

650

Besluit van 23 december 1986, houdende wijziging van het Wegenverkeersreglement en van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 september 1986, nr. A 25555, Centrale Afdeling Wegenverkeerswetgeving;

Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554);

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie van 26 september 1985, M(85)7, houdende wijziging van de Beschikkingen M(62)7 van 21 mei 1962, M(64)9 van 25 mei 1964, M(64)17 van 31 maart 1965, M(69)16 van 8 april 1969, M(73)28 van 26 november 1973, M(74)15 van 18 maart 1975, M(74)16 van 18 maart 1975 en M(81)6 van 14 mei 1981 (Benelux-Bulletin 1986-3);

De Raad van State gehoord (advies van 18 december 1986, nr. W09.86.0483);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 1986, nr. A27.869, Centrale Afdeling Wegenverkeerswetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377)¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Voor het bepalen van de wielbasis alsmede van de vooroverbouw van voertuigen die vóór 1 april 1983 in Nederland in gebruik zijn genomen worden samenstellen van twee achter elkaar gelegen assen met wielen die slechts kunnen draaien in vlakken evenwijdig aan de lengte-as van het voertuig, onverminderd het bepaalde in het eerste lid onder q, als één as aangemerkt, die wordt geacht te zijn gelegen in het vlak, gedacht door de twee assen, lopende evenwijdig aan en gelegen op gelijke afstand van die assen.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Ten aanzien van vóór 1 april 1983 in Nederland in gebruik genomen ongelede motorvoertuigen en aanhangwagens met andere samenstellen van assen dan die in het vorige lid bedoeld, alsmede ten aanzien van vóór

1 april 1983 in Nederland in gebruik genomen gelede motorvoertuigen kan door de met de afgifte van kentekenbewijzen belaste ambtenaar worden bepaald wat onder as, wielbasis en vooroverbouw wordt verstaan.

3. Het vierde lid komt te luiden:

4. Ten aanzien van na 31 maart 1983 in Nederland in gebruik genomen voertuigen wordt verstaan onder:

a. wielbasis: de horizontaal, evenwijdig aan het mediaanlangsvlak van het voertuig gemeten afstand tussen de hartlijnen van de voorste en de achterste as van het voertuig; bij opleggers wordt als wielbasis aangemerkt de horizontaal in het mediaanlangsvlak van het voertuig gemeten afstand tussen de verticale hartlijn van de koppelingspen en de hartlijn van de achterste as; het vorenstaande is niet van toepassing op éénassige aanhangwagens.

b. vooroverbouw: de horizontaal, evenwijdig aan het mediaanlangsvlak van het voertuig gemeten afstand tussen de hartlijn van de voorste as en de uiterste voorzijde van het voertuig.

Het vaststellen van de hiervoor onder a en b bedoelde wielbasis en vooroverbouw vindt plaats bij onbeladen voertuig waarbij het voertuig zich in rust op een horizontaal rijvlak bevindt, in de stand van rechthoekrijden en met de wielen van alle assen op het rijvlak.

B. In artikel 13, derde lid, wordt in de laatste volzin de zinsnede «de in Hoofdstuk IV ten aanzien van de reflectoren en witte achterspatborden gestelde eisen» vervangen door: de in Hoofdstuk IV ten aanzien van reflecterende voorzieningen en achterspatborden gestelde eisen.

C. Artikel 15, eerste lid, onderdeel a, wordt vervangen door:

a. indien de hoogte, de lading medegerekend, van het motorvoertuig of van een daardoor voortbewogen aanhangwagen meer dan 4,0 m bedraagt;

aa. indien de breedte, de lading medegerekend,

1. van het motorvoertuig of van de daardoor voortbewogen aanhangwagen, voor zover het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, meer dan 10 000 kg bedraagt, met uitzondering van motorvoertuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, meer dan 2,60 m bedraagt;

2. van een ander motorvoertuig of een andere daardoor voortbewogen aanhangwagen dan bedoeld onder 1., 2,55 m of meer bedraagt;

bij het bepalen van de breedte worden slechts buitenspiegels en hun bevestiging buiten beschouwing gelaten;.

D. Artikel 65 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel d komt te luiden:

d. de breedte moet minder dan 2,55 m bedragen; dit geldt niet voor:

I. motorvoertuigen en daardoor voortbewogen aanhangwagens, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, meer dan 10 000 kg bedraagt, met uitzondering van motorvoertuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen; zij mogen niet breder zijn dan 2,60 m;

II. motorvoertuigen op twee wielen; zij mogen niet breder zijn dan 1 m; bij het bepalen van de breedte worden slechts buitenspiegels en hun bevestiging buiten beschouwing gelaten;

2. Onderdeel e komt te luiden:

e. zij mogen, behoudens het bepaalde onder g, niet langer zijn dan 12,0 m; in afwijking hiervan mogen éénassige aanhangwagens niet langer zijn dan:

- a. 8,0 m voor zover het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, niet meer dan 3500 kg bedraagt;
- b. 10,0 m voor zover het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, meer dan 3500 kg, doch niet meer dan 8000 kg bedraagt;
- c. 11,0 m voor zover het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, meer dan 8000 kg bedraagt.

In afwijking van het bepaalde onder a, b en c

- wordt ten aanzien van éénassige aanhangwagens, in Nederland in gebruik genomen vóór 1 januari 1987, de gewichtsgrens van 3500 kg vervangen door 2500 kg;
- mogen éénassige aanhangwagens, die vóór 1 juli 1967 in Nederland in gebruik zijn genomen niet langer zijn dan 10,0 m;

3. Onderdeel f vervalt;

4. Onderdeel g komt te luiden:

g. I. indien zij geleded zijn en bestaan uit een samenstel van trekker en oplegger mag de lengte van het samenstel in de stand van rechtootrijden niet meer bedragen dan 15,5 m;

II. indien zij geleded zijn en niet bestaan uit een samenstel van trekker en oplegger mogen zij in de stand van rechtootrijden niet langer zijn dan 18,0 m;

5. Onderdeel gg, onder I, komt te luiden:

I. bij het in-, door- en uitrijden van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m, waarbij

- het in- en uitrijden geschiedt met de buitenzijde van het voertuig of de voertuigcombinatie langs de binnenzijde van de raaklijn aan de cirkelbaan, en
- het doorrijden van de cirkelbaan geschiedt met de voorzijde van het voertuig of de voertuigcombinatie langs de binnenzijde van de buitenstraal van de cirkelbaan, en
- het uitrijden geschiedt na het doorrijden van de cirkelbaan over 360°,

mag geen deel van het voertuig of de voertuigcombinatie de raaklijn aan de cirkelbaan met meer dan 0,80 m overschrijden en mag de bestreken baan niet meer dan 7,20 m bedragen;

voorts dient het voertuig of de voertuigcombinatie zich bij het uitrijden na het doorrijden over een hoek van 120° van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m geheel binnen de cirkelbaan te bevinden.

Samenstellen van trekker en oplegger waarvan de oplegger is voorzien van een as of een samenstel van assen waarvan de wielen slechts kunnen draaien in vlakken evenwijdig aan het mediaanlangsvlak van het voertuig worden geacht te voldoen aan het hiervoor gestelde ten aanzien van de bestreken baan, indien de afstand tussen het hart van de oplegger-koppeling en de as of het midden van het samenstel van assen van de oplegger niet meer bedraagt dan 8,20 m.

Het hiervoor gestelde is niet van toepassing op opleggers die vóór 1 april 1983 in Nederland in gebruik zijn genomen, indien het laadvlak van de oplegger zich geheel of grotendeels op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte of lager dan de assen boven het wegdek bevindt en de oplegger wordt gebezigd in verband met het vervoer van ondeelbare lading;.

E. Artikel 67 wordt als volgt gewijzigd:

Onderdeel dd komt te luiden:

dd. I. de druk van de koppeling van een éénassige aanhangwagen in rust, in horizontale stand, moet neerwaarts zijn gericht, met dien verstande dat

- de druk niet minder mag bedragen dan 1% van het ledig gewicht, vermeerderd met het gewicht van de lading van de aanhangwagen,
- de druk niet meer mag bedragen dan 10% van het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen van de aanhangwagen,
- de druk echter niet meer behoeft te bedragen dan 50 kg en niet meer mag bedragen dan 1000 kg;

II. éénassige aanhangwagens, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, niet meer dan 1500 kg bedraagt, die niet zijn voorzien van een losbreekreminrichting, moeten zijn voorzien van een hulpkoppeling. De hulpkoppeling dient te bestaan uit één of twee kabels of kettingen en moet zo dicht mogelijk bij het mediaanvlak van het voertuig zijn aangebracht. De hulpkoppeling dient voldoende sterk te zijn om de aanhangwagen met inbegrip van de lading aan het trekkende voertuig gekoppeld te houden. Bij aanhangwagens voorzien van een bedrijfsreminrichting, mag de hulpkoppeling de werking van deze reminrichting niet belemmeren. De hulpkoppeling mag slechts in werking treden na het losraken van de onder d bedoelde koppeling. De hulpkoppeling moet zodanig zijn bevestigd, dat bij het losraken van de onder d bedoelde koppeling de trekboom niet met de grond in aanraking kan komen. Aanhangwagens die zijn voorzien van een losbreekreminrichting mogen niet tevens zijn voorzien van een hulpkoppeling;

F. Artikel 72 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. de lading mag niet voor het voertuig uitsteken en bij motorvoertuigen, ingericht voor personenvervoer, bovendien niet meer dan 0,20 m buiten elke zijkant reiken; de lading mag niet meer dan 5,0 m achter de achteras dan wel in geval van een samenstel van assen de achterste as uitsteken; bij éénassige aanhangwagens mag de lading niet meer dan 4,0 m achter de as dan wel in geval van een samenstel van assen de achterste as uitsteken; bovendien mag de lading niet meer dan 1,0 m achter het voertuig uitsteken;

2. Het tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. de lading mag niet meer dan 5,0 m achter de achteras dan wel in geval van een samenstel van assen de achterste as uitsteken; bij éénassige aanhangwagens mag de lading niet meer dan 4,0 m achter de as dan wel in geval van een samenstel van assen de achterste as uitsteken;

3. Onderdeel g van het tweede lid vervalt.

G. Het opschrift van onderdeel D van Hoofdstuk IV komt te luiden:

D. Eisen ten aanzien van de verlichting van, reflecterende voorzieningen aan en achterspatborden van voertuigen.

H. Het opschrift boven artikel 84 komt te luiden:

Verlichting, reflecterende voorzieningen en achterspatborden.

I. In artikel 84, eerste lid, wordt «reflectoren» vervangen door: reflecterende voorzieningen.

J. De bij artikel 84 behorende verlichtingstabel wordt als volgt gewijzigd:

a. Het boven de punten 16c geplaatste opschrift «REFLECTOREN AAN DE ZIJKANTEN» wordt vervangen door: REFLECTERENDE VOORZIENINGEN AAN DE ZIJKANTEN;

b. In kolom D worden de volgende punten ingevoegd:

16c. Witte of gele reflecterende voorzieningen aan de wielen.

16d. Behoudens in door Onze Minister te bepalen gevallen dienen de

reflecterende voorzieningen te behoren tot een door of vanwege Onze Minister goedgekeurde soort en te zijn voorzien van een door Onze Minister vastgesteld merk.

De reflecterende voorzieningen dienen de wielomtrek te volgen; zij dienen op of zo dicht mogelijk bij de velg te worden aangebracht, op zodanige wijze dat de reflectie aan beide zijanten van de fiets zichtbaar is.

c. In kolom E worden de volgende punten ingevoegd:

16c. Witte of gele reflecterende voorzieningen aan de wielen.

16d. Behoudens in door Onze Minister te bepalen gevallen dienen de reflecterende voorzieningen te behoren tot een door of vanwege Onze Minister goedgekeurde soort en te zijn voorzien van een door Onze Minister vastgesteld merk.

De reflecterende voorzieningen dienen de wielomtrek te volgen; zij dienen op of zo dicht mogelijk bij de velg te worden aangebracht, op zodanige wijze dat de reflectie aan beide zijanten van de fiets, onderscheidenlijk de zijspanwagen of aanhangwagen van de fiets, zichtbaar is.

ARTIKEL II

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)² wordt de volgende wijziging aangebracht:

In het tweede lid van artikel 133 vervalt de laatste volzin.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 1987.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 23 december 1986

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *dertigste* december 1986

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

¹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 september 1986, Stb. 476

² Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 april 1986, Stb. 219

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 januari 1987, nr. 8.

ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit besluit strekt in hoofdzaak tot wijziging van het Wegenverkeersreglement (WVR) (Stb. 1950, K 377). Het betreft de volgende punten:

1. Wijziging van de regeling inzake de afmetingen van motorvoertuigen alsmede van enige andere technische voorschriften.
2. Het verplicht stellen van zijreflectie voor fietsen.

Voorts wordt het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) (Stb. 1966, 181) op één punt gewijzigd. Deze wijziging betreft het niet langer verplicht stellen van het zenden van afschriften van verkeersbesluiten aan de Koninklijke Nederlandse Automobielen Club (KNAC), de Koninklijke Nederlandsche Motorrijders Vereniging (KNMV) en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (ANWB).

2. De afmetingen van voertuigen en enige andere technische voorschriften

Met de onderhavige wijzigingen wordt beoogd uitvoering te geven aan Benelux-beschikking M (85) 7 van 26 september 1985 (Benelux-bulletin 1986-3).

Bij deze beschikking is met name een aantal wijzigingen aangebracht in de voorschriften inzake de maximale afmetingen voor wat betreft de lengte en de breedte van bepaalde motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers. Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen in het WVR. Voor wat betreft de breedte is het maximum voor voertuigen met een ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, van meer dan 10.000 kg, met uitzondering van autobussen, vergroot tot 2,60 m. De maximumbreedte van andere voertuigen, met inbegrip van autobussen, dient voortaan minder dan 2,55 m te bedragen. Voor beide categorieën voertuigen moeten bij het bepalen van de breedte alle voertuigdelen in beschouwing worden genomen, met uitzondering van buitenspiegels en hun bevestiging. Dit voorschrift vervangt de tot nu toe geldende regeling die een maximumbreedte van 2,50 m inhield, waarbij echter een groot aantal met name genoemde voertuigdelen bij het bepalen van de breedte buiten beschouwing werd gelaten.

Voorts zijn enige wijzigingen aangebracht in de voorschriften inzake de maximumlengte van motorvoertuigen.

Ten slotte is een aantal bepalingen aangepast in verband met nieuwe voorschriften inzake de draaicirkel en de beschreven baan van motorvoertuigen alsmede de koppelingsdruk van éénassige aanhangwagens.

In de artikelsgewijze toelichting zal nader op een en ander worden ingegaan.

3. Zijreflectie fietsen

Een belangrijke oorzaak van ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken, blijkt te liggen in het feit dat fietsers met name bij schemer en duisternis slecht zichtbaar zijn. Uit een in de zeventiger jaren gehouden onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gebleken dat het risico van het fietsen in dergelijke omstandigheden vier keer zo groot is als het risico van het fietsen overdag. Fietsers lopen het meeste gevaar van achteren te worden aangereden, met name buiten de bebouwde kom.

Dit heeft ertoe geleid dat in 1979 is overgegaan tot invoering van de rode achterreflector en de gele pedaalreflectoren. Het aantal doden en zwaargewonden onder fietsers is hierdoor naar berekeningen van de SWOV met ongeveer 150 per jaar verminderd.

Uit eerdergenoemd onderzoek is voorts gebleken dat het risico voor fietsers om opzij te worden aangereden (flankbotsingen) weliswaar kleiner is dan het risico om aan de achterzijde te worden aangereden, maar dat bij flankbotsingen wel een aanzienlijk aantal slachtoffers valt, met name binnen de bebouwde kom. Door het verplicht stellen van reflecterende voorzieningen aan de zijkanten van de fiets kan het aantal flankbotsingen naar verwachting belangrijk worden teruggedrongen. De verplichting wordt op 1 januari 1987 van kracht. Weliswaar is de periode tussen formele publicatie van de maatregel en de datum van ingang zeer kort, toch behoeft zulks niet als een bezwaar te worden gezien, omdat reeds uitgebreide voorpublicatie heeft plaatsgevonden en gebleken is dat voldoende reflecterende voorzieningen voor de verschillende soorten fietsen op de markt verkrijgbaar zijn. De invoering is van bijzonder belang gezien de omstandigheid dat de ongevallencijfers die betrekking hebben op het aantal fietsongevallen waarbij doden of gewonden vielen, sinds 1983 weer een stijgende lijn vertonen. Het ontwikkelen van adequate reflecterende voorzieningen heeft echter geruime tijd geduurd.

De SWOV heeft berekend dat ten gevolge van de onderhavige maatregel het aantal doden en zwaargewonden onder fietsers op jaarbasis met 80 à 100 zal teruglopen.

Het verplicht stellen van zijreflectie voor fietsers is aangekondigd in het Nationaal plan voor de verkeersveiligheid (NPV I, maatregel 32-9 en NPV II, maatregel 32-12). Voorts heeft de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid geadviseerd tot invoering van een dergelijke maatregel over te gaan. Het invoeren van de verplichte zijreflectie voor fietsen is tevens opgenomen in de aanbeveling van de Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) van 18 mei 1983, CM(83)7. In België, de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk zijn reeds wettelijke bepalingen terzake van kracht.

Voor wat betreft de uitvoering van de reflecterende middelen is het van belang dat deze onder de specifieke omstandigheden, waaronder flankbotsingen plaatsvinden, aan hun doel beantwoorden. Daarnaast dient een zo groot mogelijke uniformiteit te worden nagestreefd ten einde verwarring bij andere verkeersdeelnemers te voorkomen. In verband hiermee is gekozen voor een uitvoering, passend bij het beeld van de fiets, namelijk reflecterende wielcirkels aan weerszijden van de wielen ongeveer ter grootte van de omtrek van het wiel. Dergelijke cirkels worden bij aanstraling gemakkelijk geassocieerd met een fiets, ook wanneer deze stilstaat, terwijl verwarring met een ander voertuig of object vrijwel is uitgesloten. Een goede combinatie van opvallendheid en herkenbaarheid is op deze wijze mogelijk. Een en ander kan worden gerealiseerd door middel van reflecterende banden, velgen of strippen, deze laatste van prismatisch materiaal dan wel in de vorm van een tussen de spaken gevlochten veter. Andere uitvoeringen zijn in beginsel evenwel denkbaar; de tekst van het voorschrift laat hiervoor ruimte.

De kleur van de reflecterende voorzieningen dient wit of geel te zijn. Ten einde te voorkomen dat er ondoelmatige reflecterende voorzieningen worden gebruikt, dienen er regels te worden gesteld met betrekking tot de kwaliteit van de produkten, onder meer ten aanzien van het reflecterend vermogen.

Voorgeschreven is dan ook dat de voorziening moet behoren tot een door of vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde soort. Ten bewijze van dit feit dienen de produkten te zijn voorzien van een goedkeuringsmerk.

De goedkeuringseisen ten aanzien van de kwaliteit van de produkten zijn – te samen met de procedureregels voor de keuring – neergelegd in een keuringsreglement.

Naar schatting is reeds 10% van de ongeveer 11 miljoen fietsen in Nederland voorzien van een bepaalde vorm van zijreflectie; ongeveer de helft daarvan is uitgerust met reflecterende banden. Deze banden zijn merendeels voorzien van een Duits of Belgisch keurmerk. Deze en

soortgelijke produkten met een buitenlands keurmerk dat is aangebracht naar aanleiding van een keuring op grond van internationale keuringseisen zullen in de toekomst naast produkten voorzien van een Nederlands keurmerk mogen worden gebruikt.

Voor wat betreft de vorm en de wijze van aanbrengen van de reflecterende voorzieningen is bepaald dat zij de omtrek van het wiel dienen te volgen en dat zij op of zo dicht mogelijk bij de velg moeten worden aangebracht, zodanig dat de reflectie aan beide zijanten van de fiets zichtbaar is. Bij driewielige fietsen en bij fietsen met zijspan- of aanhangwagen dienen alle wielen, dus ook die van de zijspan- of aanhangwagen te zijn voorzien van zijreflectie. Een en ander is bepaald ten einde de herkenbaarheid van (de vorm van) het voertuig zo groot mogelijk te maken.

Het voorschrift dat de reflecterende voorzieningen de omtrek van het wiel dienen te volgen brengt overigens met zich mee dat bepaalde, thans gebruikte, reflectoren, zoals kleine spaakreflectoren, niet meer zijn toegestaan.

4. Afschriften van verkeersbesluiten

Ingevolge artikel 133, tweede lid, van het RVV, zoals dit luidde vóór de wijziging bij dit besluit, dienen de in artikel 132 van het RVV bedoelde besluiten in afschrift te worden gezonden aan vele instanties, onder meer aan door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen verenigingen die behartiging van verkeersbelangen ten doel hebben. Als zodanig waren bij ministeriële regeling van 21 november 1966 (Stcrt. 232) aangewezen de KNAC, de KNMV en de ANWB.

Het betrokken voorschrift leidde tot interne beleidslasten voor de tot het vaststellen van verkeersbesluiten aangewezen instanties. Zij dienden van alle besluiten afschriften aan vele instanties, waaronder genoemde drie verenigingen, te zenden. In verband met deze interne beleidslasten heeft deze aangelegenheid de aandacht getrokken van de commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen (commissie-Geelhoed). In haar eindbericht (Kamerstukken II 1983/84, 17 391, nr. 9) wordt ter zake opgemerkt «Naar het oordeel van de commissie zou kunnen worden overwogen zowel het aantal tekens waarop dit artikel betrekking heeft, als het aantal instanties waaraan afschriften van de besluiten moet worden gezonden, te beperken» (bladzijde 261). Naar aanleiding hiervan wordt bij dit besluit door het schrappen van de laatste volzin van het tweede lid van artikel 133 van het RVV het zenden van afschriften van verkeersbesluiten aan de KNAC, de KNMV en de ANWB niet langer verplicht gesteld. In verband hiermede zal de vorengenoemde regeling van 21 november 1966 op korte termijn worden ingetrokken.

De betrokken bonden worden overigens thans wel van informatie over voor hen relevante verkeersbesluiten voorzien doch dit geschiedt op een voor de tot het vaststellen van verkeersbesluiten aangewezen instanties minder belastende wijze.

DEREGULERING

Het besluit is getoetst aan de Aanwijzingen van de minister-president van 16 januari 1985, Stcrt. 18, inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregelen van bestuur. Voor het antwoord op verschillende vragen die in deze aanwijzingen worden gesteld kan hier kortheidshalve worden verwezen naar hetgeen elders in deze toelichting is opgemerkt. Op de resterende punten wordt in dit hoofdstuk nog inhoudelijk ingegaan.

1. De afmetingen van voertuigen en enige andere technische voorschriften

Zoals reeds eerder vermeld zijn de nieuwe voorschriften een uitvloeisel van een desbetreffende Benelux-beschikking.

De betrokken wijzigingen houden in het algemeen een verruiming van de vastgestelde eisen in. Voor het bedrijfsleven betekent een en ander dan ook een versoepeling. Uiteraard is de verhoging van de maximaal toegestane breedte van motorvoertuigen tevens van belang voor de onderscheiden wegbeheerders, met name voor de gemeenten en provincies. Ten einde het standpunt van de betrokken wegbeheerders te vernemen is zowel aan het Interprovinciaal Overleg verkeer en vervoer (IPO) als aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) om advies gevraagd. Het IPO kan met de onderhavige wijzigingen instemmen. De VNG is in beginsel akkoord, doch wijst op mogelijke gevolgen van de maatregel in verband met de doorgaans beperkte ruimte in stedelijke gebieden. Naar verwachting zal een en ander in de praktijk – ook voor wat betreft rijkswegen – echter geen problemen opleveren.

Zoals reeds aangeduid, komen de – bij ministeriële regeling vastgestelde – uitzonderingen, die bij het meten van de breedte van voertuigen in acht moesten worden genomen, te vervallen. Dit is een gevolg van het feit dat bij het vaststellen van de maximumbreedte op grond van eerdervermelde Benelux-beschikking slechts buitenspiegels en hun bevestiging buiten beschouwing mogen worden gelaten. Deze uitzondering wordt nu opgenomen in de desbetreffende bepalingen van het WVR. De ministeriële voorschriften kunnen in casu dan ook worden beperkt tot één, ter uitvoering van bedoelde Benelux-beschikking noodzakelijke, voorziening inzake de wijze van meten van de breedte.

Een en ander overziende kan worden gesteld dat de nieuwe regeling uit dereguleringsoogpunt positief kan worden beoordeeld.

2. Zijreflectie fietsen

Algemeen

Zoals in het algemeen deel van deze toelichting reeds is aangegeven, wordt met de verplichting tot het voeren van zijreflectie op fietsen beoogd een bijdrage te leveren tot een grotere verkeersveiligheid voor fietsers. Ten gevolge van de invoering van de nieuwe maatregel zullen naar verwachting 80–100 doden en zwaargewonden per jaar minder vallen.

Een belangrijk vraagpunt bij de onderhavige regeling werd gevormd door de overweging of wel gekozen moest worden voor het opleggen van een nieuwe verplichting aan de burgers. Het zou immers denkbaar zijn dat zou worden volstaan met een aanbeveling tot het aanbrengen van reflecterende voorzieningen aan de zijkanten van de fiets, waarbij door middel van een voorlichtingscampagne de burgers op het belang van een dergelijke voorziening zou worden gewezen.

Het volstaan met een aanbeveling verdient naar mijn mening echter niet de voorkeur.

Gebleken is dat na een voorlichtingscampagne het aantal fietsen dat is uitgerust met reflecterende voorzieningen weliswaar stijgt, maar dat uiteindelijk toch slechts een klein gedeelte van het totale aantal fietsen is voorzien van dergelijke voorzieningen. Juist vanuit verkeersveiligheidsoogpunt acht ik het wenselijk dat een zo hoog mogelijk percentage fietsen is uitgerust met reflecterende wielcirkels. Ik wijs hierbij enerzijds op de te verwachten vermindering van het aantal doden en zwaargewonden onder fietsers als gevolg van de onderhavige maatregel en anderzijds op het

verhoogde risico dat de groep fietsers die geen zijreflectie hebben aangebracht, loopt. Door aan de maatregel een verplicht karakter te geven wordt bereikt dat een zo hoog mogelijk percentage fietsen inderdaad wordt voorzien van zijreflectie.

Voor wat betreft het systeem van kwaliteitseisen is reeds opgemerkt dat is gekozen voor een stelsel waarbij bepaalde eisen worden gesteld aan de soort, waartoe de reflecterende voorziening behoort. Dit brengt met zich mee, dat de consument-weggebruiker er slechts op hoeft te letten, dat op de voorziening het voorgeschreven of toegelaten goedkeuringsmerk is aangebracht. Aldus worden de lasten voor de burger in dezen zo veel mogelijk beperkt. Bij een systeem waarbij kwaliteitseisen zouden worden gesteld die van kracht zijn gedurende de periode dat de reflecterende materialen in het verkeer worden toegepast, zou op de weggebruikers de verplichting rusten er op toe te zien dat de voorziening aan de gestelde eisen voldoet en ook blijft voldoen. Bovendien zou een en ander voor de politie vrijwel niet te controleren zijn. Een dergelijk systeem komt ons derhalve niet aanvaardbaar voor.

Bestuurlijke lasten

De keuringen van de reflecterende voorzieningen zullen worden verricht door of namens de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Bepaalde onderdelen van de keuring zullen worden uitbesteed. Hoewel de extra personele lasten die het verrichten van de keuringen met zich mee brengt afhankelijk zijn van het aantal voorzieningen dat ter keuring zal worden aangeboden, zullen deze lasten naar verwachting niet meer dan marginaal zijn. Een en ander kan dan ook binnen het bestaande personeelsbestand worden opgevangen.

De financiële lasten in verband met het verrichten van de keuringen, te weten voornamelijk een eenmalige investering in keuringsmiddelen, zullen worden gedekt door middel van een door de aanvrager van een keuring te betalen keuringstarief.

Inzake de keuring en het goedkeuringsmerk zullen ministeriële uitvoeringsvoorschriften moeten worden vastgesteld.

Voorts kan het geven van voorlichting als een belangrijk aspect worden gezien bij de invoering van de onderhavige regeling, met name in het kader van de voorbereiding op de in te voeren verplichting. Het komt mij voor dat vooral de particuliere sector in dezen een belangrijke bijdrage kan leveren.

Handhaving en werkdruk politie en justitie

Gezien de ervaringen die zijn opgedaan in het kader van de handhaving van de verplichting tot het voeren van de rode achterreflector lijkt de verwachting gerechtvaardigd dat voor wat betreft de handhaving van de onderhavige verplichting geen bijzondere problemen behoeven te worden verwacht.

Het feit of al dan niet zijreflectie is aangebracht is immers eenvoudig vast te stellen. Dit zal naar verwachting bovendien een gunstige invloed hebben op de naleving van de verplichting.

De conclusie van het voorgaande kan naar mijn mening zijn dat weliswaar een nieuwe verplichting voor de burger wordt ingevoerd, doch dat zulks gerechtvaardigd is uit een oogpunt van verkeersveiligheid, terwijl de met de maatregel samenhangende lasten als aanvaardbaar kunnen worden beschouwd.

3. Afschriften van verkeersbesluiten

Het schrappen van de verplichting tot het zenden van afschriften van verkeersbesluiten aan genoemde verkeersorganisaties impliceert een beperking van de werkzaamheden van de tot het vaststellen van verkeersbesluiten aangewezen instanties. Dit is in overeenstemming met hetgeen de commissie-Geelhoed ter zake in haar eindbericht heeft suggereerd.

ARTIKELEN

Artikel I, onder A

Ten gevolge van het feit dat op grond van eerderbedoelde Benelux-beschikking nu een sluitend stelsel van voorschriften inzake draaicirkel, bestreken baan en koppelingsdruk van voertuigen tot stand is gekomen, kunnen de voorschriften die betrekking hebben op de achteroverbouw van voertuigen vervallen. In verband hiermee is de tekst van het tweede, derde en vierde lid van artikel 1 opnieuw vastgesteld.

Artikel I, onder B, G, H en I

De vervanging van het woord «reflectoren» door de term «reflecterende voorzieningen» is noodzakelijk gezien het reeds in het algemeen deel van de toelichting aangeduide feit dat er diverse uitvoeringen van het reflecterend materiaal, bestemd om aan de wielen van fietsen te worden aangebracht, mogelijk zijn. De term «reflector» zou in dit verband te beperkt zijn, aangezien hiermee slechts een bepaald soort reflecterende voorziening zou worden aangeduid. Bijgevolg dient een ruimere, algemene, aanduiding te worden gehanteerd.

Artikel I, onder C

Artikel I, onder D

Artikel 65, onderdeel d

Bij het vaststellen van de voor motorvoertuigen en aanhangwagens met een ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, van minder dan 10.000 kg als ook voor autobussen vastgestelde maximumbreedte – minder dan 2,55 m –, is rekening gehouden met de afrondingstolerantie die in de praktijk in verband met eventuele meetfouten wordt gehanteerd. De Benelux-beschikking houdt met deze afrondingstolerantie rekening. Een gemeten breedte van 2,54 m valt gezien het afrondingssysteem nog juist binnen de in de beschikking genoemde breedte van 2,5 m.

De maximumbreedte – 2,60 m – voor motorvoertuigen en aanhangwagens met een ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, van meer dan 10.000 kg, met uitzondering van autobussen, moet op grond van de Benelux-beschikking reeds als een uiterste waarde worden gezien. In de andere Benelux-landen worden overeenkomstige maxima gehanteerd.

Artikel I, onder D

Artikel 65, onderdeel e

Dit onderdeel betreft de maximaal toegestane lengte van motorvoertuigen. Voor motorvoertuigen, met uitzondering van gelede motorvoertuigen, alsmede voor twee- en meerassige aanhangwagens geldt nu een maximale lengte van 12,0 meter.

Voor wat betreft éénassige aanhangwagens geldt een afzonderlijke regeling, waarbij voor bepaalde categorieën de maximaal toegestane lengten zijn verruimd.

Artikel 65, onderdeel f

Dit onderdeel betrof de achteroverbouw van voertuigen. Aan voorschriften terzake bestaat geen behoefte meer, gezien de in eerdergenoemde Benelux-beschikking neergelegde regeling.

Artikel 65, onderdeel g

Dit onderdeel kon aanzienlijk worden vereenvoudigd gezien het nieuwe stelsel van maximumwaarden inzake de afmetingen en de draaicirkel van voertuigen alsmede de koppelingsdruk van éénassige aanhangwagens.

Artikel 65, onderdeel gg, onder l

Deze wijziging betreft voorschriften die verband houden met de draaicirkel en de bestreken baan van motorvoertuigen en aanhangwagens. Ter zake van een aantal in dit onderdeel opgenomen eisen heeft aanpassing plaatsgevonden.

Op grond van de Benelux-voorschriften zijn de afzonderlijke eisen voor autobussen vervallen.

Gezien het feit dat enkele eisen zijn verruimd, kunnen de onderhavige voorschriften in het algemeen ook voor voertuigen die vóór 1 april 1983 in Nederland in gebruik zijn genomen, worden toegepast. Een uitzondering is gemaakt voor bestaande «diepladers» voor het vervoer van ondeelbare lading.

Artikel I, onder E

In dit onderdeel zijn voorschriften opgenomen inzake de koppelingsdruk van éénassige aanhangwagens. De voorschriften zijn gebaseerd op de nieuwe Benelux-regeling.

Artikel I, onder F

De onderhavige bepalingen zijn aangepast in verband met de nieuwe voorschriften inzake de lengte van voertuigen, alsmede in verband met het vervallen van de voorschriften inzake de achteroverbouw van voertuigen.

In verband hiermee kon een verruiming van de eisen met betrekking tot de achteruitstekende lading van éénassige aanhangwagens plaatsvinden. Tevens kan voortaan – zowel bij éénassige aanhangwagens als bij andere voertuigen – bij het meten van de achteruitstekende lading in bepaalde gevallen worden uitgegaan van de plaats van de achterste as van het voertuig, met name in geval van meervoudige asconstructies. Onderdeel g van het tweede lid van artikel 72 is vervallen aangezien het niet meer aansloot bij de huidige praktijk.

Artikel I, onder J

De in de kolommen D en E van de bij artikel 84 behorende verlichtingstabel opgenomen punten 16c en 16d bevatten de eigenlijke voorschriften inzake de zijreflectie van fietsen.

Voorgeschreven is dat de reflecterende voorzieningen moeten behoren tot een goedgekeurde soort en voorzien moeten zijn van een goedkeuringsmerk; tevens worden eisen gesteld ten aanzien van de vorm en de wijze van aanbrengen van de reflecterende materialen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes