgangersverkeer redelijk vrij blijft.

b. Stopteken voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van achteren nadert.



Zie de opmerking onder *a.*

c. Stopteken voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van rechts nadert.



Zie de opmerking onder *a.*

d. Stopteken zowel voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van voren, als voor het verkeer, dat hem van achteren nadert.



Zie de opmerking onder *a.*

e. Teken „Let op” voor het verkeer in de stopgezette richting, teken „Stop” voor het verkeer in de tot dusverre vrije richting, teken „Kruising vrijmaken” voor het verkeer, dat zich op een kruispunt bevindt.



Zie de opmerking onder a.

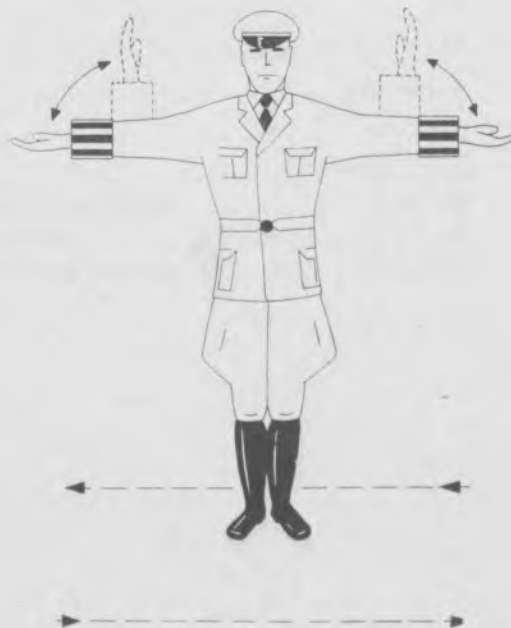
f. Rijteken voor het verkeer, dat aan de linkerzijde van de verkeersregelaar is opgesteld.



g. Rijteken voor het verkeer, dat aan de rechterzijde van de verkeersregelaar is opgesteld.



h. Rijteken zowel voor het verkeer, dat aan de linkerzijde, als voor het verkeer, dat aan de rechterzijde van de verkeersregelaar is opgesteld.



i. Teken tot snelheid vermeerderen voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van links nadert.



j. Teken tot snelheid vermeerderen voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van rechts nadert.



k. Teken tot snelheid verminderen voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van rechts nadert (rechterarm naar voren, op en neer gaand, handpalm naar beneden).



l. Stopteken voor het verkeer op welks richting het bord loodrecht of nagenoeg loodrecht wordt getoond.

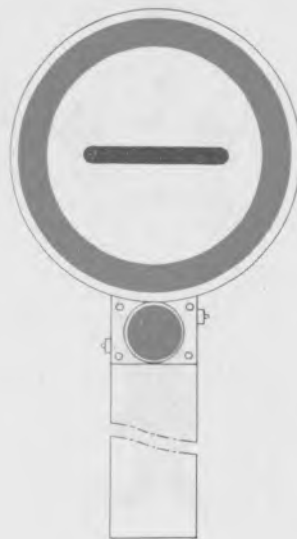


Een naast het stopteken of na het ophouden van het stopteken verschijnend groen vlak, waarin een witte pijl, geeft een rijteken aan voor het rechtdoorgaande of het afslaan verkeer.

m. Rijteken voor het verkeer op welks richting het bord loodrecht of nagenoeg loodrecht wordt getoond.



n. Stopteken, bedoeld bij artikel 106 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.



o. Algemeen stopteken.



BIJLAGE II

Verkeerstekens op borden

HOOFDSTUK I

Borden, die een gebod of verbod aanduiden

1. Aanduiding maximumsnelheid. Het cijfer geeft de toegestane maximumsnelheid in kilometers per uur aan.



2. Einde maximumsnelheid. Het cijfer geeft aan, welke toegestane maximumsnelheid eindigt.



3. Aanduiding plaatsnaam (bebouwde kom).



De plaatsnaam in de borden 3 en 4 dient als voorbeeld. Vermeldt het bord als plaatsnaam een onderdeel van een gemeente, dan wordt de naam van de gemeente onder de plaatsnaam vermeld, een en ander als op bord 4.

4. Aanduiding plaatsnaam (bebouwde kom).



Zie de opmerking onder bord 3.

5. Aanduiding einde bebouwde kom.



6. Aanduiding voorrangsweg. Aan alle bestuurders op de aldus aangeduide weg moet door andere weggebruikers op kruisingen en splitsingen de doorgang vrijgelaten worden.



De aanduiding van een voorrangsweg kan worden herhaald door palen met oranjekeurige bovineinden of banden.

8. Aanduiding, dat op de volgende kruising of splitsing aan alle bestuurders op de aldus aangeduide weg de doorgang moet worden vrijgelaten.



De linker- of rechterdwarsbalk wordt uit het teken gelaten al naar gelang het bord wordt geplaatst voor een rechtse dan wel voor een linkse T-splitsing.

7. Einde voorrangsweg.



Buiten de bebouwde kom moet, binnen de bebouwde kom mag dit bord worden geplaatst als voorwaarschuwingbord en wel op 150 m à 250 m afstand voor het eindpunt van de voorrangsweg. Onder het bord wordt die afstand in zwart op een wit bord aangegeven, b.v. „150 m”.

9. Aanduiding nadering voorrangsweg, -kruising of -splitsing.



10. Aanduiding nadering voorrangsweg, -kruising of -splitsing met verplichting om vóór het oprijden van de weg, kruising of splitsing te stoppen.



11. Gesloten in beide richtingen voor alle verkeer behalve voetgangers.



12. Gesloten in één richting voor alle verkeer behalve voetgangers.



13. Aanduiding, dat een weg in één richting voor alle verkeer behalve voetgangers gesloten is, te plaatsen naar de zijde vanwaar inrijden is toegestaan.

Dit bord wordt ook geplaatst om het einde aan te geven van een weggedeelte met tijdelijk tweerichtingsverkeer.



14. Gesloten voor alle verkeer behalve voetgangers in een andere richting dan de pijl aanwijst.



16. Verbod voor alle verkeer behalve voetgangers de weg in te rijden of te gaan aan de andere zijde van het bord dan de pijl aangeeft.



Dit bord kan ook gebruikt worden als aanduiding van het in artikel 26, eerste lid, neergelegde gebod.

15. Aanduiding verkeersplein. Verplichte rijrichting.



17. Gesloten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen.



18. Gesloten voor motorvoertuigen, waardoor één of meer aanhangwagens worden voortbewogen.



20. Gesloten voor alle motorvoertuigen.



19. Gesloten voor motorvoertuigen op twee wielen.



21. Gesloten voor bromfietsen met in werking zijnde motor.



22. Gesloten voor fietsen.



23. Gesloten voor fietsen en bromfietsen.



24. Gesloten voor bespannen wagens.



25. Gesloten voor onbespannen wagens.



26. Gesloten voor alle wagens.



27. Gesloten voor voetgangers.



28. Gesloten voor rij- en trekdieren en vee.



29. Gesloten voor voetgangers, rij- en trekdieren en vee.



30. Gesloten voor alle wagens en voor rij- en trekdieren en vee.



31. Gesloten voor alle wagens, rij- en trekdieren en vee en voetgangers.



32. Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, een bij de geslotenverklaring te bepalen lengte te boven gaan en voor voertuigen, waardoor één of meer aanhangwagens of opleggers worden voortbewogen, indien het samenstel van het voertuig met de aanhangwagen(s) of de oplegger(s), met inbegrip van de lading, die lengte te boven gaat.



Bij de borden overeenkomstig de nummers 32 t/m 36 dienen de getallen in de opschriften als voorbeeld.

33. Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, een bij de geslotenverklaring te bepalen breedte te boven gaan.



34. Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, een bij de geslotenverklaring te bepalen hoogte te boven gaan.



36. Geslotenverklaring voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die een bepaald totaalgewicht te boven gaan.



35. Geslotenverklaring voor voertuigen die een bepaalde asdruk te boven gaan.



37. Aanduiding B-weg.



38. Geslotenverklaring B-weg voor voertuigen die een bepaalde breedte, de lading medegerekend, of een bepaalde wiel-druk te boven gaan.

Dit bord is gelijk aan bord 37, met wijziging der cijfers overeenkomstig het besluit. De maximumwieldruk mag niet anders dan een veelvoud van 100 kg bedragen.



39. Einde B-weg.



40. Verbod voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen om elkander onderling in te halen.



41. Einde verbod voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen om elkander onderling in te halen.



42. Verbod voor vrachtauto's en autobussen om motorvoertuigen op meer dan twee wielen in te halen.



43. Einde verbod voor vrachtauto's en autobussen om motorvoertuigen op meer dan twee wielen in te halen.



44. Verbod doorgaan bij nadering verkeer uit tegengestelde richting; geldt niet voor voetgangers.



45. Het verkeer uit tegengestelde richting mag niet doorgaan, wanneer van deze zijde verkeer nadert; geldt niet voor voetgangers.



46. Verbod rechts afslaan. Wanneer de pijl naar links gericht is, met rode balk als in model 47, betekent het bord een verbod naar links af te slaan.



47. Verbod naar links en naar rechts af te slaan.



48. Verbod om te keren.



49. Parkeerverbod.



Het verbod geldt voor de zijde van de weg waar het bord is geplaatst.

50. Parkeerverbod op oneven en even dagen.

a.



Het verbod geldt op oneven dagen voor de linkerzijde en op even dagen voor de rechterzijde van de weg.

b.



Het verbod geldt op oneven dagen voor de rechterzijde en op even dagen voor de linkerzijde van de weg.

Geldt het parkeerverbod afwisselend gedurende de eerste en tweede helft van de maand, dan worden de cijfers I en II vervangen door de cijfers 1-15, onderscheidenlijk 16-31.

51. Stopverbod.



Het verbod geldt voor de zijde van de weg waar het bord is geplaatst.

Indien onder de borden 49 t/m 51 een onderbord is geplaatst ongeveer evenwijdig aan de weg-as, waarop één of twee horizontale zwarte pijlen staan afgebeeld, geldt het desbetreffende verbod voor de richting door de pijl of pijlen aangegeven.

52. Verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen.



53. Parkeerverbod langer dan een bepaalde tijd met verplicht gebruik van een parkeerschijf.



De op het bord vermelde cijfers dienen als voorbeeld.

54. Einde parkeerverbod langer dan een bepaalde tijd met verplicht gebruik van een parkeerschijf.



55. Einde alle verboden.



56. Verplichting tot stoppen bij een douanekantoor.



Het onderste woord „Douane” kan aan de Duitse grens door „Zoll” worden vervangen.

57a. Aanduiding autoweg met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen.



58a. Einde autoweg met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen.



57b. Aanduiding andere autowegen.



58b. Einde andere autowegen.



59. Verplicht fietspad voor fietsers en bromfietsers.



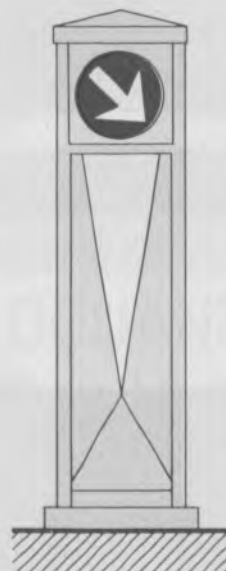
60. Onverplicht fietspad; verboden voor bromfietsen met in werking zijnde motor.

FIETSPAD

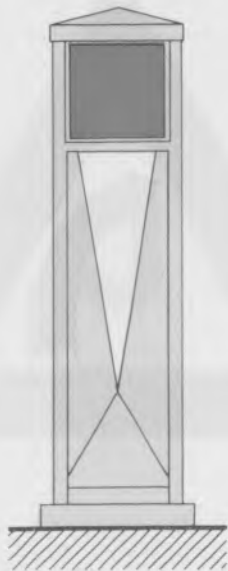
61. Voetpad.



62. Voorzijde verkeerszuil die door bestuurders uitsluitend rechts voorbijgegaan mag worden.

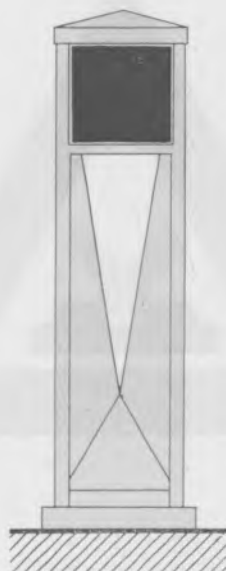


63. Voorzijde verkeerszuil die door motorvoertuigen, welke sneller kunnen en mogen rijden dan 20 km per uur, aan beide zijden voorbijgegaan mag worden en door andere bestuurders uitsluitend rechts. Dit is niet van toepassing, indien de rijbanen ter plaatse zijn verdeeld in rijstroken waarin pijlen zijn aangebracht.



Onze minister kan andere modellen verkeerszuilen vaststellen waarin de kop, voorzien in de nummers 62, 63 en 64, evenwel aanwezig moet zijn.

64. Achterzijde van de verkeerszuilen nummers 62 en 63.



HOOFDSTUK II

Borden, die een gevaar aanduiden

65. Uitholling overdwers of slecht wegdek.



67. Bocht naar links.



66. Bocht naar rechts.



68. S-bocht of -bochten, eerst naar links.



69. S-bocht of -bochten, eerst naar rechts.



71. Gevaarlijke kruising of splitsing van wegen.



70. Steile of gevaarlijke helling.



72. Spoorweg- of tramwegovergang met beweegbare afsluitingen of halve overwegbomen.

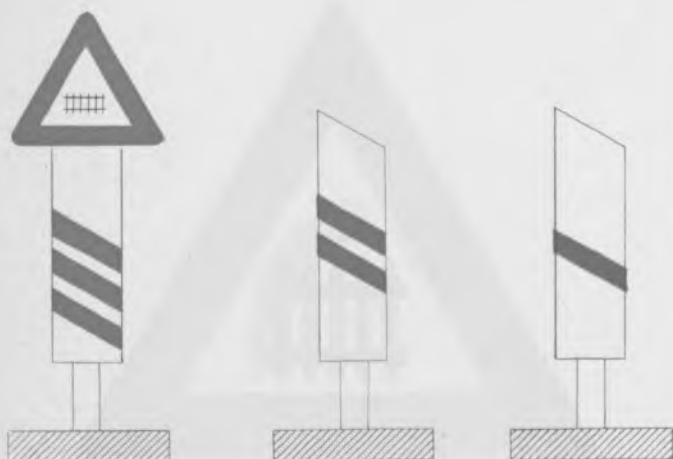


73. Spoorweg- of tramwegovergang zonder beweegbare afsluitingen.



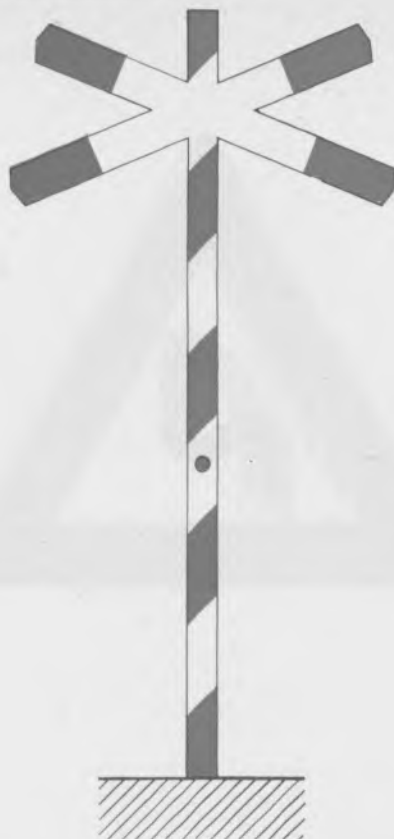
Dit bord wordt niet geplaatst, indien de verkeerslichten bedoeld bij artikel 113 aanwezig zijn of het naderen van een trein, tram of rangeerdeel door middel van een rode vlag wordt aangekondigd, noch bij een tramwegovergang waar bord 77 is geplaatst.

74. Bebakening bij nadering spoor- of tramwegovergang of beweegbare brug.



Het symbool in het gevaarsbord dient als voorbeeld.

75. Niet van beweegbare afsluitingen voorziene spoorwegovergang (Andreaskruis): enkel spoor.



76. Niet van beweegbare afsluitingen voorziene spoorwegovergang: twee of meer sporen.



77. Gevaarlijke tramwegovergang.



78. Richtingverandering tram.



79. Beweegbare brug.



80. Werk in uitvoering.



81. Wegversmalling.

a*b**c*

82. Slipgevaar.



83. Nadering school, speelterrein of andere plaats waar kinderen plegen over te steken.



84. Nadering plaats waar voetgangers plegen over te steken.



De stippellijnen kunnen worden vervangen door de afbeelding van een voetgangersoversteekplaats.

85. Opspattende stenen.



87. Nadering plaats waar fietsers en bromfietzers plegen over te steken.



86. Kade of rivieroever.



88. Overstekend groot wild.



89. Loslopend vee.



90. Algemeen gevaarsteken. Een onderbord kan de aard van het gevaar aangeven.



91. Tegenliggers.



92. Laagvliegende vliegtuigen.



93. Zij- en rukwinden.



94. Nadering verkeerslichten.



HOOFDSTUK III

Borden, die een andere aanduiding bevatten

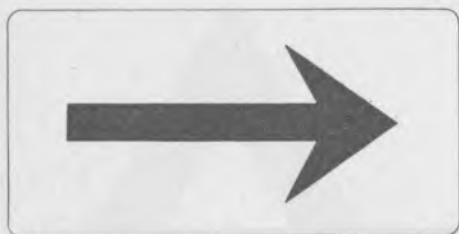
95. Oversteekplaats voor fietsers en bromfietzers.



96. Aanduiding voetgangersoversteekplaats buiten de bebouwde kom.



97. Richtingaanduiding.



98. Taxistandplaats.



99. Parkeerplaats.



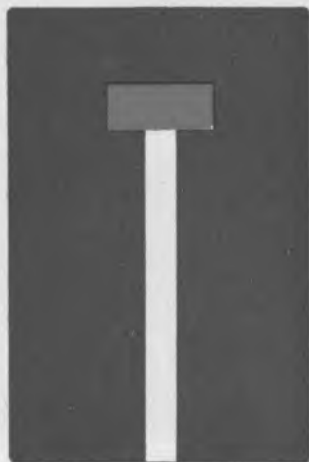
Op een onderbord kan de periode worden aangegeven gedurende welke parkeren is toegestaan.

100. Nadering voorsorteervakken.

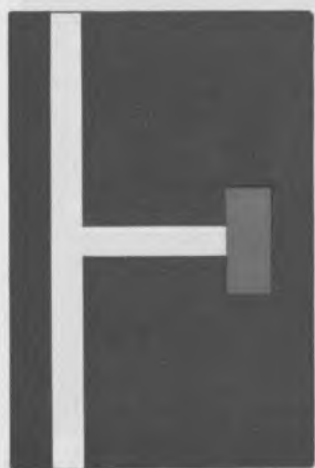


Het bord moet de indeling nabij de wegkruising op het wegdek weergeven.

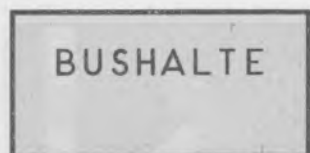
101. Doodlopende wegen.

a Doodlopende weg.*c*

b t/m d. Vooraanduiding doodlopende wegen.

b*d*

102. Bushalte.



103. Aanduiding Europese hoofdverkeersweg.



Het getal dient als voorbeeld.

104. Blindenstok.



105. Hulppost of meldingspost.



In het blauwe vlak onder het symbool kunnen in witte letters de woorden „Nederlandsch Roode Kruis” worden vermeld, alsmede een witte pijl worden aangebracht die de richting aangeeft van de hulppost of meldingspost.

106. Hospitaal.



108. Telefoon.



107. Reparatiepost.



109. Benzinepomp.



In het blauwe vlak onder het symbool van de borden 107 t/m 116 kan een witte pijl die de richting aangeeft worden aangebracht, alsmede in witte cijfers de afstand worden aangegeven, waarop de door die borden aangeduide hulpposten, terreinen enz. zijn te verwachten. De aangegeven afstand op de borden 109 en 114 dient als voorbeeld.

110. Kampeerterein.



112. Kampeerterein en kampeerwagenterrein.



111. Kampeerwagenterrein.



113. Jeugdherberg.



114. Terrein voor dagrecreatie.



115. Café.



116. Restaurant.

