

STAATSBLAD VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

2

BESLUIT van 3 januari 1972, houdende wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

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 4 augustus 1971, no. RV 48748, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Waterstaatsrecht;

Gelet op de Wegenverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 25 augustus 1971, no. 14);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Minister van 23 december 1971, no. RV 82370, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Waterstaatsrecht;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181) ¹⁾ wordt gewijzigd als volgt:

Artikel I

Na artikel 16 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 16a. 1. Binnen de bebouwde kom geven bestuurders aan bestuurder van een autobus de gelegenheid van een bushalte weg te rijden, wanneer de bestuurder van die autobus door het geven van een teken met zijn richtingaanwijzer zijn voornemen om weg te rijden kenbaar maakt. Zij verminderen daartoe hun snelheid en staan zo nodig stil. De bestuurder van de autobus betracht bij het wegrijden de nodige voorzichtigheid.

2. De in het vorige lid bedoelde verplichting geldt niet voor bestuurders van motorvoertuigen behorende tot een militaire kolonne of een uitvaartstoet.

Artikel II

Artikel 81, tweede lid, onder f, wordt gewijzigd als volgt:

A. De aanhef en het gestelde onder I worden gelezen als volgt:

bij een bord tot aanduiding van een bushalte en wel:

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

B. Aan de laatste zinsnede wordt met vervanging van de puntkomma door een komma toegevoegd: voor zover een autobus daardoor niet wordt gehinderd;

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, 3 januari 1972.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,

UDINK.

Uitgegeven de vijftiengste januari 1972.

De Minister van Justitie,
VAN AGT.

NOTA VAN TOELICHTING

De voorgestelde wijziging beoogt in de eerste plaats bestuurders de verplichting op te leggen een autobus, die van een halte wil wegrijden, de gelegenheid te geven zich weer in het verkeer te voegen (artikel I).

Momenteel mag een bestuurder van een autobus ingevolge artikel 16 slechts van een bushalte wegrijden wanneer hij dit kan doen zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken. Dit heeft tot gevolg, dat speciaal bij verkeersdrukte van enige omvang de bestuurders van autobussen vaak veel moeite hebben om zich vanaf een bushalte weer in het verkeer te voegen. De bestuurders van autobussen van openbare lijndiensten kunnen zich mede daardoor niet meer aan hun rijdschema houden, hetgeen een vlotte afwikkeling en de regelmaat van het openbaar vervoer niet ten goed komt.

In het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 over het wegverkeer, dat bestemd is om eerlang het Verdrag van Genève van 1949 te vervangen, is een artikel opgenomen dat de verdragsluitende partijen aanbeveelt om voor te schrijven dat bestuurders hun snelheid moeten verminderen en zo nodig stil moeten staan om bestuurders van autobussen van openbare lijndiensten gelegenheid te geven van als zodanig aangeduide bushaltes, gelegen binnen de bebouwde kom, weg te rijden. Deze aanbeveling is in de aanvullende Europese overeenkomst van Genève van februari 1971 in een verplichting omgezet.

De gedragsregel is beperkt tot de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom zou het voorschrift tot gevaarlijke situaties kunnen leiden, aangezien daar in het algemeen met aanzienlijk hogere snelheden wordt gereden dan binnen de bebouwde kom.

Aangezien de autobussen van het openbaar vervoer als zodanig niet altijd en niet voor een ieder – voor vreemdelingen bijvoorbeeld – herkenbaar zijn, is tijdens de besprekingen in het kader van het tot stand brengen van verdrag en overeenkomst van Nederlandse zijde voorgesteld tevens te bepalen dat de autobussen moeten zijn voorzien van een in verdrag of overeenkomst vast te stellen herkenningsteken. Voor dit voorstel bestond geen belangstelling en het is derhalve niet aanvaard.

Aangezien het niet wenselijk is voor Nederlandse autobussen een herkenningsteken voor te schrijven dat internationaal niet bekend is, is hiervan afgezien en wordt een dergelijk teken in de onderhavige reglementswijziging niet voorgesteld. Wel is het naar het oordeel van de ondergetekende wenselijk om – teneinde mogelijke misverstanden ten aanzien van de identiteit van een autobus te voorkomen – de faciliteit uit te strekken tot alle autobussen die van een bushalte willen wegrijden. Weliswaar zijn bushaltes in de eerste plaats bestemd voor autobussen van openbare lijndiensten, doch ook andere autobussen maken daarvan, zij het in veel mindere mate, gebruik. Tegen deze geringe uitbreiding van de verplichting bestaat zijns inziens geen bezwaar.

De verplichting die aan de overige bestuurders wordt opgelegd ontslaat de bestuurders van de autobussen niet van de verplichting om bij het uitvoeren van de manoeuvre de nodige voorzichtigheid te betrachten. Het wegrijden en het weer invoegen in de verkeersstroom blijft ook onder vigueur van de nieuwe bepaling een handeling die niet van gevaar is ontdaan. Door te bepalen dat van de autobusbestuurders de nodige voorzichtigheid wordt geëist, wordt er de nadruk opgelegd dat in de gegeven omstandigheid sprake moet zijn van een zeker samenspel tussen de autobusbestuurder en de overige bestuurders.

In dit verband moge nog worden opgemerkt dat de opneming van artikel 16a in het R.V.V. het wegrijden door een autobusbestuurder van een halte tot een in het reglement geregelde gedraging maakt, zodat artikel 16 op dit wegrijden niet meer van toepassing is.

¹⁾ Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 28 juli 1971 (Stb. 1971, 492).

De uitdrukking „aan de bestuurder van een autobus gelegenheid geven van een bushalte weg te rijden” heeft uiteraard geen betrekking op bestuurders die van een — dicht bij een bushalte gelegen — zijweg naderen. Het gedrag van deze bestuurders en van de autobuschauffeur die van een bushalte wil wegrijden blijft geregeld door de artikelen 40 t/m 43 (gedrag bij kruisingen en splitsingen van wegen). De aan bestuurders opgelegde verplichting om snelheid te verminderen laat voorts onverlet het verbod, neergelegd in artikel 50, eerste lid, om plotseling te remmen indien daardoor gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan.

In aansluiting op het voorschrift van artikel 43 R.V.V. dat weggebruikers militaire kolonnes en uitvaartstoeten niet mogen doorsnijden, is in het tweede lid van artikel 16a bepaald dat de in het eerste lid neergelegde verplichting niet geldt voor bestuurders van motorvoertuigen behorende tot een militaire kolonne of een uitvaartstoet. Ten overvloede moge worden opgemerkt dat krachtens artikel 30 R.V.V. weggebruikers aan de in dit artikel genoemde zgn. voorrangvoertuigen die de bijzondere voor deze voertuigen vastgestelde optische en geluidssignalen voeren, onder alle omstandigheden vrije doorgang moeten verlenen. Dit verbod geldt ook voor buschauffeurs die van een bushalte willen wegrijden.

Voorts wordt een tweetal wijzigingen van artikel 81 voorgesteld.

Naar de letter van artikel 81, tweede lid, onder f, is het thans niet verboden een voertuig tot stilstand te brengen bij een bushalte die niet langs de kant van de rijbaan ligt, b.v. wanneer deze in een parkeerhaven is gesitueerd. In de praktijk wordt van deze leemte in de wet hinder ondervonden. Door de voorgestelde wijziging (artikel II onder A) is het niet meer voor misverstand vatbaar dat het verbod voor alle bushaltes geldt.

Op het verbod om een voertuig bij bushaltes tot stilstand te brengen bestaat één uitzondering: het is geoorloofd ter plaatse te stoppen ten behoeve van het onmiddellijk in- of uit laten stappen van passagiers. Ten einde te voorkomen, dat de bussen gehinderd worden door bestuurders die van de gegeven bevoegdheid gebruik maken, hetgeen meermalen voorkomt, wordt thans bepaald (artikel II onder B) dat men bij een bushalte uitsluitend onmiddellijk passagiers mag laten in- of uitstappen, wanneer autobussen daardoor niet worden gehinderd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
W. DREES.