

459

Besluit van 26 juli 1990, houdende vaststelling van een nieuw Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990))

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 12 mei 1989, nr. RW 26148, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 2 en 34 van de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554);

Gelet op het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35), het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake verkeerstekens (Trb. 1974, 36), de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (Trb. 1974, 37), de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (Trb. 1974, 38) en het op 1 maart 1973 te Genève tot stand gekomen Protocol inzake tekens op het wegdek, aanvulling op de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (Trb. 1975, 114);

De Raad van State gehoord (advies van 2 maart 1990, nr. W09.89.0262);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 1990, nr. RW65898, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. aanhangwagens: voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen, alsmede opleggers;

- b. autobus: motorvoertuig, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;
- c. autosnelweg: weg, aangeduid door bord G1 van bijlage I; langs autosnelwegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen maken geen deel van de autosnelweg uit;
- d. autoweg: weg, aangeduid door bord G3 van bijlage I; langs autowegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen maken geen deel van de autoweg uit;
- e. bestemmingsverkeer: bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen;
- f. bestuurder van een motorvoertuig:
 - 1. hij die het motorvoertuig bestuurt of
 - 2. voor zover het betreft een motorvoertuig voor het besturen waarvan een rijbewijs B, C, D of E is vereist, hij die rijonderricht geeft of toezicht houdt in het kader van een vanwege de overheid ingesteld onderzoek naar de rijvaardigheid, niet zijnde een onderzoek als bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet;
- g. bestuurders: alle weggebruikers behalve voetgangers;
- h. het bevoegd gezag: het in artikel 20 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 1990, 460) bedoelde gezag;
- i. bromfiets: voertuig op twee of drie wielen, dat niet is voorzien van een gesloten carrosserie, dat is uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor en dat is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 40 km per uur; voertuigen, die op de krachtens artikel 80a, derde lid, van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377) vastgestelde wijze zijn voorzien van één of twee in dat artikellid bedoelde gele platen worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld met bromfietsen;
- j. busbaan: rijbaan waarop het woord «BUS» is aangebracht;
- k. busstrook: door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop het woord «BUS» is aangebracht;
- l. dag: de periode tussen zonsopgang en zonsondergang;
- m. doorgaande rijbaan: rijbaan zonder de invoeg- en uitrijstroken;
- n. fietsstrook: door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht;
- o. geslotenverklaring: verbod de betrokken weg in te rijden of in te gaan alsmede de betrokken weg te gebruiken;
- p. haaietanden: voorrangs-driehoeken op het wegdek;
- q. inrit: toegang naar een gebouw of besloten erf; een toegang door middel van een verlaagd trottoir of een verlaagde trottoirband vormt eveneens een inrit;
- r. invalidenvoertuig: voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een invalide, niet breder is dan één meter en niet is uitgerust met een motor dan wel is uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor;
- s. invoegstrook: door een blokmarkering van de doorgaande rijbaan afgescheiden weggedeelte dat is bestemd voor bestuurders die de doorgaande rijbaan oprijden;
- t. kruispunt: kruising of splitsing van wegen;
- u. laadvermogen: maximum toegestane massa van de lading;
- v. lijnbus: voertuig, gebezigd voor het verrichten van openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175);
- w. massa van het ledige voertuig: massa van het voertuig in bedrijfsvaardige staat, met inbegrip van de bedrijfsstoffen, reservedelen en gereedschappen, die tot de normale uitrusting behoren, maar zonder de

lading en zonder de bestuurder en andere personen die met het voertuig worden vervoerd;

x. militaire kolonne: een aantal zich achter elkaar bevindende militaire dan wel bij een onderdeel van de rampenbestrijdingsorganisatie in gebruik zijnde motorvoertuigen, onder één commandant, die de door Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Defensie vastgestelde herkenningstekens voeren;

y. motorfiets: motorvoertuig op twee wielen al dan niet met zijspan- of aanhangwagen;

z. motorvoertuigen: alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen en invalidervoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen;

aa. nacht: de periode tussen zonsondergang en zonsopgang;

ab. parkeerhaven of parkeerstrook: langs de rijbaan gelegen verharding die is bestemd voor stilstaande of geparkeerde voertuigen;

ac. parkeren: het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen;

ad. rijbaan: elk voor rijdende voertuigen bestemd weggedeelte met uitzondering van de fietspaden;

ae. rijstrook: door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan van zodanige breedte dat bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen daarvan gebruik kunnen maken;

af. snorfiets: bromfiets die blijkens een daarop aangebracht merk als bedoeld in artikel 80a, tweede lid, onderdeel g onder I, van het Wegenverkeersreglement is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur; voertuigen, die op de krachtens artikel 80a, derde lid, van het Wegenverkeersreglement vastgestelde wijze zijn voorzien van één of twee in dat artikellid bedoelde oranje platen worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld met snorfietsen;

ag. uitrijstrook: door een blokmarkering van de doorgaande rijbaan afgescheiden weggedeelte dat is bestemd voor bestuurders die de doorgaande rijbaan verlaten;

ah. uitrit: uitgang van een gebouw of besloten erf; een uitgang door middel van een verlaagd trottoir of een verlaagde trottoirband vormt eveneens een uitrit;

ai. verdrijvingsvlak: gedeelte van de rijbaan waarop schuine strepen zijn aangebracht;

aj. verkeer: alle weggebruikers;

ak. vluchthaven of vluchtstrook: door een doorgetrokken streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat is bestemd voor gebruik is noodgevallen;

al. voertuigen: fietsen, bromfietsen, invalidervoertuigen, motorvoertuigen, trams en wagens;

am. voorrang verlenen: het de betrokken bestuurders in staat stellen ongehinderd hun weg te vervolgen;

an. voorrangsvoertuig: motorvoertuig dat de optische en geluidssignalen voert als bedoeld in artikel 29;

ao. vrachtauto: motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de massa van het ledige voertuig vermeerderd met het laadvermogen, meer bedraagt dan 3500 kg;

ap. weggebruikers: voetgangers, fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidervoertuig, van een motorvoertuig of van een tram, ruiters, geleiders van rij- of trekdieren of vee en bestuurders van een bespannen of onbespannen wagen.

Artikel 2. 1. De regels van dit besluit betreffende voetgangers zijn mede van toepassing op bestuurders van een invalidervoertuig, indien zij van een voetpad of trottoir gebruik maken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken.

2. De regels van dit besluit betreffende voetgangers zijn voorts mede van toepassing op personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen.

3. De regels van dit besluit betreffende wagens zijn mede van toepassing op door voetgangers gevormde kolonnes, optochten en uitvaartstoeten voor zover deze de rijbaan volgen.

HOOFDSTUK II. VERKEERSREGELS

Paragraaf 1. Plaats op de weg

Artikel 3. 1. Bestuurders zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te houden.

2. Fietzers mogen met zijn tweeën naast elkaar rijden.

Artikel 4. 1. Voetgangers gebruiken het trottoir of het voetpad.

2. Zij gebruiken het fietspad indien trottoir en voetpad ontbreken.

3. Zij gebruiken de berm of de uiterste zijde van de rijbaan, indien ook een fietspad ontbreekt.

Artikel 5. 1. Fietzers gebruiken het verplichte fietspad.

2. Zij gebruiken de rijbaan indien een verplicht fietspad ontbreekt.

3. Zij mogen het onverplichte fietspad gebruiken.

Artikel 6. 1. Bromfietzers gebruiken het verplichte fietspad.

2. Zij gebruiken de rijbaan indien een verplicht fietspad ontbreekt.

3. Zij mogen het onverplichte fietspad gebruiken met uitgeschakelde motor.

Artikel 7. Bestuurders van een invalidervoertuig gebruiken het trottoir, het voetpad, het fietspad of de rijbaan.

Artikel 8. 1. Ruiters gebruiken het ruiterspad.

2. Zij gebruiken de berm of de rijbaan indien een ruiterspad ontbreekt.

Artikel 9. Voetgangers mogen de rijbaan gebruiken, indien zij een kolonne, een optocht of een uitvaartstoet vormen.

Artikel 10. 1. Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8 gebruiken de rijbaan.

2. Andere bestuurders dan fietzers, bromfietzers en bestuurders van een invalidervoertuig mogen fietsstroken met doorgetrokken strepen niet gebruiken.

Paragraaf 2. Inhalen

Artikel 11. 1. Inhalen geschiedt links.

2. Bestuurders die links voorgesorteerd hebben en te kennen hebben gegeven dat zij naar links willen afslaan, worden rechts ingehaald.

3. Fietzers en bromfietzers dienen elkaar links in te halen; zij mogen andere bestuurders rechts inhalen.

4. Bestuurders die zich rechts van een blokmarkering bevinden mogen bestuurders die zich links van deze markering bevinden rechts inhalen.

5. Bestuurders mogen trams rechts inhalen.

Artikel 12. Het is verboden een voertuig vlak voor of op een voetgangersoversteekplaats in te halen.

Paragraaf 3. Files

Artikel 13. 1. Bij fileverkeer behoeft, indien de rijbaan is verdeeld in rijstroken in dezelfde richting, niet de meest rechts gelegen rijstrook te worden gevolgd.

2. Files mogen aan de rechterzijde worden ingehaald.

Paragraaf 4. Oprijden van kruispunten

Artikel 14. Bestuurders mogen een kruispunt niet blokkeren.

Paragraaf 5. Verlenen van voorrang

Artikel 15. 1. Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.

2. Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:

- a. bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders op een verharde weg;
- b. bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram;
- c. fietsers, bromfietsers, bestuurders van een invalidenvoertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee, verlenen voorrang aan bestuurders van een motorvoertuig.

Paragraaf 6. Doorsnijden militaire kolonnes

Artikel 16. Weggebruikers mogen militaire kolonnes niet doorsnijden.

Paragraaf 7. Afslaan

Artikel 17. 1. Bestuurders die willen afslaan, mogen voorsorteren door:

- a. indien zij naar rechts willen afslaan tijdig zoveel mogelijk aan de rechterzijde te gaan rijden;
- b. indien zij naar links willen afslaan tijdig zoveel mogelijk tegen de weg te rijden of bij rijbanen bestemd voor bestuurders in één richting daarop zoveel mogelijk links te houden.

2. Bestuurders moeten alvorens af te slaan een teken met hun richtingaanwijzer of met hun arm geven.

Artikel 18. 1. Bestuurders die afslaan, moeten 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, voor laten gaan.

2. Bestuurders die naar links afslaan, moeten tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaan voor laten gaan.

Paragraaf 8. Maximumsnelheid

Artikel 19. De bestuurder 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 20. Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- a. voor motorvoertuigen 50 km per uur;
- b. voor bromfietsen en invalidenvoertuigen, uitgerust met een motor, 30 km per uur.

Artikel 21. Buiten de bebouwde kom gelden de volgende maximum-snelheden:

- a. voor motorvoertuigen op autosnelwegen 120 km per uur, op autowegen 100 km per uur en op andere wegen 80 km per uur;
- b. voor bromfietsen en invalidervoertuigen, uitgerust met een motor, 40 km per uur.

Artikel 22. Voor zover niet ingevolge andere artikelen een lagere maximumsnelheid geldt, gelden voor de volgende voertuigen de volgende bijzondere maximumsnelheden:

- a. voor vrachtauto's, autobussen en motorvoertuigen met aanhangwagen 80 km per uur;
- b. voor tractoren en zelfrijdende werktuigen 25 km per uur.

Paragraaf 9. Stilstaan

Artikel 23. 1. De bestuurder mag zijn voertuig niet laten stilstaan:

- a. op een kruispunt;
 - b. op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook;
 - c. op een oversteekplaats of binnen een afstand van vijf meter daarvan;
 - d. in een tunnel;
 - e. bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering dan wel, ingeval die markering niet is aangebracht, op een afstand van minder dan 12 meter van het bord;
 - f. op de rijbaan langs een busstrook en
 - g. langs een gele doorgetrokken streep.
2. Onderdeel e van het eerste lid geldt niet voor het onmiddellijk laten in- en uitstappen van passagiers.

Paragraaf 10. Parkeren

Artikel 24. 1. De bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren:

- a. bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan;
 - b. voor een inrit of een uitrit;
 - c. buiten de bebouwde kom op de rijbaan van een voorrangsweg;
 - d. op een parkeerplaats voor zover zijn voertuig niet behoort tot de categorie die is aangegeven, op een andere wijze dan is aangegeven, dan wel op andere dagen of uren dan zijn aangegeven en
 - e. langs een gele onderbroken streep.
2. De bestuurder mag zijn voertuig voorts niet dubbel parkeren.

Artikel 25. 1. Het is de bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen verboden in een parkeerschijf-zone te parkeren:

- a. indien het motorvoertuig niet is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf waarop het tijdstip wordt aangegeven, waarop met parkeren is begonnen of
 - b. indien het einde van de toegestane parkeerduur is verstreken.
2. Het eerste lid geldt niet ten aanzien van parkeerplaatsen, die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.
3. Op plaatsen in een parkeerschijf-zone, die niet zijn aangeduid door een blauwe streep en die niet zijn plaatsen als bedoeld in het tweede lid, is parkeren verboden.
4. Onze Minister geeft regels over het model van de parkeerschijf en de wijze waarop het tijdstip van aanvang van het parkeren moet worden aangegeven.

Artikel 26. Op een invalidenparkeerplaats mag slechts worden geparkeerd:

- a. een invalidervoertuig of
- b. een motorvoertuig op meer dan twee wielen waarin een geldige invalidenparkeerkaart duidelijk zichtbaar is aangebracht.

Paragraaf 11. Het plaatsen van fietsen en bromfietsen

Artikel 27. Fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen.

Paragraaf 12. Signalen

Artikel 28. Bestuurders mogen slechts geluidssignalen en knippersignalen geven ter afwending van dreigend gevaar.

Artikel 29. 1. Bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten voeren blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.

2. Het is de in het eerste lid genoemde bestuurders verboden de in dat lid genoemde signalen te voeren in andere gevallen dan in dat lid genoemd.

Artikel 30. 1. Bestuurders van motorvoertuigen, die voor nader aan te geven werkzaamheden worden gebruikt, voeren onder nader aan te geven omstandigheden tijdens deze werkzaamheden geel zwaai- of knipperlicht.

2. Het is de in het eerste lid genoemde bestuurders verboden de in dat lid genoemde lichten te voeren in andere omstandigheden dan op grond van dat lid aangegeven.

Artikel 31. Onze Minister geeft nadere regels over de in de artikelen 29 en 30 bedoelde signalen alsmede over het gebruik van de signalen en de in artikel 30 bedoelde werkzaamheden en omstandigheden.

Paragraaf 13. Gebruik van lichten tijdens het rijden

Artikel 32. 1. Bestuurders van een motorvoertuig moeten bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht dimlicht voeren.

2. Het voeren van groot licht in plaats van dimlicht is toegestaan behoudens in de volgende gevallen:

- a. bij dag;
 - b. bij het tegenkomen van een andere weggebruiker en
 - c. bij het op korte afstand volgen van een ander voertuig.
3. Achterlicht en de verlichting van de achterkentekenplaat moeten steeds gelijktijdig met groot licht, dimlicht, stadslicht of mistlicht branden.

Artikel 33. Gekoppelde aanhangwagens moeten bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht achterlicht, verlichting van de achterkentekenplaat en het in het Wegenverkeersreglement voorgescreven zijlicht voeren.

Artikel 34. 1. Bij mist, sneeuwval of regen, die het zicht ernstig belemmert, mogen bestuurders van een motorvoertuig mistlicht aan de voorzijde voeren. Groot licht of dimlicht mag alsdan niet worden gevoerd.

2. Bij mist of sneeuwval, die het zicht beperkt tot een afstand van minder dan 50 meter mag mistachterlicht worden gevoerd.

Artikel 35. Fietsers, bromfietsers en bestuurders van een invaliden-voertuig en van een wagen moeten bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht voor- en achterlicht voeren.

Artikel 36. Ruiters en geleiders van rij- of trekdieren en vee moeten bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht een lantaarn meevoeren die naar voren wit of geel licht en naar achteren rood licht moet stralen.

Artikel 37. Door voetgangers gevormde kolonnes en optochten moeten buiten de bebouwde kom bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht aan de linker voorzijde een naar alle zijden wit of geel licht uitstralende lantaarn en aan de linker achterzijde een naar alle zijden rood licht uitstralende lantaarn meevoeren.

Paragraaf 14. Gebruik van lichten tijdens het stilstaan

Artikel 38. Bestuurders van een motorvoertuig op meer dan twee wielen, die buiten de bebouwde kom stilstaan op de rijbaan en op langs autosnelwegen en autowegen gelegen parkeerstroken, parkeerhavens, vluchtstroken en vluchthavens moeten bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht stadslicht en achterlicht voeren.

Artikel 39. Stilstaande aanhangwagens moeten buiten de bebouwde kom op de rijbaan en op langs autosnelwegen en autowegen gelegen parkeerstroken, parkeerhavens, vluchtstroken en vluchthavens bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht achterlicht en het in het Wegenverkeersreglement voorgeschreven zijlicht voeren.

Artikel 40. Stilstaande wagens moeten buiten de bebouwde kom op de rijbaan bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht voor- en achterlicht voeren.

Paragraaf 15. Bijzondere lichten

Artikel 41. Bestuurders van een motorvoertuig mogen tegelijk met dimlicht of mistlicht aan de voorzijde bermlicht, richtlicht of verlichting ter aanduiding van de omtrek van het motorvoertuig of van de lading voeren.

Paragraaf 16. Autosnelwegen en autowegen

Artikel 42. 1. Het gebruik van de autosnelweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van ten minste 80 km per uur mag en kan worden gereden.

2. Het gebruik van de autoweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van ten minste 40 km per uur mag en kan worden gereden.

Artikel 43. 1. Het is de bestuurders verboden op een autosnelweg of autoweg hun voertuig te keren of achteruit te rijden.

2. Het is de bestuurders voorts verboden op de rijbaan van een autosnelweg of autoweg hun voertuig te laten stilstaan.

3. Behoudens in noodgevallen is het de weggebruikers verboden op een autosnelweg of autoweg gebruik te maken van de vluchtrook, de vluchthaven of de berm.

4. Op een autosnelweg is het bestuurders van een samenstel van voertuigen met een totale lengte van meer dan 7 meter en van een vrachtauto verboden op een rijbaan met drie of meer rijstroken enig andere dan de twee meest rechts gelegen rijstroken te gebruiken. Het verbod geldt niet voor het geval zij moeten voorsorteren.

Paragraaf 17. Erven

Artikel 44. Voetgangers mogen wegen gelegen binnen een erf over de volle breedte gebruiken.

Artikel 45. 1. Bestuurders mogen binnen een erf niet sneller rijden dan stapvoets.

2. Op een kruispunt, gelegen binnen een erf, is artikel 15, tweede lid, aanhef en onderdeel c, niet van toepassing.

Artikel 46. Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op als zodanig aangeduide of aangegeven voor parkeren bestemde weggedeelten.

Paragraaf 18. Verkeerspleinen

Artikel 47. Het is bestuurders van een motorvoertuig toegestaan vlak voor of op verkeerspleinen anders dan aan de rechterzijde van de rijbaan te rijden.

Artikel 48. Het is bestuurders toegestaan vlak voor of op verkeerspleinen rechts in te halen.

Paragraaf 19. Voetgangers

Artikel 49. 1. Bestuurders moeten blinden, voorzien van een witte stok met één of meer rode ringen, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen, voor laten gaan.

2. Bestuurders moeten voetgangers en bestuurders van een invaliden-voertuig, die op een voetgangersoversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan zulks te doen, voor laten gaan.

3. Het tweede lid geldt niet voor bestuurders van een motorvoertuig dat behoort tot een militaire kolonne.

4. Het tweede lid geldt evenmin, indien voor de voetgangers en de bestuurders van een invaliden-voertuig een rood voetgangerslicht of een geel knipperlicht als bedoeld in artikel 74, tweede lid, van toepassing is.

Paragraaf 20. Voorrangsvoertuigen

Artikel 50. Weggebruikers moeten bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan.

Paragraaf 21. Loslopend vee

Artikel 51. 1. Het is verboden rij- of trekdieren of vee zonder toezicht op de weg los te laten lopen.

2. Het eerste lid geldt niet ten aanzien van wegen die door het bevoegde gezag zijn aangewezen.

Paragraaf 22. In- en uitstappende passagiers

Artikel 52. Bestuurders die een stilstaande tram of autobus willen voorbijrijden aan de zijde waar passagiers in- en uitstappen, moeten aan hen daartoe gelegenheid geven.

Paragraaf 23. Slepen

Artikel 53. Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden een ander motorvoertuig te slepen, indien de afstand van de achterzijde van het trekkende voertuig tot de voorzijde van het gesleepte voertuig meer dan vijf meter bedraagt.

Paragraaf 24. Bijzondere manoeuvres

Artikel 54. Bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren, zoals wegrijden, achteruitrijden, uit een uitrit de weg oprijden, van een weg een inrit oprijden, keren, van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden, van de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden en van rijstrook wisselen, moeten het overige verkeer voor laten gaan.

Artikel 55. Bestuurders van een motorvoertuig moeten een teken met hun richtingaanwijzer geven, indien zij willen wegrijden, andere bestuurders van een motorvoertuig willen inhalen, de doorgaande rijbaan willen oprijden en verlaten en indien zij van rijstrook willen wisselen alsmede bij alle andere belangrijke zijdelingse verplaatsingen.

Artikel 56. 1. Binnen de bebouwde kom moeten bestuurders aan bestuurders van een autobus de gelegenheid geven 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.

2. Het eerste lid geldt niet voor bestuurders van een motorvoertuig dat behoort tot een militaire kolonne.

Paragraaf 25. Onnodig geluid

Artikel 57. Bromfietzers en bestuurders van een motorvoertuig mogen met hun voertuig geen onnodig geluid veroorzaken.

Paragraaf 26. Gevarendriehoek

Artikel 58. 1. Stilstaande motorvoertuigen op meer dan twee wielen en aanhangwagens moeten worden aangeduid door een gevarendriehoek, indien het voertuig een obstakel vormt dat door naderende bestuurders niet tijdig als zodanig kan worden opgemerkt.

2. De gevarendriehoek moet goed zichtbaar op de weg worden geplaatst op een afstand van ongeveer 30 meter van het voertuig en in de richting van het verkeer waarvoor het voertuig gevaar oplevert.

3. Het eerste lid geldt niet wanneer knipperend waarschuwingslicht wordt gevoerd.

Paragraaf 27. Autogordels

Artikel 59. 1. Bestuurders van een motorvoertuig moeten gebruik maken van de voor hen bestemde autogordel.

2. Naast de bestuurder gezeten passagiers van deze voertuigen moeten eveneens van de voor hen bestemde autogordels gebruik maken. Kinderen jonger dan 12 jaar mogen de driepuntsgordel als heupgordel gebruiken.

3. Het eerste lid geldt niet tijdens het vervoer van passagiers tegen vergoeding in de zin van de Wet personenvervoer.

4. Het tweede lid geldt niet voor kinderen jonger dan 12 jaar, indien zij zijn gezeten in een door Onze Minister goedgekeurd kinderzitje.

5. Het eerste en tweede lid gelden niet voor personen woonachtig in het buitenland die overeenkomstig de aldaar geldende wettelijke voorschriften van de verplichting tot het gebruik maken van een autogordel zijn vrijgesteld.

Paragraaf 28. Helmen

Artikel 60. 1. Bestuurders en passagiers van een bromfiets en van een motorfiets moeten een goed passende helm dragen die door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd is bevestigd en die door Onze Minister is goedgekeurd voor de betrokken categorie en is voorzien van een door Onze Minister vastgesteld goedkeuringsmerk.

2. Het eerste lid geldt niet voor bestuurders en passagiers van een snorfiets.

Paragraaf 29. Zitplaats kinderen op fietsen en bromfietsen

Artikel 61. Fietsers en bromfietzers mogen slechts kinderen beneden acht jaren vervoeren indien zij zijn gezeten op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten.

HOOFDSTUK III. VERKEERSTEKENS

Paragraaf 1. Algemene bepalingen

Artikel 62. Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Artikel 63. Verkeerstekens gaan boven verkeersregels, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens.

Artikel 64. Verkeerslichten gaan boven verkeerstekens die de voorrang regelen.

Paragraaf 2. Verkeersborden

Artikel 65. 1. Verkeersborden zijn van toepassing over de hele breedte van de weg waarop zij zijn geplaatst.

2. Ingeval een weg is verdeeld in rijstroken kan de toepassing worden beperkt tot één of meer rijstroken.

3. De verkeersborden E1, E2 en E3 van bijlage I gelden slechts voor de zijde van de weg alwaar zij zijn geplaatst.

4. Het parkeren van een voertuig en het plaatsen van een fiets en van een bromfiets is echter toegestaan op de daartoe bestemde weggedeelten.

Artikel 66. Indien boven een verkeersbord het woord «zone» is aangebracht geldt het verkeersbord in het aldus aangeduide gebied.

Artikel 67. 1. Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst.

2. Symbolen op onderborden hebben dezelfde betekenis als die welke in bijlage I zijn opgenomen.

3. Ingeval op een onderbord uitsluitend symbolen voorkomen, houdt dit in dat het verkeersbord slechts geldt voor de op het onderbord bedoelde categorieën weggebruikers.

4. Ingeval op een onderbord het woord «uitgezonderd» voorkomt, houdt dit in dat het verkeersbord niet geldt voor de op het onderbord bedoelde categorieën weggebruikers.

Paragraaf 3. Verkeerslichten

Artikel 68. 1. Bij driekleurige verkeerslichten betekent:

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

2. Indien in een driekleurig verkeerslicht of in een daaraan toegevoegd éénkleurig verkeerslicht een verlichte pijl zichtbaar is, geldt het licht uitsluitend voor de door de pijl aangegeven richting.

3. Indien een verlichte afbeelding van een fiets zichtbaar is, geldt het licht voor fietsers, bromfietzers en bestuurders van een invaliden-voertuig.

4. Bestuurders van een motorvoertuig dat behoort tot een militaire kolonne die het verkeerslicht bij groen licht is begonnen te passeren, mogen blijven doorgaan ook nadat een andere kleur licht zichtbaar is geworden.

5. Indien onder of bij een driekleurig verkeerslicht een bord is geplaatst met de tekst «Rechtsaf voor (brom)fietsers vrij» gelden het gele en het rode licht niet voor rechts afslaan fietsers, bromfietzers en bestuurders van een invaliden-voertuig.

6. Zij dienen alsdan het overige verkeer ter plaatse voor te laten gaan.

Artikel 69. 1. Bij tweekleurige verkeerslichten betekent:

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

2. Het tweede tot en met zesde lid van artikel 68 zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 70. 1. Bij tram/buslichten betekent:

- a. wit licht of wit knipperlicht: doorgaan;
- b. geel licht: stop; voor bestuurders die het licht zo dicht genaderd zijn dat stoppen redelijkerwijs niet meer mogelijk is: doorgaan;
- c. rood licht: stop.

2. Het witte licht en het witte knipperlicht gelden slechts voor de aangegeven richtingen.

3. De tram/buslichten gelden voor bestuurders van een tram en van een lijnbus, die de richting volgen waarop het licht betrekking heeft.

Artikel 71. Bij overweglichten betekent:

- a. wit knipperlicht: doorgaan;
- b. rood knipperlicht: stop.

Artikel 72. Bij bruglichten betekent rood licht of rood knipperlicht: stop.

Artikel 73. Bij rijstrooklichten betekent:

- a. groene pijl of maximumsnelheid, aangeduid door bord A3 van bijlage I: de rijstrook mag worden gebruikt;
- b. rood kruis: de rijstrook mag niet worden gebruikt;
- c. witte pijl: voorwaarschuwing rood kruis;

d. afbeelding van «BUS»: de rijstrook mag slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus.

Artikel 74. 1. Bij voetgangerslichten betekent:

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

2. Het rode licht kan worden vervangen door een geel knipperlicht als bedoeld in artikel 75.

Artikel 75. Geel knipperlicht betekent: gevaarlijk punt; voorzichtigheid geboden.

Paragraaf 4. Verkeerstekens op het wegdek

Artikel 76. 1. Een doorgetrokken streep heeft de volgende betekenis:

- a. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken met verkeer in beide richtingen dan wel op paden: de bestuurders mogen zich niet bevinden op het gedeelte van de rijbaan of het pad dat is bestemd voor het tegemoetkomende verkeer;
- b. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken voor verkeer in één richting dan wel op paden: de bestuurders mogen de streep niet overschrijden, tenzij zij naar links afslaan.

2. Het eerste lid geldt niet, indien rechts van de doorgetrokken streep een onderbroken streep wordt toegepast.

Artikel 77. Bestuurders mogen verdrijvingsvlakken niet gebruiken.

Artikel 78. Bestuurders van een motorvoertuig die op een kruispunt een bepaalde richting willen volgen moeten gebruik maken van de voorsorteerstrook waarin deze richting wordt aangegeven.

Artikel 79. Bestuurders moeten voor een voor hen bestemde stopstreep stoppen, indien stoppen op grond van dit besluit is verplicht.

Artikel 80. Haaietanden hebben de volgende betekenis: de bestuurders moeten voorrang geven aan bestuurders op de kruisende weg.

Artikel 81. Busbanen en busstroken mogen slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus.

HOOFDSTUK IV AANWIJZINGEN

Paragraaf 1. Verplichtingen weggebruikers

Artikel 82. 1. Weggebruikers zijn verplicht de in bijlage II vastgestelde aanwijzingen op te volgen die worden gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare ambtenaren.

2. Bestuurders zijn tevens verplicht de in bijlage II, onderdeel 5, vastgestelde aanwijzing om te stoppen op te volgen die wordt gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare verkeersbrigadiers.

Artikel 83. Weggebruikers zijn voorts verplicht te stoppen indien hen een stopteken wordt getoond dat bestaat uit een rode lamp dan wel uit een aan een politievoertuig aangebrachte transparant, waarin de

woorden «stop» of «stop politie» in rode letters tegen donkere achtergrond worden verlicht.

Paragraaf 2. Rangorde aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels

Artikel 84. Aanwijzingen gaan boven verkeerstekens en verkeersregels.

HOOFDSTUK V BIJZONDERE BEPALINGEN TEN BEHOEVE VAN INVALIDEN

Paragraaf 1. Uitzonderingen voor invaliden

Artikel 85. 1. Op bestuurders van een motorvoertuig op meer dan twee wielen waarin op de door Onze Minister voorgeschreven wijze een geldige en behoorlijk leesbare invalidenparkeerkaart is aangebracht en op bestuurders van een invalidenvoertuig zijn niet van toepassing de artikelen 25 en 46 alsmede artikel 62, voor zover het betreft bord E1 van bijlage I, mits in de twee laatste gevallen niet langer wordt geparkeerd dan drie uren.

2. In de gevallen, waarin niet langer dan drie uren mag worden geparkeerd, moeten bestuurders van een motorvoertuig duidelijk zichtbaar een parkeerschijf voeren waarop het tijdstip waarop met parkeren is begonnen wordt aangegeven.

Paragraaf 2. Buitenlandse invalidenparkeerkaarten

Artikel 86. Met een invalidenparkeerkaart worden gelijk gesteld de in het buitenland afgegeven parkeerkaarten voor invaliden, voor zover deze door Onze Minister zijn aangewezen.

HOOFDSTUK VI ONTHEFFINGEN EN VRIJSTELLINGEN

Paragraaf 1. Algemeen

Artikel 87. Door het bevoegde gezag kan ontheffing worden verleend van de artikelen 3, eerste lid, 4 tot en met 8, 10, 23, onderdelen b, c, f en g, 24, onderdelen a, b, d en e, 25, 42, 43 en 53 alsmede artikel 62 voor zover het betreft de verkeersborden C1, C2, C4, C6 tot en met C21, D2, D4 tot en met D7, E1 tot en met E3, E6, E7, F7, G1, G3, G7, G9, G11 en G13 en de verkeerstekens genoemd in de artikelen 76, 77, 78, voor zover het lijnbussen betreft, en 81.

Paragraaf 2. Openbare diensten

Artikel 88. Onze Minister kan van de bepalingen van dit besluit vrijstelling verlenen ten behoeve van openbare diensten of diensten die door Onze Minister daarmee zijn gelijkgesteld.

Paragraaf 3. Autogordels en kinderzitjes

Artikel 89. Door Onze Minister kan van artikel 59, eerste en tweede lid, ontheffing worden verleend.

Artikel 90. 1. Aan krachtens dit besluit verleende ontheffingen en vrijstellingen kunnen voorschriften worden verbonden.

2. Onze Minister kan regels stellen betreffende de in het eerste lid bedoelde voorschriften.

Paragraaf 5. Voorrangsvoertuigen

Artikel 91. Bestuurders van een voorrangsvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

HOOFDSTUK VII STRAFBEPALINGEN

Artikel 92. 1. Overtreding van de artikelen 3 tot en met 12, 14 tot en met 43, 45, 46, 49 tot en met 61, 62, met uitzondering van verkeersbord C22 van bijlage I, 82 en 83 alsmede van voorschriften die zijn verbonden aan op grond van dit besluit verleende ontheffingen of vrijstellingen is een strafbaar feit.

2. Bij veroordeling van de bestuurder van een motorvoertuig of van een bromfiets wegens een overtreding als bedoeld in het eerste lid kan hem de bevoegdheid om motorvoertuigen en bromfietsen te besturen voor ten hoogste twee jaren worden onttrokken.

HOOFDSTUK VIII OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 93. Gele doorgetrokken strepen als bedoeld in artikel 23, eerste lid, onderdeel g, hebben tot 1 januari 1995 de betekenis die is toegekend aan de gele onderbroken streep als bedoeld in artikel 24, eerste lid, onderdeel e.

Artikel 94. Verkeersbord J7, opgenomen in bijlage I, heeft tot 1 januari 1995 de betekenis: Steile helling of gevaarlijke daling.

Artikel 95. De voor 16 juli 1988 in woonerven geplaatste borden «woonerf» en «einde woonerf» zoals deze bij koninklijk besluit van 27 augustus 1976, Stb. 453, waren vastgesteld, blijven tot 16 juli 1998 van kracht.

Artikel 96. De in de rechterkolom genoemde borden volgens het model van bijlage II, behorende bij het in artikel 119 bedoelde reglement, blijven van kracht. Zij hebben de betekenis die is toegekend aan de overeenkomstige in de linkerkolom genoemde borden opgenomen in bijlage I van het RVV 1990.

Bijlage I RVV 1990	Bijlage II RVV 1966
A1	1
A2	2
A4	1a (eerste model)
A5	2a (eerste model)
B1	6
B2	7
B3	8
B4	8 (uitgevoerd conform onderschrift)
B5	8 (uitgevoerd conform onderschrift)
B7	10

Bijlage I RVV 1990	Bijlage II RVV 1966
C3	13
C4	14
C6	17
C7	17a
C8	17b
C10	18
C11	19
C12	20
C13	21
C14	22
C15	23
C16	27
C17	32
C18	33
C19	34
C20	35
C21	36
C22	98a
D1	15
D2	16
D3	63
D4 tot en met D6	46 en 47
E3	52
E4	99
E5	54a
E6	54b en 54c
E7	54d
E8	99 (met onderbord waarop de betrokken categorie is aangegeven)
E9	99a
E10	53
E11	54
F1	40
F2	41
F3	42
F4	43
F5	44
F6	45
F7	48
F8	55
G1	57a
G2	58a
G3	57b
G4	58b
G5	57c
G6	58c
G7	61
G11	59
G13	60
H1	3 en 4
H2	5
J2	66
J3	67
J4	69
J5	68
J1	73
J15	79
J16	80
J20	82
J21	83
J22	84

Bijlage I RVV 1990	Bijlage II RVV 1966
J23	84
J24	87
J25	85
J26	86
J27	88
J28	89
J29	91
J31	93
J33	94a
J34	94b
J35	94c
J37	90
K14	98
L2	96
L3	102
L4	100
L8	101, onderdeel a
L9	101, onderdeel b

Artikel 97. Bewegwijzeringsborden, geplaatst voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, blijven van kracht totdat zij door in bijlage I vastgestelde borden zijn vervangen.

Artikel 98. Tot 1 januari 2000 blijven de borden 37 en 38 van bijlage II, behorende bij het in artikel 119 bedoelde reglement, van kracht. De in het Wegenverkeersreglement vervatte bepalingen die betrekking hebben op onverharde wegen gelden tot deze datum ook ten aanzien van door deze borden aangeduide wegen.

Artikel 99. Ontheffingen, verleend uit kracht van het in artikel 119 bedoelde reglement, worden geacht op grond van dit besluit te zijn verleend.

HOOFDSTUK IX WIJZIGING VAN HET WEGENVERKEERSREGLEMENT

Artikel 100. In het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377)¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- A. Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - 1. Onderdeel e van het eerste lid komt te luiden:
 - e. invalidenauto's: voertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van een invalide, niet breder zijn dan één meter en niet zijn uitgerust met een motor dan wel zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor;
 - 2. Onderdeel h van het eerste lid vervalt.
- B. In artikel 14 vervallen de zinsneden «of, indien de weg een verharde B-weg is, meer dan 2,20 m bedraagt» en «of, indien de weg een verharde B-weg is, van ten hoogste 3 m».
- C. In artikel 15, tweede lid, wordt «B-weg» telkens vervangen door: onverharde weg.

D. In artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de onderdelen a en c wordt «B-weg» telkens vervangen door: onverharde weg.
2. Onderdeel d vervalt.

E. Artikel 18, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de eerste volzin wordt «een B-weg» vervangen door: onverhard.
 - b. In de tweede volzin vervallen de zinsneden «of, indien de weg een verharde B-weg, ten hoogste 2,60 m» en «of, indien de weg een verharde B-weg is, van ten hoogste 3 m».
2. In onderdeel b wordt «B-weg» vervangen door: onverhard.
3. De onderdelen e en f vervallen.

F. Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19. Het is de bestuurder van een motorvoertuig, waardoor een aanhangwagen als bedoeld in artikel 70 wordt voortbewogen, verboden daarmede te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmede te doen of te laten rijden indien de hoogte, de lading meegerekend, van de aanhangwagen meer dan 4 m of de breedte, de lading meegerekend, meer dan 2.60 m bedraagt.

G. In artikel 66, onderdeel n, en in artikel 67, onderdeel c, tweede volzin, wordt «paragraaf 8 van Hoofdstuk II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» telkens vervangen door: de paragrafen 13 en 14 van hoofdstuk II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

H. Het vierde lid van artikel 84 komt te luiden:

4. Invaliden voertuigen behoeven slechts aan de voor deze voertuigen in de tabel met betrekking tot verlichting opgenomen eisen te voldoen indien met deze voertuigen een rijbaan of een fietspad wordt gevolgd.

I. Kolom EE van de tabel, behorende bij artikel 84, wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden: Bromfietsen op meer dan twee wielen; bromfietsen met zijspanwagen; bromfietsen met aanhangwagen.
2. In punt 6 wordt «bromfietsen op drie wielen met één voorwiel» vervangen door: Bromfietsen op drie wielen met één voorwiel en bromfietsen met aanhangwagen.
3. Punt 12 wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de tweede volzin wordt de zinsnede «en aan het wiel van de zijspanwagen» vervangen door: , aan het wiel van de zijspanwagen en aan de wielen van de aanhangwagen.
 - b. In de voorlaatste en laatste volzin wordt de zinsnede «Bromfietsen op drie wielen met één voorwiel» telkens vervangen door: Bromfietsen op drie wielen met één voorwiel en bromfietsen met aanhangwagen.
4. Onderdeel b van punt 16 wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de eerste alinea wordt «bij bromfietsen met twee achterwielen» vervangen door: bij bromfietsen met twee achterwielen en bij bromfietsen met aanhangwagen en wordt «linker achterspatbord van de bromfiets» vervangen door: linker achterspatbord van de bromfiets onderscheidenlijk aanhangwagen.
 - b. In de voorlaatste alinea wordt «bromfietsen op drie wielen met één voorwiel» vervangen door: bromfietsen op drie wielen met één voorwiel en bromfietsen met aanhangwagen en wordt «linker achterspatbord van de bromfiets» vervangen door: linker achterspatbord van de bromfiets onderscheidenlijk aanhangwagen.

c. De laatste alinea komt te luiden: De afzonderlijke witte reflector van bromfietsen met één voorwiel en bromfietsen met aanhangwagen, waarbij de breedte van de bromfiets of van de aanhangwagen meer dan 0.75 m bedraagt, moet zijn aangebracht op de uiterste linkerkant van de bromfiets, onderscheidenlijk de aanhangwagen, en moet naar voren zijn gericht.

J. Na artikel 101a wordt een artikel toegevoegd dat luidt:

Artikel 101b. Het is degene die rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (Stb. 1974, 346) geeft in het kader van de opleiding voor het praktijk-examen voor rijbewijs B, C, D of E verboden zodanig rijonderricht te geven tenzij aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a. Het motorvoertuig waarmee wordt gereden dient te zijn voorzien van:

1e inrichtingen die zo zijn aangebracht dat de rijinstructeur daarmee de bedrijfsrem en de koppeling vanaf zijn zitplaats doeltreffend kan bedienen. Indien het motorvoertuig is uitgerust met een automatische koppeling moet het zijn voorzien van een andere inrichting waarmee de rijinstructeur de aandrijving van het voertuig door de motor kan onderbreken;

2e een binnen- en een buitenspiegel waarmee de rijinstructeur het achter en rechts naast hem gelegen weggedeelte kan overzien, indien het een motorvoertuig betreft voor het besturen waarvan een rijbewijs B is vereist;

3e twee of meer buitenspiegels waarmee de rijinstructeur het rechts en links naast en achter hem gelegen weggedeelte kan overzien, indien het een motorvoertuig betreft voor het besturen waarvan een rijbewijs C, D of E is vereist;

4e een door Onze Minister vastgestelde aanduiding, aangebracht op de wijze zoals door Onze Minister is voorgeschreven.

b. Degene die het motorvoertuig onder toezicht bestuurt mag niet de bevoegdheid tot het besturen van motorvoertuigen zijn ontzegd, zijn rijbewijs mag niet zijn ingevorderd en zijn rijbewijs mag niet zijn ingenomen krachtens de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Stb. 1989, 300).

c. Op naam van degene die onder toezicht een vrachtauto of een autobus bestuurt, dient een rijbewijs B te staan.

d. Op naam van degene die onder toezicht een motorvoertuig bestuurt waarvoor rijbewijs E is vereist, dient een rijbewijs te staan dat geldig is voor het besturen van het trekkend motorvoertuig.

K. Artikel 123 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «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,» vervangen door: «17, 18, 19,».

2. In het derde lid wordt «het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3. Onder vernummering van het vijfde lid tot en met het achtste lid tot het vierde tot en met het zevende lid vervalt het vierde lid.

L. In artikel 124 wordt «101a of 123, vierde of zesde lid» vervangen door: 101a, 101b of 123, vijfde lid.

HOOFDSTUK X WIJZIGING VAN DE BIJLAGE, BEHORENDE BIJ HET WEGENVERKEERSREGLEMENT

Artikel 101. De paragrafen 19, 20 en 21 van de bijlage, behorende bij het Wegenverkeersreglement, vervallen.

HOOFDSTUK XI WIJZIGING VAN ANDERE BESLUITEN

Artikel 102. Het besluit van 22 november 1967 (Stb. 633)² ter uitvoering van artikel 45 van de Wegenverkeerswet (vaststelling van nadere regelen ten aanzien van motorvoertuigen, fietsen en andere voertuigen) wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «en van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: , het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

2. Onderdeel C komt te luiden:

C. van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de artikelen 1, 2, eerste en tweede lid, 3 tot en met 8, 10 tot en met 21, 22 met uitzondering van onderdeel b, 23 tot en met 28, 32, derde lid, 34 tot en met 36, 41, 43 tot en met 52, 54 tot en met 57, 60 tot en met 92 alsmede de bijlagen I en II.

3. Na onderdeel C wordt toegevoegd:

D. van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer de artikelen 1 tot en met 8, 49 tot en met 51 en 53 tot en met 63.

Artikel 103. Het besluit van 22 november 1967 (Stb. 634) ter uitvoering van artikel 45 van de Wegenverkeerswet (vaststelling van nadere regelen ten aanzien van militairen te voet) wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «en van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: , het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

2. Onderdeel C komt te luiden:

C. van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de artikelen 1, 2, tweede lid, 4, 9, 16, 37, 42, 43, derde lid, 44, 50, 62 tot en met 75, 79, 82 tot en met 84, 92, eerste lid, alsmede de bijlagen I en II.

3. Na onderdeel C wordt toegevoegd:

D. van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer de artikelen 1 tot en met 8, 49 tot en met 51 en 53 tot en met 63.

Artikel 104. Het Besluit van 29 februari 1984 (Stb. 117) tot vaststelling van regelen ter uitvoering van artikel II van de Wet van 2 december 1982 (Stb. 733), houdende voorlopige voorzieningen in verband met de voorgenomen intrekking van het koninklijk besluit van 10 april 1939 (Stb. 181) wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel I wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel C komt te luiden:

C. van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de artikelen 1, 2, eerste en tweede lid, 3 tot en met 8, 10 tot en met 21, 22, met uitzondering van onderdeel b, 23 tot en met 28, 32, derde lid, 34 tot en met 36, 41, 43 tot en met 52, 54 tot en met 57 en 60 tot en met 92 alsmede de bijlagen I en II.

2. Na onderdeel C wordt toegevoegd:

D. van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer de artikelen 1 tot en met 8, 49 tot en met 51 en 53 tot en met 63.

B. Artikel II wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel B komt te luiden:

B. van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de artikelen 1, 2, tweede lid, 4, 9, 16, 37, 42, 43, derde lid, 44, 50, 62 tot en met 75, 79, 82 tot en met 84 en 92, eerste lid, alsmede de bijlagen I en II.

2. Na onderdeel B wordt toegevoegd:

C. van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer de artikelen 1 tot en met 8, 49 tot en met 51 en 53 tot en met 63.

Artikel 105. De bijlage, behorende bij het besluit van 11 oktober 1974 (Stb. 633)³, houdende vaststelling van eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, wordt als volgt gewijzigd:

Punt 3 van onderdeel A van hoofdstuk IV komt te luiden:

3. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Grondige kennis van alle daarin opgenomen bepalingen alsmede van de bijlagen I en II.

Artikel 106. Het besluit eisen secundaire, tertiaire en quartaire wegen (Stb. 1968, 416) wordt als volgt gewijzigd: In artikel 3, onderdeel d, en artikel 9, onderdeel c, wordt «artikel 109 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» telkens vervangen door: artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Artikel 107. Het besluit van 25 januari 1977 (Stb. 152)⁴, houdende vaststelling van een algemeen reglement voor de dienst op de hoofd- en lokaalspoorwegen (Stb. 1977, 152), wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «van Andreaskruisen volgens model 75 of 76 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: van Andreaskruisen volgens model J12 of J13 van bijlage I, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

2. In het tweede lid wordt «een bord volgens model 72» vervangen door: een bord volgens model J10 en wordt «een bord volgens model 73 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: een bord volgens model J11 van bijlage I, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3. In het derde lid wordt «bakens volgens model 74 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: bakens volgens het bij ministeriële regeling vastgestelde model.

4. In het vijfde lid wordt «borden volgens model 10 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: borden volgens model B7 van bijlage I, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

B. Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd: In het eerste lid, onderdeel g, wordt «artikel 110 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: artikel 68 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Artikel 108. Het besluit registratie justitiële gegevens (Stb. 1958, 467)⁵ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 2, onderdeel 1 onder b, wordt «8, jo bord 1 van bijlage II (voorzover motorvoertuigen betreffende), 51 en 52 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens» vervangen door: 20, onderdeel a, 21, onderdeel a en 62 van het Reglement

verkeersregels en verkeerstekens 1990 jo bord A1 of A3 van bijlage I (voor zover motorvoertuigen betreffende).

Artikel 109. Het besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide (Stb. 1987, 33) wordt als volgt gewijzigd: In artikel 1 wordt «motorvoertuig: een motorvoertuig in de zin van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: motorvoertuig: een motorvoertuig in de zin van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 110. Het besluit luchtkwaliteit koolstofmonoxide en lood (Stb. 1987, 34) wordt als volgt gewijzigd: In artikel 1 wordt «motorvoertuig: een motorvoertuig in de zin van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: motorvoertuig: een motorvoertuig in de zin van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 111. Het Helmenbesluit (Warenwet) (Stb. 1975, 517) wordt als volgt gewijzigd:

A. Onderdeel c van artikel 1 komt te luiden:
c. reglement: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

B. In Artikel 4 wordt «artikel 94a, tweede lid,» vervangen door: artikel 60, eerste lid,

C. In artikel 5 wordt «artikel 97a, tweede lid,» vervangen door: artikel 60, eerste lid,

Artikel 112. Het Wasmiddelenbesluit (Warenwet) (Stb. 1977, 41)⁶ wordt als volgt gewijzigd: Artikel 7, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. een gevaarsteken volgens het model, afgebeeld in bijlage I, hoofdstuk J, onder nr J37, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 113. Het Speelgoedbesluit (Warenwet) (Stb. 1985, 751)⁷ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 19, achtste lid, onderdeel b, wordt «een gevaarsteken volgens het model, zoals afgebeeld in bijlage II, hoofdstuk II, onder nr. 90, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: een gevaarsteken volgens het model, zoals afgebeeld in bijlage I, hoofdstuk J, onder nr. J37, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 114. Het Veiligheidsbesluit voor fabrieken of werkplaatsen 1938 (Stb. 872)⁸ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 188b, tweede lid, wordt «het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 115. Het Electrotechnisch Veiligheidsbesluit 1938 (Stb. 873)⁹ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 54b, tweede lid, wordt «het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 116. Het Veiligheidsbesluit loodwit (Stb. 1939, 865)⁹ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 9b, tweede lid, wordt «het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 117. Het Landbouwveiligheidsbesluit (Stb. 1950, K107)¹⁰ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 76b, tweede lid, wordt «het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

Artikel 118. Het Veiligheidsbesluit Stuwadoorsarbeid (Stb. 1950, K519)⁹ wordt als volgt gewijzigd: In artikel 179b, tweede lid, wordt «het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)» vervangen door: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459).

HOOFDSTUK XII INTREKKING RVV 1966

Artikel 119. Het koninklijk besluit van 4 mei 1966 (Stb. 181) wordt ingetrokken.

HOOFDSTUK XIII INWERKINGTREDING

Artikel 120. De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden gesteld.

HOOFDSTUK XIV CITEERTITEL

Artikel 121. Dit besluit kan worden aangehaald als «Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990» of als «RVV 1990».

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.

Tavarnelle, 26 juli 1990

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maj-Weggen

Uitgegeven de *elfde* oktober 1990

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

¹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 25 april 1989, Stb. 120

² Gewijzigd bij koninklijk besluit van 12 januari 1977, Stb. 32

³ Gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 december 1983, Stb. 662

⁴ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 januari 1987, Stb. 19

⁵ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 3 juli 1989, Stb. 261

⁶ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 december 1987, Stb. 681

⁷ Gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 december 1987, Stb. 681

⁸ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 30 augustus 1989, Stb. 416

⁹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 mei 1982, Stb. 408

¹⁰ Laatstelijk gewijzigd bij de wet van 21 maart 1988, Stb. 116

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 november 1990, nr. 221.

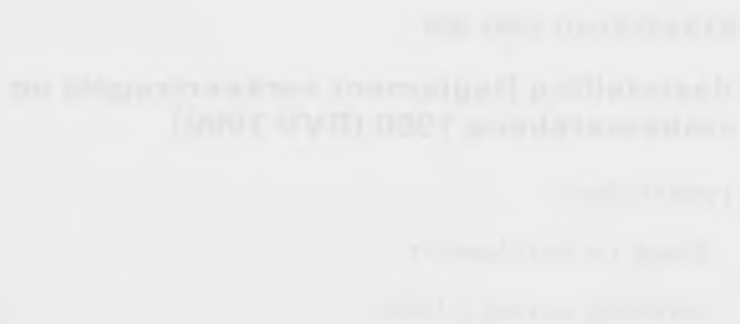
STAATSBLAD 1990, 459

**Vaststelling Reglement verkeersregels en
verkeerstekens 1990 (RVV 1990)**

VERBETERING

Bijlage 1 is fout afgedrukt.

Deze dient als volgt te luiden:



Noot

Ingeval de in deze bijlage opgenomen borden op een elektronisch signaleringsbord worden weergegeven kan het zwarte symbool in wit worden uitgevoerd en het witte veld in zwart.

Bord



Omschrijving

A 1

Maximumsnelheid

Bord



Omschrijving

A 2

Einde maximumsnelheid

Bord



Omschrijving

A 3

Maximumsnelheid op een electronisch signaleringsbord

Bord



Omschrijving

A 4

Adviessnelheid

Bord



Omschrijving

A 5

Einde adviessnelheid

Bord



Omschrijving

Voorrangsweg

B 1

Bord



Omschrijving

Einde voorrangsweg

B 2

Bord



Omschrijving

Voorrangskruispunt

B 3

Bord



Omschrijving

Voorrangskruispunt
Zijweg links

B 4

Bord



Omschrijving

Voorrangskruispunt
Zijweg rechts

B 5

Bord



Omschrijving

B 6

Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

Bord



Omschrijving

B 7

Stop; verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

Bord



Omschrijving

Gesloten in beide richtingen voor bestuurders

C 1

Bord



Omschrijving

Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor bestuurders

C 2

Bord



Omschrijving

Eenrichtingsweg

C 3

Bord



Omschrijving

Eenrichtingsweg

C 4

Bord



Omschrijving

Inrijden toegestaan

C 5

Bord



Omschrijving

C 6

Gesloten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen

Bord



Omschrijving

C 7

Gesloten voor vrachtauto's

Bord



Omschrijving

C 8

Gesloten voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h

Bord



Omschrijving

C 9

Gesloten voor ruiters, vee, wagens en motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h alsmede fietsen, bromfietsen en invalidervoertuigen

Bord



Omschrijving

C10

Gesloten voor motorvoertuigen met aanhangwagen

Bord		Omschrijving Gesloten voor motorfietsen	C 11
Bord		Omschrijving Gesloten voor alle motorvoertuigen	C 12
Bord		Omschrijving Gesloten voor bromfietsen en voor invaliden­voertuigen met in werking zijnde motor	C 13
Bord		Omschrijving Gesloten voor fietsen en voor invaliden­voertuigen zonder motor	C 14
Bord		Omschrijving Gesloten voor fietsen, bromfietsen en invaliden­voertuigen	C 15

Bord



Omschrijving

C 16

Gesloten voor voetgangers

Bord



Omschrijving

C 17

Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, langer zijn dan op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

C 18

Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

C 19

Gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, hoger zijn dan op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

C 20

Gesloten voor voertuigen waarvan de aslast hoger is dan op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

C 21

Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

C 22

Gesloten voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen

Bord



Omschrijving

D 1

Verkeersplein; verplichte rijrichting

Bord



Omschrijving

D 2

Gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft

Bord



Omschrijving

D 3

Bord mag aan beide zijden worden voorbijgegaan

Bord



Omschrijving

D 4

Gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

D 5

Gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

D 6

Gebod tot het volgen van één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven

Bord



Omschrijving

D 7

Gebod tot het volgen van één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven

Bord



Omschrijving

E 1

Parkeerverbod

Bord



Omschrijving

E 2

Verbod stil te staan

Bord



Omschrijving

E 3

Verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen

Bord



Omschrijving

E 4

Parkeergelegenheid

Bord



Omschrijving

E 5

Taxistandplaats; tevens parkeerverbod voor andere voertuigen

Bord



Omschrijving

E 6

Parkeergelegenheid voor het motor- of invalidervoertuig dat door of t.b.v. het vervoer van invaliden wordt gebruikt; tevens parkeerverbod voor andere voertuigen

Bord



Omschrijving

E 7

Gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen; tevens parkeerverbod voor andere voertuigen

Bord



Omschrijving

E 8

Parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuigcategorie die op het bord is aangegeven; tevens parkeerverbod voor andere voertuigcategorieën

Bord



Omschrijving

E 9

Parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders

Bord



Omschrijving

E 10

Parkeerschijf-zone met verplicht gebruik van parkeerschijf, tevens parkeerverbod indien er langer wordt geparkeerd dan de parkeerduur die op het bord is aangegeven

Bord



Omschrijving

E 11

Einde parkeerschijf-zone met verplicht gebruik van parkeerschijf

Bord



Omschrijving

E 12

Parkeergelegenheid voor openbaar-vervoer-reizigers bij een Parkeer en Reis halte

Bord



Omschrijving

E 13

Parkeergelegenheid ten behoeve van carpoolers

Bord



Omschrijving

F 1

Verbod voor motorvoertuigen om elkaar onderling in te halen

Bord



Omschrijving

F 2

Einde verbod voor motorvoertuigen om elkaar onderling in te halen

Bord



Omschrijving

F 3

Verbod voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen

Bord



Omschrijving

F 4

Einde verbod voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen

Bord



Omschrijving

F 5

Verbod voor bestuurders door te gaan bij nadering van verkeer uit tegen-
gestelde richting

Bord



Omschrijving

F 6

Bestuurders uit tegengestelde richting moeten verkeer dat van deze richting nadert voor laten gaan

Bord



Omschrijving

F 7

Keerverbod

Bord



Omschrijving

F 8

Einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden

Bord



Omschrijving

F 9

Einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden en adviezen op een elektronisch signaleringsbord

Bord



Omschrijving

F 10

Stop. In het bord kan worden aangegeven door wie of waarom het bord wordt toegepast

Bord



Omschrijving

G 1

Autosnelweg

Bord



Omschrijving

G 2

Einde autosnelweg

Bord



Omschrijving

G 3

Autoweg

Bord



Omschrijving

G 4

Einde autoweg

Bord



Omschrijving

G 5

Erf

Bord



Omschrijving

G 6

Einde erf

Bord



Omschrijving

G 7

Voetpad

Bord



Omschrijving

G 8

Einde voetpad

Bord



Omschrijving

G 9

Ruiterpad

Bord



Omschrijving

G 10

Einde ruiterpad

Bord



Omschrijving

G 11

Verplicht fietspad

Bord



Omschrijving

G 12

Einde verplicht fietspad

Bord



Omschrijving

G 13

Onverplicht fietspad

Bord



Omschrijving

G 14

Einde onverplicht fietspad

Bord

Omschrijving

H 1

Bebouwde kom



Bord

Omschrijving

H 2

Einde bebouwde kom



Bord



Omschrijving

Slecht wegdek

J 1

Bord



Omschrijving

Bocht naar rechts

J 2

Bord



Omschrijving

Bocht naar links

J 3

Bord



Omschrijving

S-bocht(en), eerst naar rechts

J 4

Bord



Omschrijving

S-bocht(en), eerst naar links

J 5

Bord



Omschrijving

J 6

Steile helling

Bord



Omschrijving

J 7

Gevaarlijke daling

Bord



Omschrijving

J 8

Gevaarlijk kruispunt

Bord



Omschrijving

J 9

Verkeersplein

Bord



Omschrijving

J 10

Overweg met slagbomen

Bord



Omschrijving

J 11

Overweg zonder slagbomen

Bord



Omschrijving

J 12

Overweg met enkel spoor

Bord



Omschrijving

J 13

Overweg met twee of meer sporen

Bord



Omschrijving

J 14

Tram(kruising)

Bord



Omschrijving

J 15

Beweegbare brug

Bord



Omschrijving

J 16

Werk in uitvoering

Bord



Omschrijving

J 17

Rijbaanversmalling

Bord



Omschrijving

J 18

Rijbaanversmalling rechts

Bord



Omschrijving

J 19

Rijbaanversmalling links

Bord



Omschrijving

J 20

Slipgevaar

Bord



Omschrijving

Kinderen

J 21

Bord



Omschrijving

Voetgangersoversteekplaats

J 22

Bord



Omschrijving

Voetgangers

J 23

Bord



Omschrijving

Fietzers en bromfietzers

J 24

Bord



Omschrijving

Losliggende stenen

J 25

Bord



Omschrijving

J 26

Kade of rivieroever

Bord



Omschrijving

J 27

Groot wild

Bord



Omschrijving

J 28

Vee

Bord



Omschrijving

J 29

Tegenliggers

Bord



Omschrijving

J 30

Laagvliegende vliegtuigen

Bord



Omschrijving

Zijwind

J 31

Bord



Omschrijving

Verkeerslichten

J 32

Bord



Omschrijving

File

J 33

Bord



Omschrijving

Ongeval

J 34

Bord



Omschrijving

Slecht zicht door sneeuw, regen of mist

J 35

Bord



Omschrijving

J 36

IJzel of sneeuw

Bord



Omschrijving

J 37

Gevaar (de aard van het gevaar is aangegeven op het onderbord)

Bord



Omschrijving

K 1

Lage beslissingswegwijzer langs autosnelweg voor de doorgaande richting, met interlokale doelen en routenummer autosnelweg

Bord



Omschrijving

K 2

Voorwegwijzer langs autosnelweg voor de afgaande richting, met afstandaanduiding, interlokale doelen (bovenste doel = afritnaam), verwijzing naar vliegveld/luchthaven en routenummer niet-autosnelweg

Bord



Omschrijving

K 3

Beslissingswegwijzer langs autosnelweg voor de afgaande richting naar een verzorgingsplaats, met de naam van de parkeerplaats en symbolen die de aard van de voorzieningen aangeven

Bord



Omschrijving

K 4

Hoge beslissingswegwijzer langs autosnelweg met rijstrookpaneel voor de doorgaande richting en aftakkingspaneel voor de afgaande richting, met interlokale doelen, routenummers autosnelwegen en Europese hoofdroutes

Bord



Omschrijving

K 5

Voorwegwijzer langs niet-autosnelweg, met interlokale doelen, routenummers, viaductsymbool en aanduiding industrieterrein

Bord



Omschrijving

K 6

Beslissingswegwijzer langs niet-autosnelweg met interlokale doelen en routenummer niet-autosnelweg

Bord

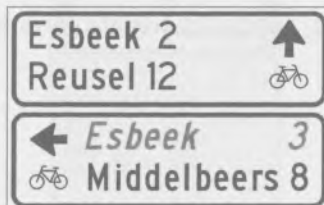


Omschrijving

K 7

Wegwijzer voor fietsers en bromfietzers (handwijzer), met lokaal doel, interlokaal doel, stedelijk fietsroutennummer (boven), en met interlokale doelen en interlokaal fietsroutennummer (onder)

Bord



Omschrijving

K 8

Wegwijzer voor fietsers en bromfietzers (stapelbord), met interlokale doelen en een via een alternatieve route te bereiken doel (cursief)

Bord



Omschrijving

K 9

Omleiding. Maatregel op voorwegwijzer langs niet-autosnelweg

Bord



Omschrijving

K 10

Voorwegwijzer binnen de bebouwde kom met interlokaal doel, lokaal doel, een dagrecreatiecentrum, objecten en stadsroutenummers

Bord



Omschrijving

K 11

Voorsorteren op niet-autosnelweg. Bord met interlokale doelen, route-nummers en verwijzing naar autosnelweg

Bord



Omschrijving

K 12

Wijkwegwijzer binnen de bebouwde kom, met wijknamen (in verkeersgebieden)

Bord



Omschrijving

K 13

Wijkwegwijzer binnen de bebouwde kom, met wijknummers (in verkeersgebieden)

Bord



Omschrijving

K 14

Route voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen

Bord

Omschrijving

L 1



Hoogte onderdoorgang



Bord

Omschrijving

L 2



Voetgangersoversteekplaats



Bord

Omschrijving

L 3



Bushalte/tramhalte



Bord

Omschrijving

L 4



Voorsorteren



Bord

Omschrijving

L 5



Einde rijstrook



Bord



Omschrijving

L 6

Splitsing

Bord



Omschrijving

L 7

Aantal doorgaande rijstroken

Bord



Omschrijving

L 8

Doodlopende weg

Bord



Omschrijving

L 9

Vooraanduiding doodlopende weg

Bord



Omschrijving

L 10

Vooraanduiding verkeersmaatregel voor de aangegeven richting

Bord



Omschrijving

L 11

Verkeersbord geldt alleen voor de aangegeven rijstrook/rijstroken

Bord



Omschrijving

L 12

Verkeersbord geldt alleen voor de aangegeven rijstrook

's-Gravenhage, 29 januari 1991

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

Aanwijzing



Omschrijving

1

Algemeen stopteken

Aanwijzing



Omschrijving

2

Stopteken voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van voren nadert

Aanwijzing



Omschrijving

3

Stopteken voor het verkeer, dat de verkeersregelaar van achteren nadert

Aanwijzing



Omschrijving

4

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

Aanwijzing



Omschrijving

5

Stopteken door verkeersbrigadier met toepassing van bord F10

Introduction

1. Introduction

2. Methodology

3. Results

4. Discussion

5. Conclusion

The purpose of this study is to investigate the effects of various factors on the performance of the system.

The methodology employed in this study involves a series of experiments designed to measure the system's performance under different conditions.

The results of the experiments show that the system's performance is significantly affected by the input parameters.

The discussion of the results highlights the importance of optimizing the input parameters for better system performance.

In conclusion, the study demonstrates that the system's performance can be improved by adjusting the input parameters.

NOTA VAN TOELICHTING

«Ieder heeft in gelijke mate aanspraak op een veilig gebruik van de weg»¹

I. Inleiding

Het wegverkeer heeft behoefte aan verkeersregels. Het verkeer is zo massaal geworden, er zijn zo veel verschillende typen wegen en zo veel soorten voertuigen dat het verkeer zonder regels een chaos zou worden. En wat nog erger is: het aantal verkeersslachtoffers zou niet zijn te overzien. Daarom is er behoefte aan regels om het verkeer te ordenen. Daarom ook is er behoefte aan verkeerstekens om de weggebruikers ter plaatse te kunnen laten weten wat er van hen wordt verwacht.

En die regels en tekens zijn er dan ook gekomen. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens uit 1966² bevatte reeds een grote hoeveelheid regels en het aantal is in de loop der jaren enorm gegroeid. Hetzelfde geldt met betrekking tot de toepassing van verkeerstekens.

Het vaststellen van regels en het plaatsen van tekens zijn echter niet voldoende om de vrijheid van het verkeer en de veiligheid op de weg te bevorderen. Daarvoor is immers nodig dat die regels en tekens ook worden geëerbiedigd.

En daar ontstonden de problemen. Want enerzijds gingen de weggebruikers zich steeds mondiger gedragen door zelf te beoordelen of de regel en het teken in de gegeven situatie en op het bewuste tijdstip op hen van toepassing dienden te zijn. Anderzijds was er een enorme groei van met name het gemotoriseerde verkeer waarvoor slechts een bescheiden infrastructuur beschikbaar was. Tevens bleken structurele aanpassingen van de weg veelal kostbaar, waardoor de wegbeheerders vaak geneigd waren goedkopere maatregelen te nemen in de vorm van de plaatsing van verkeerstekens. De handhaafbaarheid werd daarbij onvoldoende meegewogen. Ook overigens kon de handhaving van de regels door de politie geen gelijke tred houden met de toeneming van het verkeer en de verkeersvoorschriften.

Het nieuwe reglement alsmede het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is ontworpen om de beschreven problemen aan te pakken. Want de noodzakelijke ordening van het wegverkeer wordt slechts dan bereikt als een stelsel van regels en tekens wordt aangeboden dat geloofwaardig en handhaafbaar is. Langs die weg worden de belangen die aan het RVV ten grondslag liggen pas echt gediend. Het gaat hierbij niet uitsluitend maar wel in de eerste plaats om de veiligheid op de weg. Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid is immers niet in de eerste plaats beslissend of adequate verkeersregels worden vastgesteld maar of deze door het publiek worden geaccepteerd en nageleefd en bij niet-naleving door de politie worden gehandhaafd. Het verhogen van de acceptatie-graad en van de handhaafbaarheid kan slechts worden verwacht als de verkeersregels en verkeerstekens in de meest essentiële gevallen worden vastgesteld en toegepast. Het RVV 1990 beoogt hieraan wat de regels betreft te voldoen; het BABW doet hetzelfde ten aanzien van de toepassing van de verkeerstekens. Beide reglementen vervangen het RVV 1966. Voor een splitsing in twee reglementen – één voor de weggebruikers en één voor de wegbeheerders – is om wille van de duidelijkheid gekozen.

¹ Artikel 1, eerste lid, RVV 1966.

² Koninklijk besluit van 4 mei 1966, Stb. 181.

Het gaat te ver de vervanging van het RVV uit 1966 door het nieuwe reglement (RVV 1990) revolutionair te noemen. Maar «ingrijpend» is niets teveel gezegd. Het RVV 1990 breekt niet af wat in het RVV 1966 is opgebouwd. Het is veeleer een herschikking van het oude reglement, maar dan in een overzichtelijke vorm en eenvoudiger van aard.

Het RVV 1990 beoogt sanering. Het doet er niet nog eens een schepje bovenop met verbieden en gebieden. Het probeert hoofdzaken van bijzaken te scheiden. Het gaat uit van een ander verkeersbeeld dan een kwart eeuw geleden, het gaat ook uit van een ander soort verkeersdeelnemers. De mensen mogen in die jaren niet wezenlijk veranderd zijn, ze gaan wel anders met het verkeer om. In 1966 fietsten er nog mensen rond voor wie fietsen leren ooit in de rubriek rijonderricht was gevallen. Voor nieuwe generaties is de massamotorisering geen ontwikkeling maar een gegeven. Dat hoort consequenties te hebben.

De belangrijkste verandering is dat niet langer geprobeerd is voor elke denkbare situatie een regel voor te schrijven. Mensen kunnen dat toch niet allemaal onthouden, laat staan dat ze het onder druk naar de letter in praktijk kunnen brengen. Er is daarom gekozen voor regels die helder en geloofwaardig zijn.

Uit de opzet spreekt het besef dat regels zonder meer weinig uithalen. Ze moeten door de meerderheid van de mensen als redelijk worden ervaren, serieus worden genomen. En dan nog hoort zorgvuldige handhaving erbij. Om onwilligen te dwingen en welwillenden gemotiveerd te houden.

Een ander uitgangspunt is geweest dat aansluiting is gezocht bij verkeerspraktijken, niet bij illusies. En de praktijk leert dat de aanpassing van de weg vaak meer doet dan het plaatsen van een bord. Met dat feit moet elke wegbeheerder rekening houden.

Hoewel bekend was met welke intenties en uitgangspunten de revisie ter hand genomen werd, zullen velen enige tijd nodig hebben om met het resultaat vertrouwd te raken. Men kan echter niet zeggen dat het niet logisch voortvloeit uit wat vooraf ging. Daarvan getuigt het volgende hoofdstuk.

II. Recente historie

Een grondige revisie van het RVV 1966 heeft jaar en dag in de pen gezeten, maar in de praktijk bleef het bij correcties.

In 1968 en de jaren daarna kwamen internationaal vijf verkeersverdragen tot stand³. Deze dienden als vervanging van een reeks internationale afspraken, die deels nog van voor de tweede wereldoorlog dateerden. De massamotorisering in tal van landen vroeg eenvoudig om modernisering van de spelregels.

Nederland behoorde niet tot de ondertekenaars van de vijf verkeersverdragen. Wel zijn Nederlandse ambtenaren bij de totstandkoming betrokken geweest. Daaruit mocht men afleiden dat ons land bereid was tot de verdragen toe te treden. Dit is trouwens herhaaldelijk aan het parlement kenbaar gemaakt⁴.

Bij de totstandkoming van de vijf verdragen had Nederland de keus tussen toetreden en terstond de nationale wetgeving aanpassen, of eerst aanpassen en dan toetreden. Deze laatste volgorde is gekozen. Zo hield men het tempo in eigen hand.

³ Het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35), het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake verkeerstekens (Trb. 1974, 36), de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (Trb. 1974, 37), de op 1 mei 1971 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (Trb. 1974, 38) en het op 1 maart 1973 te Genève tot stand gekomen Protocol inzake tekens op het wegdek, aanvulling op de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld (Trb. 1975, 114).

⁴ Laatstelijk Kamerstukken II, 1989/90, 21300, hfdst. V, nr. 78.

Bij de voorbereiding van de aanpassing van het RVV 1966 aan de verkeersverdragen bleek al spoedig dat er in feite een nieuw reglement gemaakt moest worden. En als dat toch het geval was, dan diende men naar ieders oordeel de gelegenheid aan te grijpen om de regeling te moderniseren en waar mogelijk te vereenvoudigen.

Als gezegd is het daar niet van gekomen. De wettenmakers slaagden er niet in voldoende capaciteit in te zetten. Andere zaken kregen voorrang. En als het niet te vermijden was, werd het RVV 1966 keer op keer op onderdelen aangepast. Zo hebben wij er in de voorbije jaren toch de nodige nieuwe regels en nieuwe borden bij gekregen.

Bij het besluit de totale revisie weer ter hand te nemen en op nieuwe leest te schoeien, is het werk van twee commissies een stimulans geweest. Dat waren de commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen (commissie Geelhoed) en de commissie kleine criminaliteit (commissie Roethof).

De commissie Geelhoed heeft in haar eindbericht⁵ ruim aandacht geschonken aan de verkeerswetgeving. De commissie concludeerde⁶ dat de toepassing van de verkeerswetgeving omvangrijke beleidslasten met zich brengt, terwijl van een adequate handhaving in veel gevallen geen sprake is. Bovendien stelde de commissie vast dat veel verkeersdeelnemers de vanzelfsprekendheid en redelijkheid van tal van voorschriften en verkeerstekens niet meer inzien en zich er niet meer aan houden. Men zou het hele RVV kritisch moeten doornemen en zich per regel moeten afvragen:

1. Is de regel of het teken met het oog op de gehanteerde beleidsdoelstellingen beslist noodzakelijk? Zou niet aan de prudentie van de weggebruiker zelf overgelaten kunnen worden in de betrokken situatie zijn verkeersgedrag te bepalen?
2. Mag worden verwacht dat de regel of het teken bij de weggebruiker bekend zal zijn? Kan de regel niet worden vereenvoudigd?
3. Spreekt het verbod of gebod de weggebruiker voldoende aan om redelijke naleving reëel te maken?

Was dit allemaal al voldoende aanleiding om het RVV 1966 grondig door te lichten, in het interimrapport van de commissie Roethof uit 1984⁷ vindt men nog een aanmoediging: «Het ministerie van Verkeer en Waterstaat dient op korte termijn een begin te maken met een nadere analyse van het huidige bestand aan verkeersregels en verkeerstekens ten einde te schrappen wat bij nadere beschouwing kan worden gemist en aanpassingen door te voeren waar een teveel aan verfijning de effectiviteit van de regelgeving in de weg staat.»

In het rapport van de subcommissie Verkeer van de commissie Roethof⁸ zijn voor deze operatie de volgende criteria ontwikkeld:

1. Het moet vaststaan dat de regel of het geplaatste teken door het gros der weggebruikers vrijwillig zal worden nagevolgd.
2. De regel of het teken moet door de politie kunnen worden gehandhaafd.

⁵ Kamerstukken II, 1983/84, 17931, nr. 9.

⁶ Pag. 259 en verder van het eindbericht.

⁷ Pag's 55 en 56.

⁸ Bijlage V, pag's 103 en verder.

3. Politie, openbaar ministerie en rechterlijke macht moeten in staat zijn de verkeerszaken te verwerken.

4. Het verkeersbeleid en de daaruit voortkomende wetgeving dienen in de pas te lopen met het overige overheidsbeleid met betrekking tot het wegverkeer.

Het toenmalige kabinet heeft met de conclusies van de commissie Geelhoed ingestemd⁹. Het heeft ook ingestemd met de geciteerde aanbevelingen van de commissie Roethof. Dat laatste gebeurde in het beleidsplan Samenleving en criminaliteit¹⁰. Daarin¹¹ werd aangekondigd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de deregulering van het RVV prioriteit zou geven.

Werd bij voorafgaande pogingen het RVV 1966 op de helling te zetten mede vereenvoudiging beoogd, primair ging het om aanpassing aan internationale verdragen. En de aanzetten tot herziening waren regulerend van aard. Dit betekende dat bij de jongste opzet als het ware weer bij nul is begonnen.

De commissie Geelhoed heeft behalve aan het RVV ook aandacht geschonken aan andere punten van verkeerswetgeving. Dit gold met name ook de – toen nog overwogen¹² – uitbreiding van de reikwijdte van de verkeerswetgeving om daarmee ook milieubelangen te kunnen dienen¹³. De commissie kon met het voornemen instemmen, maar «voor zover dit streven zou kunnen leiden tot enige uitbreiding van ons stelsel van wegenverkeerswetgeving zal zulks gepaard moeten gaan met versoering van dit stelsel op andere plaatsen»¹⁴. En ook: «In beginsel dient ernaar te worden gestreefd dat regels met betrekking tot het gedrag op de weg niet op verschillende wetten worden gebaseerd. Dit uitgangspunt mag er evenwel niet toe leiden dat de thans reeds als problematisch aangeduide wegenverkeerswetgeving nog verder wordt verdicht»¹⁵.

Het kabinet en de meerderheid van de Kamer konden zich in deze benadering vinden¹⁶. Nog een reden om met spoed werk te maken van de deregulering van het RVV 1966.

Ten slotte dient in dit hoofdstuk de vraag aan de orde te komen of Nederland zich met deze benadering in Europees verband niet isoleert. Dat gevaar bestaat inderdaad, maar het is minder groot dan het op het eerste gezicht lijkt. In de kring van Europese verkeersministers is het vraagstuk van de (over)regulering herhaaldelijk aan de orde gesteld. Daarbij bleek dat het ook in andere lidstaten van de Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) speelt. Verscheidene landen delen het standpunt, dat er aan het regelen grenzen gesteld moeten worden. Daarom staat Nederland niet alleen met de gedachte dat het uiteindelijk tot aanpassing en wellicht vervanging van de verkeersverdragen moet komen. Bij die benadering kan moeilijk worden verwacht dat bij de revisie van het RVV blindelings van achterhaalde regelingen wordt uitgegaan.

Dit neemt niet weg dat het nieuwe RVV waar mogelijk met de vijf verdragen in overeenstemming is gebracht. Zulks maakt de toetreding door Nederland tot deze verdragen mogelijk. Wel zal op enkele punten een voorbehoud moeten worden gemaakt, waartoe deze verdragen ook de mogelijkheid openen¹⁷.

⁹ Kamerstukken II, 1984/85, 17931, nr. 39.

¹⁰ Kamerstukken II, 1986/87, 18995, nrs. 1 en 2.

¹¹ Pag. 75.

¹² Wetsvoorstel 16092.

¹³ Wet van 25 mei 1989 (Stb. 225).

¹⁴ Eindbericht, pag. 260.

¹⁵ Eindbericht, pag. 261.

¹⁶ Nader voorlopig verslag en nadere memorie van antwoord inzake wetsvoorstel 16092.

¹⁷ Artikel 54, vijfde lid, Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer; artikel 46, vierde lid, Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens; artikel 11, tweede lid, aanvullende Europese Overeenkomsten.

III. Een nieuwe oriëntatie

Als men de aanbevelingen van de commissie Roethof letterlijk zou volgen, zou elke regel en elk teken afzonderlijk getoetst moeten worden aan de door de commissie geformuleerde criteria. Van een dergelijke aanpak is afgezien. De bezwaren tegen het RVV 1966 betreffen namelijk in hoofdzaak geen afzonderlijke regels of in concrete gevallen toegepaste tekens. In vrijwel alle gevallen zijn er trouwens voor regel of teken voldoende argumenten voorhanden. De aangevoerde bezwaren betreffen veeleer de omvang van het regel- en tekenbestand. Het is de totaliteit die niet helder is.

Om die reden is gezocht naar uitgangspunten voor een reglement dat duidelijk en geloofwaardig is. Daarbij zijn deze uitgangspunten gekozen:

A. Verkeersregels moeten tot de basisregels worden beperkt. Ook verkeerstekens dienen slechts in essentiële gevallen te worden toegepast.

B. Juridische regels zijn slechts aanvaardbaar als alternatieven ontbreken.

Wat het eerste uitgangspunt betreft het volgende: Artikel 25 van de Wegenverkeerswet geeft in algemene bewoordingen aan hoe de weggebruikers zich moeten gedragen. Zij mogen de vrijheid van het verkeer niet zonder noodzaak belemmeren. Ook mogen zij zich niet zodanig gedragen dat de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht, of redelijkerwijze aan te nemen is dat de veiligheid op de weg in gevaar kan worden gebracht.

In het RVV 1966 wordt dat voorschrift voor allerlei situaties uitgewerkt. En dat was ook uitdrukkelijk de bedoeling. In de nota van toelichting bij het reglement kan men lezen: «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.» «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 ontwerp is er op gericht volledig te zijn zonder dat het nodig is artikel 25 van de Wegenverkeerswet te hulp te roepen.» «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.» «Intussen blijft artikel 25 van de Wegenverkeerswet ook bij inwerking-treding van het onderhavige ontwerp gelden, totdat misschien bij vervanging van de Wegenverkeerswet tot afschaffing zal worden besloten.»¹⁸

Het is wel duidelijk: de wetgever van een kwart eeuw geleden wilde de verkeersdeelnemer niet met een abstracte opdracht de woestijn insturen. Er moest voor elke denkbare situatie een concrete instructie komen. Daarna zou men artikel 25 gevoeglijk kunnen schrappen.

De behoefte om voor concrete situaties pasklare instructies te geven, bleef ook na 1966 bestaan. Het reglement is herhaaldelijk gewijzigd en

¹⁸ Punt 6 van het algemeen gedeelte van de nota van toelichting bij het koninklijk besluit van 4 mei 1966, Stb. 181.

uitgebreid. Zo kwam nog in 1983 een totaal van 37 wijzigingen tot stand¹⁹.

De vraag is nu of dit uitgangspunt van de jaren zestig nog geldt. Na wat vooraf ging, is die vraag in feite al beantwoord. Alleen al om praktische redenen moet het antwoord «nee» luiden. Het aantal voorschriften is zo groot geworden dat de verkeersdeelnemers ze onmogelijk allemaal kunnen leren en onthouden, of ze in het drukke verkeer altijd naar de letter kunnen toepassen. Daarnaast is een ervaringsfeit dat weggebruikers veel regels en tekens bewust negeren, kennelijk omdat ze het nut van de bepalingen niet langer inzien. Dit is uit een oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming niet erg voor zover het voorschriften betreft die naar huidig inzicht dienen te worden geschrapt. Het leidt er, zo blijkt in de praktijk, echter toe dat ook de regels die wel voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer van belang zijn worden genegeerd. Dat is een ontwikkeling die niet kan worden geaccepteerd. Dit reglement beoogt die ontwikkeling tegen te gaan.

De vraag of men liefst voor elke situatie een concrete instructie moet geven, vraagt ook een meer principiële benadering. De bepalingen van het RVV 1966 zijn in het algemeen absoluut geformuleerd. Dat wil zeggen: het vereiste gedrag wordt geboden, ongeacht de vraag of er in het concrete geval sprake is van belemmering van de doorstroming of het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid. Ook daar waar dat wel zou kunnen wordt het niet aan de weggebruikers overgelaten om te beoordelen hoe in een concrete situatie te handelen. Dit terwijl in veel andere gevallen – gedacht kan worden aan complexe verkeerssituaties – van de hedendaagse verkeersdeelnemers wel wordt verwacht en ook mag worden verwacht, dat zij op de juiste wijze handelen. Door de vele absoluut geformuleerde voorschriften voor relatief eenvoudige situaties wordt de verkeersdeelnemer een deel van zijn verantwoordelijkheid ontnomen. Hij behoeft zelf niet meer te denken. Dat heeft de overheid al voor hem gedaan.

Daardoor is in de praktijk te zien hoe weggebruikers veelvuldig regels negeren, zonder dat daarbij het verkeer wordt gehinderd of in gevaar gebracht. De verkeersdeelnemers ervaren bovendien dat het negeren van voorschriften slechts zelden een strafrechtelijk gevolg krijgt; daardoor worden ze als het ware aangemoedigd zelf te bepalen hoe zij zich op de weg zullen gedragen. In ieder geval blijken velen hun eigen inzichten de voorkeur te geven boven die van wetgever of wegbeheerder. Dat is met name het geval als het verboden gedrag naar hun indruk meer strookt met doorstroming en veiligheid dan de voorschriften van de overheid. Klaarblijkelijk accepteert de verkeersdeelnemer niet langer dat de overheid in zo sterke mate bepaalt, hoe hij zich in concrete gevallen dient te gedragen.

Bijgevolg komen er zoveel opzettelijke overtredingen voor dat men op verkeersgebied van «burgelijke ongehoorzaamheid» kan spreken. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om overtreding van een absoluut geformuleerd voorschrift zonder dat dat in de concrete situatie tot gevaar of hinder leidt. Voor zover het daar bij blijft kan niet worden gesproken van een ernstige inbreuk op de verkeersorde. Het gros van de verkeersdeelnemers wenst zich als een goed weggebruiker te gedragen. In het algemeen is men er op uit zijn bestemming te bereiken zonder de doorstroming te belemmeren of de veiligheid in gevaar te brengen. Die intentie mag niet door te starre regelgeving in de kiem worden gesmoord. Integendeel, dit reglement beperkt de voorschriften tot het

¹⁹ Koninklijk besluit van 24 februari 1983, Stb. 110.

voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer noodzakelijke minimum. Niet meer, maar ook niet minder. Uit de praktijk blijkt dat de wetgever de weggebruiker niet ongestraft kan reduceren tot een robot.

Daarnaast is er een kleinere groep verkeersdeelnemers die uit eigen belang of onverschilligheid bewust de regels overtreedt en zich daarbij niet bekeunt om de veiligheid van zijn medeweggebruikers.

Wetgever en wegbeheerder moeten met beide categorieën weggebruikers rekening houden. Enerzijds dienen de goedwillende verkeersdeelnemers als verantwoordelijke mensen te worden benaderd. Voor zover zij falen, en dat kan iedereen overkomen, dienen zij voor hun gedrag aansprakelijk te worden gesteld. De regelgeving mag niet zo absoluut zijn geformuleerd dat zij aan die eigen verantwoordelijkheid voorbij gaat en daardoor praktisch gesproken «dwingt» tot overtreden. Evenmin mag een regel zo ingewikkeld zijn dat de weggebruiker het voorschrift niet kent. Dat leidt tot onbewuste overtredingen waardoor het beoogde doel niet wordt bereikt. Anderzijds moet de wetgeving zodanig zijn dat zij een passend antwoord heeft op de weggebruikers die bewust hun verantwoordelijkheid ontlopen. Dat betekent dat het uitgangspunt van het RVV 1966 dat voor alle denkbare situaties concrete voorschriften beoogt, verlaten moet worden. Nogmaals: het uitgangspunt voor het RVV 1990 is dat de wetgeving moet worden beperkt tot de basisregels.

Het gaat dan in de eerste plaats om regels voor die situaties waarin de weggebruikers onmogelijk kunnen weten hoe zij zich dienen te gedragen als dat niet concreet wordt aangegeven. Een sprekend voorbeeld is de verplichting om rechts te rijden. Zelfs de meest voorzichtige verkeersdeelnemer weet niet hoe hij de veiligheid het beste dient, als in het midden wordt gelaten aan welke kant van de weg hij thuis hoort. Daarnaast dient dit reglement die basisregels te bevatten die voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer noodzakelijk zijn.

En dan het tweede uitgangspunt: juridische regels zijn alleen aanvaardbaar als alternatieven ontbreken. Gewenst verkeersgedrag hoeft niet steeds als vanzelfsprekend te worden afgedwongen door de vaststelling van een ge- of verbod. Wezenlijk van een verkeersregel is immers dat ongewenst gedrag ongeoorloofd wordt verklaard maar wel mogelijk is. Het beoogde doel kan vaak beter worden bereikt door het ongewenste gedrag feitelijk onmogelijk te maken. In de praktijk vindt men talrijke voorbeelden.

Om een matige snelheid af te dwingen worden verkeersdrempels aangebracht, laat men de weg verspringen. Om parkeren tegen te gaan verbreedt men trottoirs en brengt paaltjes aan. Hekken langs de rijbaan leiden voetgangers naar oversteekplaatsen. Aangezien zulke infrastructurale voorzieningen het beoogde doel doorgaans beter dienen dan juridische voorschriften, moeten regels uitblijven als het ook met fysieke middelen kan. Gezegd moet worden dat een dergelijke aanpak in het begin duurder uitkomt dan het plaatsen van borden. Daar staat tegenover dat voorzieningen aan de weg een hoger rendement opleveren dan regels en tekens. Er vallen minder slachtoffers en de schade, ook de immateriële schade, wordt beperkt. Op langere termijn is het saldo positief.

Ook voorzieningen die de doorstroming van het verkeer bevorderen, hebben op termijn een gunstige uitkomst. Daarom moet men de keus tussen fysieke voorzieningen en papieren voorschriften liefst niet teveel door de kosten van het moment laten bepalen.

Ook als infrastructurele ingrepen geen oplossing bieden, hoeft dat nog niet automatisch tot verboden of geboden te leiden. In het RVV 1990 zijn adviessnelheden en waarschuwingsborden opgenomen. Uit de praktijk blijkt dat het wel degelijk iets uit kan halen, als mensen voor gevaren worden gewaarschuwd of als ze een zinnig advies krijgen. De conclusie is: niet te snel naar verboden en geboden grijpen. Regels en tekens die geboden en verboden inhouden winnen aan overtuigingskracht door er spaarzaam mee om te springen. Dat komt de naleving ten goede en maakt de handhaving eenvoudiger.

IV. De juridische uitwerking

Het hanteren van de beide uitgangspunten uit het vorige hoofdstuk, heeft tot een vermindering en vooral een vereenvoudiging van de voorschriften geleid. De veiligheid en de doorstroming zijn uiteraard bepalend gebleven. Dit is in artikel 25 van de Wegenverkeerswet (WVW) verwoord. Er wordt overwogen om in het kader van een algehele herziening van de WVW aan dit artikel in twee opzichten een bredere reikwijdte te geven. De volgende tekst staat ter vervanging van artikel 25 voor ogen:

Het is verboden zich zodanig te gedragen dat hierdoor:

- a. gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt;
- b. het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Aldus bestrijkt deze bepaling ook gedragingen waardoor het verkeer op de weg *kan* worden gehinderd. Artikel 25 WVW verbiedt slechts het daadwerkelijk zonder noodzaak belemmeren van de vrijheid van het verkeer. In voorkomende gevallen moet ook kunnen worden opgetreden voordat de belemmering zich voordoet. Dat kan bij voorbeeld het geval zijn indien een bestuurder zijn voertuig zodanig laat stilstaan dat de doorgang voor andere weggebruikers kan worden belemmerd. Zolang er geen verkeer nadert, zal de hinder zich niet voordoen, maar bij enig verkeersaanbod zal zich het probleem onvermijdelijk voordoen. Optreden moet mogelijk zijn voordat de doorstroming daadwerkelijk wordt belemmerd. Voorts verbiedt het nieuwe artikel ook gedragingen buiten de weg die tot gevaar etc. op de weg leiden of kunnen leiden.

Bij de nieuwe bepaling is gekozen voor het begrip «hinderen». Belemmeren doet te veel denken aan het (vrijwel) blokkeren van het verkeer. Om te voorkomen dat bij een eventuele vervolging een discussie ontstaat over de vraag of in dat concrete geval wel sprake was van «belemmeren» en niet van «hinderen», een minder ernstige vorm van belemmeren, is gekozen voor het begrip «hinder». Naar verwachting kunnen daarmee bewijsrechtelijke problemen worden voorkomen. Overigens wordt met deze uitbreiding niet beoogd op te treden tegen lichte vormen van hinder of de kans daarop. Lichte vormen van hinder zijn in het hedendaagse verkeer niet te voorkomen. De bepaling strekt er slechts toe de voor het verkeer evident onaanvaardbare vormen van hinder of de kans daarop aan te kunnen pakken.

Aanvankelijk was overwogen een dergelijke bepaling als artikel 3 in het RVV 1990 op te nemen. In de eerste plaats leek het uit een oogpunt van toegankelijkheid van de wetgeving ongewenst dat de algemene bepaling in de ene wettelijke regeling (de WVW) en de concrete bepalingen in de andere (het RVV 1990) zijn vervat. Het gedrag waar het in artikel 25 van de WVW om gaat is immers niet wezenlijk anders dan dat wat door concrete bepalingen – de basisregels – wordt bestreken, zij het dat voor

vervolgving op grond van de algemene bepaling wel het daarin vereiste gevolg – gevaar of hinder – moet hebben plaatsgevonden. Gezien de samenhang tussen de concrete bepalingen en de algemene bepaling leek het dan ook de voorkeur te verdienen laatstgenoemde bepaling in het RVV 1990 op te nemen.

Een tweede argument om de algemene bepaling in het RVV 1990 op te nemen was dat er geen rechtvaardiging bestaat voor het onderscheid in strafmaximum voor overtreding van artikel 25 WVV enerzijds en de concrete bepalingen anderzijds. Op overtreding van artikel 25 WVV staat hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie²⁰, terwijl op overtreding van de RVV-bepalingen hechtenis staat van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie²¹. Ook zijn er verschillende maxima met betrekking tot de ontzegging van de rijbevoegdheid. Wat artikel 25 WVV betreft is het maximum vijf jaar²², wat de RVV-bepalingen betreft twee jaar²³. Door artikel 25 WVV – gewijzigd als hiervoor aangegeven – over te brengen naar het RVV 1990 kwamen deze verschillen te verdwijnen.

In verband echter met de overwegingen in het rapport «Orde in de regelgeving» die in belangrijke mate door het kabinet zijn overgenomen²⁴ wordt het thans gewenst geacht de algemene bepaling een plaats te geven in de wet in formele zin. Daarin zullen de strafmaxima in overeenstemming worden gebracht met die betreffende de RVV-bepalingen, zodat althans aan het geschetste tweede argument gevolg zal worden gegeven.

Zoals gemeld zal de nieuwe algemene bepaling in het kader van de algehele herziening van de WVV in die wet worden opgenomen. Aanvankelijk lag het in het voornemen die wet en het RVV 1990 gelijktijdig in werking te laten treden. Inmiddels is gebleken dat de nieuwe WVV enige tijd na het nieuwe RVV zal worden ingevoerd. Hoewel, zoals geschetst, behoefte bestaat aan een uitbreiding van de reikwijdte van de algemene bepaling ten opzichte van het huidige artikel 25 WVV, is die uitbreiding niet zodanig van aard dat het later van kracht worden van de nieuwe, uitgebreide, algemene bepaling onoverkomelijke bezwaren oplevert voor de invoering van het nieuwe RVV. Tot het van kracht worden van de herziene WVV, kan zonder bezwaar worden teruggevalLEN op het huidige artikel 25 WVV.

De nieuwe algemene bepaling verplicht dus iedereen zich zo te gedragen dat geen gevaar wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt alsmede dat het verkeer niet wordt gehinderd of kan worden gehinderd. Deze norm is uitgewerkt in een aantal concrete voorschriften. Daarbij is niet langer geprobeerd voor alle denkbare situaties een instructie te formuleren. Als hier gesteld wordt dat het RVV 1990 ruimte biedt voor de eigen verantwoordelijkheid en het eigen inzicht van de verkeersdeelnemers, dan is dat meer dan een gebaar in de richting van de mondige burger. In de praktijk is een behoorlijke afwikkeling van het verkeer in deze tijd namelijk ondenkbaar zonder de mensen op deze eigenschappen aan te spreken.

Bij het opstellen van het RVV 1990 is geprobeerd een evenwicht te vinden tussen wat voorgeschreven moet worden en wat aan het inzicht van de verkeersdeelnemers overgelaten dient te worden. De optelsom moet zijn: een veilig en ordelijk verloop van het verkeer.

Zo is er een aantal basisregels uit de bus gekomen waaraan in beginsel onder alle omstandigheden moet worden voldaan. Vervolgens geeft de in

²⁰ Artikel 35, derde lid, van de WVV.

²¹ Artikel 34 van de WVV.

²² Artikel 39, eerste lid, van de WVV.

²³ Artikel 39, derde lid, van de WVV.

²⁴ Kamerstukken II, 1986/87, 20038, nrs. 1 en 2.

de WVV op te nemen algemene bepaling de grenzen aan waarbinnen de verkeersdeelnemers naar eigen inzicht en verantwoordelijkheid moeten handelen.

De algemene bepaling behelst de algemene norm voor goed verkeersgedrag. Het geeft uitsluitel voor situaties waarvoor geen concrete norm gegeven is. Maar ook het wel geregelde gedrag is aan die norm onderworpen. Als voorbeeld kan dienen de situatie waarin een bestuurder bij een kruispunt groen licht krijgt. In beginsel gebiedt dit licht hem door te rijden. Indien dit echter tot een aanrijding zou leiden met verkeer dat het kruispunt nog niet verlaten heeft, verplicht de algemene bepaling tot stoppen.

Kortom: de algemene bepaling geldt altijd. Maatstaf is dat ieder handelen, of dat nu betreft een in het reglement geregelde gedraging of dat voor de betrokken situatie geen concrete regel is gegeven, niet in strijd mag zijn met de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer. Indien het een situatie betreft waarvoor geen concreet voorschrift is gegeven, zal het uiteraard zo moeten zijn dat het gedrag evident in strijd is met genoemde belangen. Het kan niet zo zijn dat gedragingen waaraan risico's zijn verbonden een schending van de algemene bepaling zouden opleveren, indien ze zorgvuldig worden uitgevoerd. In dit verband kan met name worden gedacht aan gedrag dat onder het RVV 1966 door een concreet voorschrift was verboden, doch die regel in dit reglement niet is opgenomen omdat zij niet tot de basisregels behoort. Dat gedrag als zodanig is niet strafbaar. Eerst indien een dergelijke gedraging zo onzorgvuldig wordt uitgevoerd dat er evident gevaar of hinder of een reële kans daarop wordt veroorzaakt, is de algemene bepaling geschonden. Hierna wordt daarop nog nader ingegaan.

In verband met het vorenstaande is van belang dat de kans de algemene bepaling te schenden kleiner wordt naar mate de kennis en ervaring van de verkeersdeelnemer groter zijn. In dat licht is er een belangrijke rol weggelegd voor de reeds in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991²⁵ aangekondigde voorlichting en educatie. Voorts spreekt het vanzelf dat inzake de mate waarin een schending van de algemene bepaling aan een weggebruiker kan worden verweten, voorlichting en educatie een belangrijke rol kunnen spelen. Indien in de voorlichting of bij voorbeeld de rijopleiding nadrukkelijk wordt gewezen op de risico's van bepaald gedrag, is het bij een eventuele vervolging redelijk daarmee rekening te houden bij het bepalen van de verwijtbaarheid.

Kortom: voorlichting en educatie zijn instrumenten die het de weggebruiker mogelijk maken de grotere verantwoordelijkheid die hem in het RVV 1990 wordt toegekend, in feite ook te kunnen dragen. Hij moet voldoende kennis en inzicht kunnen vergaren, wil men hem op zijn gedrag kunnen aanspreken. Naarmate voorlichting en educatie beter zijn, kan de weggebruiker, indien hij de algemene bepaling schendt, zich minder snel aan zijn verantwoordelijkheid onttrekken.

Hiervoor kwam reeds terloops aan de orde in hoeverre met de algemene bepaling opgetreden kan worden tegen gedrag dat in het RVV 1966 nadrukkelijk strafbaar was en de deregulering niet heeft overleefd. Meer in het algemeen moet bij de beantwoording van die vraag onderscheid worden gemaakt tussen bepalingen die in het RVV 1966 als open norm waren opgenomen en onnodige bepalingen of bepalingen ter zake van gedrag dat in het RVV 1990 aan de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer wordt overgelaten.

²⁵ Kamerstukken II, 1986/87, 18195, nr. 24.

Bij de open normen gaat het om voorschriften over gedrag dat alleen verboden is als het gevaar of hinder oplevert. Inhalen is in beginsel niet verboden. Maar gevaarlijk inhalen kan strijd opleveren met de algemene bepaling. In feite is een open norm niet meer dan een vorm van de algemene bepaling waarvan de onderliggende gedraging reeds gedeeltelijk is ingevuld. Voor de bewijsvoering maakt dat geen verschil. Want ook ten aanzien van deze bepalingen moeten de elementen – gevaar of hinder – worden bewezen. Uit een oogpunt van systematiek en duidelijkheid moet de voorkeur worden gegeven aan het onder brengen van deze gedragingen in één algemene bepaling. Wat dit betreft is er derhalve geen inhoudelijk verschil tussen het oude en het nieuwe reglement.

Anders is het natuurlijk met gedrag dat was vervat in bepalingen die geschrapt zijn omdat men ze thans onnodig acht. Dat gedrag als zodanig levert uiteraard geen strafbaar feit meer op. Hetzelfde geldt voor gedrag dat was geregeld in voorschriften die niet in het RVV 1990 zijn opgenomen, omdat het gedrag betreft dat naar de huidige inzichten aan de eigen verantwoordelijkheid en het eigen inzicht van de weggebruiker moet worden overgelaten. Daarbij kan het om gedrag gaan dat slechts in een enkel geval problemen geeft. Of om regels die zo ingewikkeld zijn dat men ze niet kent of er niet mee uit de voeten kan. Hiertoe behoren bij voorbeeld de regels voor voetgangers buiten de bebouwde kom. En nog een voorbeeld van dat soort regels zijn de voorschriften voor wie met wie op eenzelfde fiets mogen (dat hangt af van de leeftijd van de fietser en de leeftijd van de passagiers). Tot de eerste soort behoren de regels over links stilstaan en het voorschrift voor voetgangers om haaks en zonder verwijl over te steken.

Een kenmerk van beide soorten regels was dat ze niet of nauwelijks werden nageleefd, en dat de politie hooguit optrad als echt gevaar dreigde. Het RVV 1990 gaat er van uit dat zulk gedrag sec niet meer strafbaar is. Voor repressief optreden is eerst aanleiding als een in het verleden strafbaar gestelde gedraging dermate onzorgvuldig of onvoorzichtig wordt uitgevoerd dat dat leidt tot een verstoring van de veiligheid op de weg of de doorstroming van het verkeer. Een verstoring die dan wel zo ernstig moet zijn dat zij toepassing van de algemene bepaling rechtvaardigt. Maar dan gaat het in feite niet meer om het in het verleden verboden – kleurloze – gedrag, maar om de wijze waarop men een verkeersgedraging uitvoert.

Een sprekend voorbeeld daarvan is wellicht het eerder genoemde verbod voor voetgangers schuin over te steken. Dat gebeurt massaal op die plaatsen waar dat gezien het rijdend verkeer geen kwaad kan; op plaatsen met druk autoverkeer zal de voetganger de kortste weg naar de overkant kiezen en dus haaks oversteken. Op grond van deze overwegingen bestaat er geen aanleiding het schuin oversteken als zodanig te verbieden. Het vervallen van deze en dergelijke regels betekent derhalve dat voor het gedrag dat hierin besloten lag niet zonder meer een beroep op de algemene bepaling behoeft te worden gedaan. Slechts in uitzonderlijke gevallen, die dan op zichzelf niet zo veel meer te maken hebben met het *schuin* oversteken, zal daarop teruggevallen moeten worden.

Een dergelijke situatie kan zich voordoen indien bij voorbeeld het oversteken zo onoplettend gebeurt dat daardoor gevaar wordt veroorzaakt. Die situatie onderscheidt zich echter niet van de situatie die ontstaat bij het, conform het vervallen voorschrift, haaks oversteken

waarbij dat oversteken zodanig wordt uitgevoerd dat gevaar wordt veroorzaakt. Ook in dat laatste geval moest, juist omdat het voorschrift – haaks oversteken – als zodanig wel was nageleefd, een beroep op de algemene bepaling worden gedaan. De fout zit derhalve niet in het schuin oversteken maar in het onoplettend oversteken en de gevolgen die daaruit voortvloeien.

Uit het vorenstaande blijkt dat het gedrag dat door de hier bedoelde bepalingen werd bestreken, als zodanig niet meer strafbaar is en ook niet dient te zijn. Het verwijt is immers, zoals hiervoor is aangegeven, niet het overtreden van het concrete voorschrift maar het veroorzaken van gevaar. De geloofwaardigheid van de regelgeving en het beroep op de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer zijn uitgangspunt van dit nieuwe reglement. Daarin past dat een reactie van de overheid ook aansluit bij het verwijt dat de burger wordt gemaakt.

Samenvattend kan men zeggen, dat tegen gedrag dat strafbaar was op grond van bepalingen uit het RVV 1966 die thans vervallen zijn, in beginsel niet op grond van de algemene bepaling kan worden opgetreden. Ook niet als er in de voorlichting op gewezen is dat zulk gedrag in het algemeen extra risico met zich brengt. Pas wanneer uit de omstandigheden blijkt dat het gevaar – of de kans daarop – zich concreet heeft voorgedaan, is de algemene bepaling geschonden. In dat geval is de weggebruiker in verantwoordelijkheid te kort geschoten. En zijn verantwoordelijkheid moest hij kennen, en die kon hij ook kennen, bij voorbeeld via voorlichting. Deze algemene bepaling zal overigens in de situaties waar het hier om gaat slechts in uitzonderingsgevallen toepassing behoeven. Zoals hiervoor gezegd gaat het hier deels om in het RVV 1966 vervatte bepalingen die door hun ingewikkelde redactie reeds naar het eigen inzicht van de weggebruikers worden nageleefd en deels om bepalingen die slechts in incidentele gevallen een aantoonbare relatie hebben met de wegenverkeersrechtelijke belangen. In de praktijk worden de betrokken voorschriften – die als detailbepalingen kunnen worden opgevat – veelal overtreden zonder dat zulks aantoonbaar nadelig is voor de verkeersveiligheid. Praktijk is voorts dat tegen overtredingen van deze voorschriften slechts wordt opgetreden als van een inbreuk op de veiligheid sprake is. De nadruk zal dan ook moeten komen te liggen op het vermijden van riskant verkeersgedrag en niet zozeer op het naleven van de betrokken detail-voorschriften. Het is mede gelet op de wenselijkheid met essentiële voorschriften te volstaan dan ook verantwoord vorenbedoelde detail-bepalingen in het RVV 1990 te schrappen.

Opsporing en vervolging van overtredingen van het RVV 1990 in het algemeen, komen in een apart hoofdstuk aan de orde. Hier dient echter nog aandacht te worden besteed aan de gevolgen van het vervallen van allerlei specifieke bepalingen waardoor dat gedrag bij uitzondering onder de algemene bepaling zal vallen. Dit is van belang omdat vervolging op grond van de algemene bepaling, gezien de zwaardere bewijslast, meer werk oplevert voor politie en justitie. Bij overtreding van een specifieke bepaling is de constatering van dit feit immers voldoende. Bij toepassing van de algemene bepaling moet bewezen worden dat te vermijden gevolgen inderdaad zijn ingetreden.

Het behoeft daarom geen betoog dat aan het laten vervallen van bepalingen steeds een zorgvuldige afweging vooraf is gegaan. En sommige bepalingen, die in beginsel in aanmerking kwamen voor schrappen, zijn toch gehandhaafd om de politie in staat te stellen effectief tegen storend gedrag op te treden. Met het oog daarop zijn zelfs enkele nieuwe bepalingen toegevoegd. Ook kan men zo de straf-

rechtelijke aanpak van de algemene bepaling vermijden, waar het immers de bedoeling is overtreding van concrete voorschriften in de toekomst administratiefrechtelijk af te doen.

Een groot deel van de vervallen bepalingen bestaat als gezegd uit bepalingen met open norm; en dat valt straks onder de algemene bepaling, zonder dat er voor politie en justitie iets verandert. Het feit dat politie en justitie in een aantal gevallen bij de toepassing van de algemene bepaling moeten aantonen dat er gevaar is veroorzaakt of dat de kans daarop reëel was, hetgeen een extra belasting vormt, dient geaccepteerd te worden. Het hangt samen met deze grondige revisie: minder regels en dus een grotere verantwoordelijkheid voor de verkeersdeelnemers. De geloofwaardigheid van de voorschriften zal toenemen en dat komt de naleving ten goede.

In die benadering past ook dat een weggebruiker die tekort schiet niet wordt afgescheept met een voorschrift dat over het algemeen niet serieus wordt genomen, maar dat hem duidelijk wordt gemaakt waarom er sprake is van onverantwoordelijk gedrag. Dit alles betekent niet dat politie en justitie er met het nieuwe RVV een hoop werk bijkrijgen. Tegenover het ruimere bereik van de algemene bepaling en de daarmee verbonden zwaardere bewijslast staan het in het leven roepen van enkele nieuwe bepalingen om de bewijsvoering te vergemakkelijken en het vervallen van talrijke specifieke bepalingen. Daarom zal de totale werklast naar verwachting niet toenemen.

V. Regels en veiligheid

De vermindering en vereenvoudiging van de voorschriften en het terughoudend gebruik van verkeerstekens, zullen de verkeersveiligheid in de hand werken. Men mag er geen wonderen van verwachten. Maar een selectief gebruik van regels en tekens kan er toe bijdragen dat essentiële regels serieus worden genomen en beter worden nageleefd.

Terughoudend zijn met regels en tekens is trouwens hoe dan ook nodig. Ook zonder een complex patroon van voorschriften is het vaak al moeilijk genoeg in het drukke verkeer veilige beslissingen te nemen. Mensen hebben hun beperkingen en daar horen we rekening mee te houden. De mogelijkheid en ook de bereidheid van de verkeersdeelnemers zich aan de regels te houden, worden door tal van omstandigheden bepaald. Is men op de hoogte van de voorschriften? Zijn ze herkenbaar en uitvoerbaar? Hoe groot is de kans op straf bij overtreding en hoe hoog is die straf? Of wel: hoe zit het met kosten en baten van gewenst gedrag?

Wil er enige garantie zijn dat de voorschriften beter worden nageleefd, dan zal met deze aspecten rekening moeten worden gehouden. Dat betekent in ieder geval dat die regels aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- * ze moeten een consistent geheel vormen;
- * ze moeten de weggebruiker bekend zijn;
- * ze moeten redelijk geoordeeld worden uit het oogpunt van doorstroming, veiligheid of milieu, de drie doelstellingen van de verkeersordering;
- * ze moeten handhaafbaar zijn.

Het RVV 1990 voldoet aan deze eisen. Van de wegbeheerders mag worden gevraagd, dat ze het gebruik van de regels en het aanbrengen van de tekens ook aan deze eisen toetsen. Met de gemeentelijke en

provinciale besturen alsmede met de waterschappen zijn hierover afspraken gemaakt.

VI. Flankerend beleid weggebruikers

In de voorgaande hoofdstukken is de noodzaak aangegeven van de vermindering en vereenvoudiging van de regels en een terughoudende en zorgvuldige toepassing van verkeerstekens. De voorschriften moeten met inachtneming van de daar genoemde criteria worden beperkt tot de basisregels. Naleving van die regels vormt de ondergrens voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer op de weg. Maar er is meer. Ondanks dat een regel helder is, kan het nodig zijn dat het nut van het naleven van die regel voortdurend onder de aandacht van de weggebruiker wordt gebracht. Duidelijke regels als de alcoholbepalingen en de gordeldraagplicht zijn daar voorbeelden van. Voorts vragen de omvang en complexiteit van het hedendaagse verkeer meer dan het louter naleven van de basisregels. Verkeersveilig – maar bovenal sociaal – verkeersgedrag vraagt ook om het verstandig inspelen op verkeerssituaties die eenvoudig niet in regels zijn te vatten. Situaties die een beroep doen op het verkeersinzicht en de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer rekening te houden met zijn medeweggebruikers. In de verhouding tussen de automobilist en het kind in het verkeer of tussen de automobilist en de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers, fietsers en bromfietzers, mag de regel niet het laatste woord hebben bij de vraag hoe je als goede weggebruikers met elkaar omgaat. Daar zijn attitude en verkeersinzicht onmisbare elementen om te komen tot een beter en veiliger verkeersgedrag. Er wordt een beroep gedaan op de hiervoor zo benadrukte eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker.

Naar mate de verkeersdeelnemer meer inzicht krijgt in de risico's die zijn verbonden aan het deelnemen aan het verkeer, zal hij beter in staat zijn die verantwoordelijkheid te dragen. Ook in het verleden is hieraan in het kader van de Meerjarenplannen Verkeersveiligheid aandacht besteed. Op basis daarvan is aan een aantal specifieke punten – onder meer het rijden onder invloed, de snelheidslimieten, de gordel- en helmdraagplicht – extra aandacht besteed. In speciale campagnes zijn de weggebruikers gewezen op de risico's die het negeren van deze regels meebrengen, terwijl tegelijkertijd het toezicht op de naleving van de voorschriften ter zake werd verscherpt. Uit recente cijfers blijkt dat met name de alcoholcampagnes goede resultaten hebben opgeleverd. Het aantal automobilisten dat met alcohol op achter het stuur zit is sterk verminderd.

De hier genoemde voorbeelden hebben betrekking op een aantal voor de verkeersveiligheid belangrijke basisregels. Het in het kader van dit reglement voorgestane flankerend beleid ten behoeve van de weggebruikers, gaat verder. Het beperkt zich niet tot de belangrijke basisregels, maar beoogt ook en vooral het verkeersinzicht en de juiste attitude aan te geven voor al die situaties waarvoor geen concrete regel is en kan worden gegeven.

Een dergelijke mentaliteitsverandering, een verbetering van het verkeersinzicht en een verbetering van de verhouding tussen verkeersdeelnemers onderling, kunnen niet alleen vanuit de centrale overheid worden bereikt. Daarvoor is de medewerking nodig van alle organisaties die zich bezig houden met het verkeer en de verkeersveiligheid. Het is daarom zeer verheugend dat, zoals reeds werd gemeld in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1989-1993, bedoelde organisaties hun medewerking hebben toegezegd bij het tot stand brengen van dit zogeheten Flankerend Beleid Weggebruikers. De doelstellingen van dit beleid zijn kort samengevat:

- kennisoverdracht met betrekking tot de in het RVV 1990 vervatte (veranderde) basisregels;
- uitdragen van de basisgedachte van het nieuwe RVV; binnen de basisregels uitgaan van de wederzijdse verantwoordelijkheden van de weggebruikers;
- bevorderen van verantwoord verkeersgedrag voor die gevallen dat geen basisregel voorhanden is.

Deze doelstellingen zijn ruim en hebben betrekking op alle categorieën weggebruikers. Ten einde ook inderdaad al deze verkeersdeelnemers te bereiken, is een projectgroep Flankerend Beleid Weggebruikers in het leven geroepen die zeer breed is samengesteld. Naast de centrale overheid – Verkeer en Waterstaat, Justitie, Defensie en politie – is daarin een groot aantal van de hiervoor bedoelde organisaties op het gebied van het verkeer vertegenwoordigd²⁶.

Het verleggen van het accent van het exact kennen van de regels naar een meer algemene mentaliteitsverandering, vereist uiteraard dat zowel de toekomstige als de huidige verkeersdeelnemer met deze nieuwe koers vertrouwd wordt gemaakt. Daarom is de taak van de projectgroep tweeledig. Zij dient zorg te dragen voor het afstemmen van het verkeersonderwijs, de rijopleiding en de examinering, op de nieuwe regels en de uitgangspunten van het RVV 1990. Zo zal Veilig Verkeer Nederland bevorderen dat in het verkeersonderwijs op de scholen, naast de basisregels het accent meer zal worden gelegd op de achtergronden van de regels en met name op het gewenste sociale verkeersgedrag. De rijopleiding zal door onder meer de ANWB en de BOVAG in die zin worden bijgesteld. Het CBR ten slotte, zal de examinering daarmee in overeenstemming brengen.

Daarnaast zal bij de invoering van het nieuwe RVV de nadruk moeten liggen op het informeren van de huidige verkeersdeelnemers. Zij moeten immers overschakelen van een systeem waarbij het voorschrift voorop stond naar een systeem waarin verkeersinzicht en eigen verantwoordelijkheid veel meer worden benadrukt. Niet dat de regels daarmee onbelangrijk zijn geworden. Integendeel, maar het betreft dan wel de basisregels. Het behoort ook tot de taak van de projectgroep de verkeersdeelnemers daarover te informeren. De projectgroep zal daartoe bij de invoering van het nieuwe RVV met behulp van de massamedia een voorlichtingscampagne starten met als thema: «Geef je verstand eens voorrang». De meergenoemde organisaties die landelijk, regionaal of lokaal contacten onderhouden met meer of minder specifieke doelgroepen van weggebruikers, zullen deze boodschap via hun kanalen uitdragen. Voorts zal dit thema natuurlijk ook bij het verkeersonderwijs en de rijopleiding centraal staan. Deze aanpak geeft de beste waarborg dat op een zo kort mogelijke termijn alle doelgroepen binnen het geheel van verkeersdeelnemers worden bereikt.

De invoeringscampagne is er met name op gericht de weggebruiker zo snel mogelijk te informeren over het nieuwe RVV en de daar achter liggende gedachten. Zodra de huidige weggebruiker vertrouwd is met deze nieuwe koers en de nieuwe weggebruiker die reeds mee heeft gekregen bij de opleiding, zullen de activiteiten meer gericht worden op een vorm van permanente educatie. Het zal immers nodig blijven de weggebruikers te informeren over de risico's in het verkeer en hoe zij daar het beste mee kunnen omgaan. Hoe zij zich als een goed en verantwoord weggebruiker kunnen gedragen. De projectgroep Flankerend Beleid Weggebruikers zal een en ander vorm geven.

²⁶ ANWB, Beroepsgoederenvervoer, BNOR, BOVAG, CBR, CCV, ENFB, KNAC, Stop de Kindermoord, VBV en VVN.

Als de herziening van het RVV die er toe wil bijdragen hoofdzaken van bijzaken te scheiden, en de daarop afgestemde educatieve aanpak bij de verkeersdeelnemers goed overkomen, kan dat ook tot wat meer sociale controle in het verkeer leiden. Een en ander zal bovendien de handhaving sterk ten goede komen.

VII. RVV 1990 en milieubelangen

Tot nu toe zijn vrijwel uitsluitend de «klassieke» doelstellingen van verkeersordening aan de orde geweest: veiligheid en doorstroming. De wijziging van de WVV die het beschermen van milieubelangen als doelstelling introduceert²⁷ is nog niet aan bod gekomen. Dat betekent natuurlijk allerm minst dat het om een tweederangs doelstelling zou gaan. Ze heeft echter geen rol gespeeld bij de conclusie dat het nodig was het hele RVV op de helling te zetten. Zonder die conclusie waren de milieu-regels gewoon in het RVV 1966 opgenomen.

De reikwijdte van de WVV is in de eerste plaats vergroot om milieubelangen met verkeerstekens te kunnen beschermen. Dat verdient de voorkeur boven verkeersmaatregelen op grond van gemeentelijke en provinciale verordeningen. Het gaat hier vooral om een instrument van de wegbeheerder. Vandaar dat in de toelichting bij het BABW uitgebreider op het milieu-aspect wordt ingegaan dan hier.

In het nieuwe RVV is de zonale werking van verkeerstekens ten behoeve van het milieu aanzienlijk uitgebreid. In veel gevallen gaat het er immers alleen maar om de toegang van voertuigen te beperken. Het is dan voldoende dit op de toeleidende wegen aan te geven. Bij overtreding hoeft men slechts te constateren dat iemand kennelijk een bord veronachtzaamd heeft. Ook hier moeten de weggebruikers in meerderheid bereid zijn de bepalingen vrijwillig na te leven. Voor milieubepalingen die massaal worden overtreden geldt net als bij veiligheid dat de regelgever zijn doel mist.

VIII. De handhaving

Voor de politie blijft een belangrijke rol in de repressieve sfeer weggelegd. Een beperkter wetgeving kan er weliswaar toe bijdragen dat de regels beter worden nageleefd en door opvoeding, verkeersonderwijs, rijinstructie en voorlichting kan dit worden bevorderd, maar zonder handhaving komt men er niet. Ook als het gros van de mensen bereid is zich vrijwillig aan de regels te houden, zijn er stevast anderen die zich daar minder aan gelegen laten liggen. Daarom blijft voldoende politietoezicht nodig. Om overtreders te ontmoedigen. Maar ook om te voorkomen dat burgers die correct optreden de teugels laten vieren, als ze merken dat er niets tegen overtredingen wordt ondernomen.

Gelet op de omvang van het politieapparaat enerzijds en de grootte van de (verkeers)criminaliteit anderzijds zal het de politie niet mogelijk blijken alle verkeerszondaars op de bon te slingeren. Zoals van de regelgeving mag worden verwacht dat deze geloofwaardig is, zo geldt dat ook ten aanzien van het politietoetreden. Dat laatste zal echter eerst mogelijk zijn als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan.

In de eerste plaats moet er conform het beleidsplan Samenleving en criminaliteit het nodige gebeuren in de preventieve sfeer. Met name zal langs infrastructurele weg zo veel mogelijk het verkeersgedrag gereguleerd moeten worden. Dat wil voorts zeggen dat de wegbeheerders bij

²⁷ Wet van 25 mei 1989 (Stb. 225).

de toepassing van verkeerstekens de handhaafbaarheid daarbij moeten betrekken. In het BABW is daartoe een voorziening opgenomen. Het ligt in de rede te veronderstellen dat de handhaafbaarheid tevens wordt meegenomen bij de plaatsing van verkeerslichten. Ook de maatschappelijke instanties zullen de nodige inspanningen moeten verrichten. Van hen kan, zo werd reeds in het hoofdstuk VI. Flankerend beleid weggebruikers, gemeld, worden verwacht dat zij door publicaties in hun bladen en anderszins het publiek zullen stimuleren de regels en tekens beter na te volgen. Ook zal de bereidheid van de burgers om vrijwillig de regels te eerbiedigen moeten toenemen. Opvoeding en verkeersonderwijs spelen hierbij een wezenlijke rol.

Voorts is het zaak dat met politie en justitie over de invulling van de prioriteitenlijst met betrekking tot de handhavingsinspanningen afspraken worden gemaakt. Daarbij gaat het zowel om de controle op de naleving van regels die betrekking hebben op de verkeersveiligheid als om die inzake de doorstroming, de bereikbaarheid van bestemmingen en het milieu. Handhaving van de ene regel kan immers meer rendement opleveren dan strikte controle van een andere. Ook kan het in de openbaarheid brengen van de handhavingsafspraken bevorderen dat de weggebruikers de meest essentiële verkeersregels beter gaan naleven. Deze afspraken zullen zowel op centraal niveau als op gemeentelijk niveau (in het lokale driehoeksoverleg) moeten worden gemaakt. Op centraal niveau omdat daar veel kennis bestaat over de effectiviteit van de handhaving. Op gemeentelijk niveau omdat daar de handhaving in de praktijk moet worden gebracht. Daarbij kan de wetenschappelijke kennis die wordt vergaard op nationaal en internationaal niveau met betrekking tot de bestrijding van de verkeersonveiligheid en die vorm wordt gegeven in nationale beleidsplannen, mede richting geven.

Overigens zijn er nog enkele maatregelen gerealiseerd dan wel in voorbereiding die tot een betere naleving en handhaving kunnen bijdragen. Zo is recentelijk bij wet van 1 april 1988²⁸ artikel 40 van de WVV aangepast ten einde beter te kunnen optreden tegen overtredingen die door onbekende bestuurders zijn begaan. Voorts is een wijziging van de wegsleepregeling in voorbereiding. Deze maatregelen moeten er toe leiden dat de politie beter in staat wordt gesteld om de verkeersvoorschriften te handhaven, en dat de pakkans flink zal toenemen. Ook ligt het in het voornemen de wielklem te hanteren als inningsinstrument voor niet betaalde parkeergelden²⁹. Verwacht wordt dat langs deze weg het betaalgedrag zal verbeteren. Het meeste effect mag echter van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften³⁰ (WAHV) worden verwacht. Deze wet zal, zo is het voornemen, over een periode van twee jaren gefaseerd worden ingevoerd, te beginnen in de regio Utrecht met ingang van 1 september 1990. De gedragingen die op basis van de WAHV kunnen worden afgedaan, zijn in een bij die wet behorende bijlage opgenomen. Deze bijlage zal bij de invoering van het RVV 1990 aan de nieuwe situatie worden aangepast.

De administratieve rompslomp die thans gepaard gaat bij de strafrechtelijke afhandeling van verkeersovertredingen zal ingevolge deze wet aanzienlijk verminderen. Hierdoor zal de politie beter aan de primaire taak kunnen toekomen: de controle op de naleving van de verkeersvoorschriften. Uiteraard komen de effecten van deze wet eerst in volle omvang tot hun recht na volledige invoering daarvan.

Indien de handhaving ten slotte hand in hand gaat met voorlichting kunnen de beoogde resultaten worden bereikt. Want dat deze combinatie

²⁸ Stb. 164.

²⁹ Wetsvoorstel 19405 (wijziging van de gemeentewet, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966, de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake parkeerbelastingen).

³⁰ Stb. 1989, 300.

effectief is staat wel vast. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid '87-'91 is daarover al het nodige geschreven.

Bij dit alles zij aangetekend dat de resultaten in de praktijk moeten blijken. Alsdan kan worden gezien hoe groot het effect is van de WAHV. Voorts zal blijken welk beslag de algemene bepaling van de WVV precies op de inzet van het handhavingsapparaat legt. Ten slotte moet in de praktijk blijken of de nieuwe benadering van het RVV 1990 zal leiden tot een grotere aanvaardbaarheid van de regels en daarmee tot een betere naleving van de verkeersregels door het publiek. Ook dit heeft immers invloed op de handhavingsinspanningen op verkeersgebied door de politie.

Op grond van het vorenstaande acht ik het geboden de ontwikkelingen in de praktijk op de voet te volgen en binnen enkele jaren te evalueren.

IX. Advisering en consultatie

Een voorontwerp van het RVV 1990 en het BABW is in november 1988 voor advies aangeboden aan diverse adviesorganen, zoals de Raad voor het binnenlands bestuur, de Raad voor de Gemeentefinanciën, de Voorlopige Raad voor verkeer en waterstaat en de Raad voor de Verkeersveiligheid. Ook is het voorontwerp voor commentaar aangeboden aan verscheidene maatschappelijke instanties. De adviezen en commentaren zijn met het regeringsstandpunt aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Ter zake wordt verwezen naar de kamerstukken II, 1988/89, 20 935, nrs. 3 en 4, en 20 800, XII, nr. 78.

X. Belangrijke veranderingen

Het RVV 1990 bevat naast vele minder belangrijke wijzigingen, die per artikel worden belicht, enkele opmerkelijke nieuwe regelingen. Ze worden hier in het kort weergegeven.

1. Het gebruik van de vluchtstrook (artikel 43)

Weggebruikers op autowegen en autosnelwegen mogen slechts in noodgevallen gebruik maken van vluchtstrook, vluchthaven of berm. Hier gaat het met name om de vluchtstrook. In het RVV 1990 is namelijk niet alleen het parkeren op de vluchtstrook aan banden gelegd maar ook het berijden ervan.

Bij het rijden op de vluchtstrook gaat het om twee totaal verschillende situaties. Rijden op de vluchtstrook om in te voegen, en rijden op de vluchtstrook om de file op de hoofdrijbaan te ontgaan. Het heeft natuurlijk nooit in de bedoeling gelegen dit toe te laten. Maar een verbod ontbrak. Vandaar dat tegen dit euvel werd opgetreden op grond van het verbod om rechts in te halen of artikel 25 van de WVV. Het nieuwe RVV verbiedt nu ook het rijden op de vluchtstrook uitdrukkelijk. Tegen het irritante gebruik van de vluchtstrook bij filevorming kan nu dus zonder meer worden opgetreden. Bij het invoegen ligt de zaak anders. Verscheidene organisaties adviseren automobilisten van de vluchtstrook gebruik te maken als het invoegen vanaf de invoegstrook niet lukt. Hoewel voor dat advies begrip bestaat, wordt aan deze praktijk toch een einde gemaakt. Waarom? De vluchtstrook is primair bestemd voor pechgevallen. Men treft er vaak auto's aan waaraan gesleuteld wordt. Het is noch voor de inzittenden van een pechvoertuig, noch bij voorbeeld voor een wegwacht die ermee bezig is, een prettig idee dat er elke ogenblik een auto op ze af kan stormen die bezig is om snelheid te

maken. De meeste invoegstroken zijn lang genoeg om zonder problemen te kunnen invoegen. En als er een file staat blijken de meeste bestuurders bereid er anderen tussen te laten.

Volledigheidshalve is vermeld dat het berijden van de vluchtstrook in noodgevallen is toegestaan³¹. Men kan daarbij denken aan een invoegende automobilist die plotseling geconfronteerd wordt met iemand die op de hoofdrijbaan snelheid maakt.

2. Het voor laten gaan van voetgangers die op het punt staan op een voetgangersoversteekplaats over te steken (artikel 49)

Zowel volgens het oude als het nieuwe RVV moeten bestuurders aan voetgangers en invalidervoertuigen op een voetgangersoversteekplaats ongehinderde doorgang verlenen. Nieuw is dat bestuurders dezelfde verplichting hebben tegenover voetgangers en invalidervoertuigen die kennelijk op het punt staan over te steken.

Deze nieuwe verplichting vloeit voort uit het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer³². De nieuwe regeling vraagt indringende voorlichting. De bestuurders die voetgangers bij oversteekplaatsen nu nog weinig voorkomend bejegenen, zullen ertoe gebracht moeten worden de nieuwe regel te respecteren. Ondersteuning door een verbeterde infrastructuur, die de weggebruikers dwingt een voetgangersoversteekplaats langzaam te naderen, is hierbij onontbeerlijk. Aan een bepaling die niet in ruime mate vrijwillig wordt nageleefd, hebben we niets. Als het lukt de verkeersdeelnemers voor de nieuwe gedragslijn te winnen, wordt de positie van de voetgangers beter. En dat is in overeenstemming met het beleid de positie van de kwetsbare verkeersdeelnemers te versterken.

3. Rechtsaf bij rood licht voor fietsers en bromfietzers (artikel 68)

Fietsers en bromfietzers die rechtsaf slaan, negeren het rode licht massaal. In de praktijk blijkt dat dit haast nooit gevaarlijke situaties oplevert. Dikwijls levert de manoeuvre ook geen problemen op met het dwarsverkeer. Als zo'n conflict wel dreigt laat de fietser of bromfietser het dwarsverkeer voorgaan. De hele gang van zaken wordt bepaald door het eigen inzicht van deze verkeersdeelnemers. Dit neemt niet weg dat het de voorkeur verdient als men de zaak zo inricht dat fietsers en bromfietzers al voor het verkeerslicht rechtsaf kunnen. Zo'n oplossing wordt veel toegepast. Maar in smalle stadsstraten kan dat niet.

Tegen rechtsaf bij rood voor fietsers en bromfietzers bestaat uit oogpunt van verkeersveiligheid in het algemeen derhalve geen bezwaar. Vandaar dat aan de wegbeheerders de bevoegdheid wordt gegeven door middel van een bord rechtsafslaande fietsers en bromfietzers toe te staan om ook bij rood licht door te rijden. Daar waar zulks uit verkeersveiligheidsoogpunt onwenselijk is zal de wegbeheerder van toepassing van het bord moeten afzien. Dat kan bij voorbeeld het geval zijn als deze toepassing gevaarlijke situaties doet ontstaan voor gehandicapten. Door het departement van Verkeer en Waterstaat zullen over één en ander de nodige adviezen worden verstrekt.

4. De voetgangerslichten (artikel 74)

In het RVV 1990 wordt de mogelijkheid geopend het rode licht van voetgangerslichten te vervangen door een geel knipperlicht. Het komt namelijk nogal eens voor dat voetgangers met een rood voetgangerslicht

³¹ Artikel 43, derde lid, RVV 1990.

³² Artikel 21, eerste lid, onderdeel (b).

worden geconfronteerd zonder dat er rijverkeer aan komt. In die gevallen blijken veel mensen gewoon over te steken. Het gele knipperlicht zou daarvoor uitkomst kunnen bieden. Het geeft aan dat oversteken op eigen risico geschiedt. Voetgangers die liever willen oversteken als het rijverkeer rood heeft kunnen wachten op het groene voetgangerslicht, want dat blijft gehandhaafd. In situaties met veel verkeer waar voetgangers niet of moeilijk kunnen beoordelen of oversteken is verantwoord zal het rode voetgangerslicht toegepast moeten worden. Een voordeel van het beperken van het rode voetgangerslicht tot deze gevallen is dat de waarde van het licht gaat toenemen. Hierdoor zal het aantal overtredingen afnemen.

Toepassing van het gele knipperlicht mag er uiteraard niet toe leiden dat de groentijden voor de voetgangers ongunstiger worden. Er is echter alle reden te veronderstellen dat de wegbeheerders hier grote zorgvuldigheid zullen betrachten.

Ten behoeve van de met name visueel gehandicapten verdient het aanbeveling bij voetgangerslichten akoestische signalering toe te passen.

XI. Deregulering

Het besluit is getoetst aan de aanwijzingen van de minister-president van 16 januari 1985³³ 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 hiervoor in deze toelichting is opgemerkt. Ter samenvatting diene het volgende.

Het RVV 1990 strekt er toe de in het RVV 1966 vervatte verkeersregels te verminderen en te vereenvoudigen. Het doel hiervan is de regels meer geloofwaardig te maken opdat de vrijwillige naleving daardoor gaat toenemen. De aan de verkeersregels ten grondslag liggende doelstellingen, zoals met name de verkeersveiligheid, worden aldus beter gediend dan door het beschikbaar stellen van papieren voorschriften die niet serieus worden genomen. Met de vereenvoudiging wordt mede beoogd de geloofwaardigheid van de handhaving te verbeteren. De politie kan nu immers meer gericht toezicht houden, hetgeen in overeenstemming is met de Meerjarenplannen Verkeersveiligheid.

Het verminderen van het aantal voorschriften brengt wel met zich mee dat er, zij het beperkt, vaker een beroep zal moeten worden gedaan op de algemene bepaling van de WVW. In die gevallen dat dit nodig is, betekent dat gezien de zwaardere bewijsvoering een lastenverzwaring voor politie en justitie. De omvang daarvan zal bescheiden zijn, aangezien veelal een beroep op de specifieke bepalingen toereikend zal zijn en voorts omdat er enkele nieuwe bepalingen in het leven zijn geroepen die hantering van de algemene bepaling zullen vermijden.

Daarnaast zijn er enkele wetsvoorstellen in voorbereiding dan wel inmiddels gerealiseerd die de doelmatigheid van de handhaving zullen verbeteren. Het gaat hierbij met name om de WAHV die uiteraard pas volledig effectief zal zijn nadat deze voor het gehele land zal zijn ingevoerd. De verbetering van de naleving en de handhavingsmogelijkheden zullen binnen enkele jaren worden geëvalueerd.

Bij het vaststellen van de uitgangspunten voor het nieuwe RVV, is overwogen of een minder vergaande deregulering niet de voorkeur zou verdienen boven de uiteindelijk gekozen aanpak. Met name is stilgestaan

³³ Stcrt. 18.

bij de consequenties van het schrappen van een groot aantal specifieke bepalingen. Schrappen betekent immers dat repressief optreden tegen dat gedrag in beginsel niet meer mogelijk is. Slechts in uitzonderingsgevallen van evident gevaar of hinder kan door middel van de algemene bepaling, met de daaraan verbonden extra werklast, dat gedrag nog worden aangepakt. Bovendien is toepassing van de WAHV in die gevallen niet mogelijk. Niettemin is op de hiervoor uitvoerig beschreven gronden met overtuiging gekozen voor een vrij vergaande deregulering. In de praktijk is voldoende gebleken wat tegen een te vergaande regulering pleit. Bovendien zal, als men dat al zou willen, ook de administratieve afdoening onvoldoende soelaas kunnen bieden voor de handhavingsproblemen die zich bij het RVV 1966 voordeden. Van de voorgestane educatieve aanpak mag meer worden verwacht.

Met het RVV 1990 wordt voorts beoogd dit besluit waar mogelijk in overeenstemming te brengen met de in 1968 en daarna tot stand gekomen verdragen op verkeersgebied. Dit behoeft slechts op bescheiden schaal te leiden tot de vaststelling van nieuwe voorschriften.

Ten slotte zijn in het RVV 1990 voorschriften opgenomen ter uitvoering van de wet van 25 mei 1989³⁴, waarbij de reikwijdte van de VVV is uitgebreid. Deze zijn uit dereguleringsoogpunt gunstig te noemen.

De vervanging van verkeerstekens brengt financiële consequenties mee voor de wegbeheerders. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Interprovinciaal Overleg hebben mij doen weten ten aanzien van dit aspect geen beroep te willen doen op de betrokken bestuursaccorden. Ook de Unie van Waterschappen ziet geen aanleiding ter zake een financiële claim bij het Rijk te leggen.

Voor het overige zijn er aan het RVV 1990 geen lasten verbonden. Een en ander moet tot de conclusie leiden dat het RVV 1990 uit dereguleringsoogpunt als positief moet worden aangemerkt.

XII. Artikelen

In het algemeen gedeelte van deze toelichting is reeds uiteengezet dat in dit besluit slechts de voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer noodzakelijke basisregels zijn opgenomen. Een groot aantal van de bepalingen of onderdelen daarvan die het hierbij ingetrokken RVV 1966 bevatte, is in dit besluit komen te vervallen. Dit brengt mee dat niet steeds kan worden volstaan met een toelichting op de wel in dit besluit opgenomen bepalingen doch dat in een aantal gevallen tevens zal moeten worden toegelicht waarom tot nu toe geldende bepalingen zijn geschrapt.

Voor zover dit kan worden ingepast in de toelichting op de wel opgenomen artikelen zal dat zoveel mogelijk geschieden. Waar dat echter, omdat bij voorbeeld het verband met de toe te lichten artikelen te ver verwijderd is, tot onduidelijkheden aanleiding kan geven, zal, voorafgaand aan de betrokken paragraaf, in een onderdeel «algemeen» aandacht worden besteed aan punten die in de toelichting bij de artikelen niet aan de orde komen. In bedoeld onderdeel zullen slechts de belangrijkste punten worden vermeld.

Vermelding van het schrappen van bepalingen of verfijningen zal achterwege worden gelaten, als ze gelet op de uitgangspunten van het RVV 1990 als vanzelfsprekend kunnen worden beschouwd. Voor enkele

³⁴ Stb. 225.

belangrijke vervallen bepalingen die niet aan bod zijn gekomen is plaats ingeruimd na de toelichting op het laatste artikel – de citeertitel – van dit besluit.

HOOFDSTUK I. BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1

Algemeen

In artikel 1 zijn de op dit besluit van toepassing zijnde definities in alfabetische volgorde opgenomen. Daarbij is getracht behalve de begrippen die, op enkele hierna te noemen uitzonderingen na, reeds in het RVV 1966 waren gedefinieerd, tevens definities op te nemen voor begrippen die in het verleden aanleiding hebben gegeven tot misverstanden of waarbij definiëring bijdraagt aan een korter, bondiger en bijgevolg duidelijker formulering van de voorschriften. Dit heeft echter wel geleid tot een aanzienlijke uitbreiding van het aantal definities ten opzichte van het RVV 1966. De beoogde duidelijkheid weegt evenwel ruimschoots tegen deze uitbreiding op.

Niet opgenomen zijn de in het RVV 1966 wel gedefinieerde begrippen B-weg³⁵ en wegen³⁶.

Het begrip B-weg komt met ingang van 1 januari 2000 geheel te vervallen. Beperkingen die in het verleden voortvloeiden uit de B-status van een weg, zullen vanaf die datum, indien zij noodzakelijk worden geoordeeld, door middel van borden moeten worden aangegeven.

Ten aanzien van het begrip wegen wordt aangesloten bij het daaromtrent bepaalde in de WVV³⁷. Op grond daarvan kan definiëring in het onderhavige besluit achterwege worden gelaten.

Onderdeel a

Alle voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen worden in dit besluit als aanhangwagen aangemerkt. Voor de definitie van aanhangwagen werd in het RVV 1966 verwezen naar het daaromtrent bepaalde in het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377) (WVR)³⁸. De in laatstgenoemd reglement opgenomen definitie bevat een groot aantal voor de toepassing van dit reglement niet relevante verfijningen. Het betreft detailleringen die noodzakelijk zijn in verband met voertuigtechnische eisen. In verband daarmee is voor het RVV 1990 voor een duidelijke en hanteerbare definitie gekozen. Dit kan er, zonder dat dat overigens bezwaarlijk is, echter wel toe leiden dat een voertuig – bij voorbeeld een gesleept motorvoertuig – ingevolge dit besluit als aanhangwagen wordt aangemerkt, doch dat ingevolge het WVR de bepalingen ter zake van motorvoertuigen van toepassing zijn. Bijgevolg zal de bestuurder van het gesleepte motorvoertuig, voor zover dat voor het besturen van dat motorvoertuig is vereist, in het bezit moeten zijn van een rijbewijs. Ter zake wordt verwezen naar het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 1 december 1987³⁹. Uit dit arrest kan worden afgeleid dat de persoon die achter het stuur zit van een getrokken voertuig als bestuurder moet worden aangemerkt wanneer hij de rijrichting van de auto bepaalt, de remorganen bedient, de verlichting in- en uitschakelt en de optische en geluidssignalen geeft.

³⁵ Artikel 4, eerste lid, onderdeel e, RVV 1966.

³⁶ Artikel 6, eerste lid, RVV 1966.

³⁷ Artikel 1, eerste lid, onder 1e, WVV.

³⁸ Artikel 4, eerste lid, onderdeel g, RVV 1966 in verbinding met de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 november 1966, Stcrt. 232.

³⁹ VR 1988, 67.

Voorts is de inhoud van het begrip aanhangwagen in vergelijking met het RVV 1966 gewijzigd doordat het RVV 1990 niet de voorwaarde stelt dat het voertuig door een motorvoertuig moet worden voortbewogen. Ook aanhangwagens achter fietsen en bromfietsen dienen als aanhangwagen in de zin van het RVV 1990 te worden aangemerkt. Zo dienen de voorschriften vervat in de artikelen 39 en 58, eerste lid, uitdrukkelijk mede voor aanhangwagens achter fietsen en bromfietsen te gelden. De definitie van aanhangwagens zoals deze in de Wegenverkeerswet 1990 wordt overwogen zal de ruimte bieden voor het opnemen van de gekozen omschrijving in het RVV 1990. Een wijziging van de inhoud van het begrip aanhangwagen in vergelijking met het RVV 1966 bestaat voorts hierin dat, gezien de definitie van voertuigen⁴⁰ en de daarbij behorende toelichting, bij voorbeeld een voortbewogen kruiwagen of kindervagen in dit besluit niet wordt aangemerkt als aanhangwagen. Krui- en kindervagens kunnen immers niet als wagens in de zin van het RVV 1990 worden aangemerkt. Dolly's, surfkarren en dergelijke moeten daarentegen wel als zodanig worden beschouwd. Aangezien over de status van opleggers onduidelijkheid zou kunnen ontstaan zijn deze uitdrukkelijk tot de aanhangwagens gerekend.

Onderdeel b

Ten aanzien van autobussen wordt de reeds in het RVV 1966⁴¹ en ook overigens, zowel in nationale als internationale regelingen, gebruikelijke definiëring gehandhaafd.

Onderdelen c en d

Hoewel autosnelwegen en autowegen steeds worden aangeduid door respectievelijk bord G1 (autosnelweg) en G3 (autoweg) van bijlage I, bleek in de praktijk behoefte aan nadere precisering ter zake van wat wel en wat niet tot de autosnelweg of autoweg behoort. Met name deden zich interpretatieverschillen voor ten aanzien van de vraag of de langs deze wegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushaltes tot de autosnelweg of autoweg behoorden en of derhalve de op die wegen geldende regels daar ook van toepassing waren.

Door een definitie op te nemen van autosnelweg en van autoweg, waarbij genoemde plaatsen uitdrukkelijk niet tot deze wegen worden gerekend zodat de artikelen 42 en 43 op de betrokken plaatsen niet van toepassing zijn, wordt de bestaande onduidelijkheid weggenomen. Zo is bij voorbeeld het stilstaan en voetgangersverkeer op deze plaatsen, anders dan op de autosnelweg of autoweg zelf, vanzelfsprekend toegestaan.

Onderdeel e

Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 67.

Onderdeel f

Onder bestuurder van een motorvoertuig wordt niet slechts verstaan degene die het voertuig feitelijk bestuurt doch tevens degene onder wiens toezicht een motorvoertuig voor het besturen waarvan een rijbewijs B, C, D of E is vereist, wordt bestuurd. Dit laatste doet zich voor bij het geven van autorijles en tijdens het rijexamen. Voor de omschrijving van deze situaties is aansluiting gezocht bij de bewoordingen van de Wet rijonderricht motorrijtuigen⁴² ter zake.

⁴⁰ Artikel 1, onderdeel a1, RVV 1990.

⁴¹ Artikel 4, eerste lid, onderdeel d, RVV 1966.

⁴² Stb. 1974, 346.

Ingevolge deze definitie worden rijinstructeurs en examinatoren als «juridisch» bestuurder aangemerkt en zijn zij derhalve in beginsel strafrechtelijk aansprakelijk voor de door de leerling of kandidaat begane overtredingen. De in dit besluit vervatte regeling wijkt echter op een belangrijk punt af van de regeling zoals die gold op basis van het RVV 1966. Van juridisch bestuurderschap was daarin slechts sprake indien aan een aantal voorwaarden⁴³ was voldaan. Het komt echter doelmatig voor de toezichthouder als juridisch bestuurder aan te merken ongeacht de vraag of wel of niet aan deze voorwaarden is voldaan. Zo lijkt het niet billijk dat de rijinstructeur of examiner zich van zijn verantwoordelijkheid kan ontdoen door er op te wijzen dat de rechterbuitenspiegel ontbreekt dan wel dat de feitelijke bestuurder ten onrechte niet over een bepaald bewijs van rijvaardigheid beschikt. In deze en dergelijke gevallen kan de toezichthouder zich immers vooraf van het vervullen van de voorwaarden op de hoogte stellen. Ingeval de voorwaarden niet worden vervuld dient de rijinstructeur daarvoor verantwoordelijk te worden gesteld. De betrokken voorwaarden zijn in verband hiermee opgenomen in het WVR. Ter zake wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel J van artikel 100.

Eén en ander betekent dat ingeval een «instructeur» les geeft zonder dat hij in het bezit is van een instructeursbewijs hij wordt aangemerkt als bestuurder, maar wegens het onbevoegd les geven strafbaar is uit hoofde van de Wet rijonderricht motorrijtuigen. Uiteraard moet er van een daadwerkelijke rijinstructie sprake zijn. Een bestuurder die niet in het bezit is van een geldig rijbewijs kan zich van zijn aansprakelijkheid ter zake niet onttrekken door te stellen dat de naast hem zittende persoon hem op dat moment rijles aan het geven was als die situatie zich in werkelijkheid niet voordoet. Ingeval les wordt gegeven door een daartoe bevoegde instructeur is deze verantwoordelijk voor het vervullen van de eisen waaraan voertuig en leerling moeten voldoen.

Het vorenstaande geldt uitdrukkelijk niet voor de toezichthouder die een examen afneemt in het kader van de vordering als bedoeld in artikel 18 van de WVV. Alsdan wordt immers veelal examen afgenomen in het voertuig van de kandidaat, welk voertuig niet over de dubbele remmen etc. beschikt. In dergelijke gevallen dient de feitelijke bestuurder als juridisch bestuurder te worden aangemerkt. In verband hiermee wordt in onderdeel f bepaald dat de toezichthouder niet als juridisch bestuurder mag worden aangemerkt indien het een onderzoek als bedoeld in artikel 18 van de WVV betreft.

Onderdeel g

Hier is de tekst gevolgd van artikel 5, eerste lid, van het RVV 1966.

Onderdeel h

In de artikelen 27, 51 en 87 wordt het begrip «bevoegde gezag» gebezigd. Onderdeel h van artikel 1 geeft aan wat onder het bevoegde gezag moet worden verstaan door ter zake te verwijzen naar de desbetreffende bepaling in het BABW.

Onderdeel i

De omschrijving van bromfietsen zoals die in het RVV 1966 was opgenomen is in dit besluit overgenomen. De definitie in het RVV 1966 was nog recentelijk, bij koninklijk besluit van 8 mei 1985⁴⁴ gewijzigd. Bij die wijziging is de definitie enerzijds aangepast aan de ontwikkelingen

⁴³ Zie artikel 5, tweede lid, RVV 1966.

⁴⁴ Stb. 246.

van de techniek en anderzijds zijn daarbij problemen weggenomen die zich voordeden bij de opsporing en vervolging van door bromfietzers begane overtredingen.

Genoemde technische ontwikkelingen noopten tot het loslaten van het, sinds de opkomst van de bromfiets als meest kenmerkend aangemerkt, vereiste dat bromfietsen de voor fietsen normale eigenschappen moesten bezitten. Als voor fietsen normale eigenschappen werd de aanwezigheid van trappers door middel waarvan het voertuig kon worden voortbewogen aangemerkt. Deze omschrijving was gebaseerd op het Verdrag nopens het wegverkeer van 1949.

De thans opgenomen definitie sluit aan bij de omschrijving van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1968⁴⁵, zij het dat dit ruim twintig jaren geleden tot stand gekomen verdrag inmiddels ook niet volledig aan de technische ontwikkelingen tegemoet komt. Dit verdrag gaat ervan uit dat een bromfiets moet zijn uitgerust met een verbrandingsmotor terwijl reeds enkele jaren «bromfietsen» met een elektromotor op de markt zijn. Deze zogenaamde zoemfietsen die voor eerdergenoemde wijziging van het RVV 1966 in 1985 met bromfietsen werden gelijkgesteld, zijn sinds die wijziging en ook thans in dit besluit in de definitie opgenomen.

Onderdelen j en k

De omschrijving van busbaan biedt de mogelijkheid de gehele rijbaan door middel van de aanduiding «BUS» voor het openbaar vervoer te bestemmen. Het RVV 1966⁴⁶ beperkte die mogelijkheid tot rijstroken. Bijgevolg bestonden er juridische beletselen een rijbaan die niet in rijstroken was verdeeld, tot busstrook aan te wijzen. Door een afzonderlijke definitie van busbaan op te nemen wordt dit bezwaar weggenomen.

Onderdeel l

Ten einde de bepalingen ter zake van het gebruik van lichten⁴⁷ zo kort en duidelijk mogelijk te formuleren, worden daarin kortweg de termen dag en nacht gebruikt zonder daar te omschrijven om welke periode van het etmaal het precies gaat. In verband daarmee is het noodzakelijk te begrijpen dag en nacht te definiëren. Daarbij is ook gekozen voor een zo duidelijk mogelijke omschrijving waarbij dag en nacht samenvallen met het tijdstip van zonsopgang en zonsondergang.

In de verkeersverdragen⁴⁸ wordt een ruimer begrip nacht gehanteerd. Daar worden onder nacht tevens die perioden van de dag verstaan gedurende welke het zicht onvoldoende is. Voor een dergelijke omschrijving is, gelet op de wens zoveel mogelijk bij het spraakgebruik aan te sluiten, hier niet gekozen. Voor die perioden is in dit besluit een afzonderlijke verplichting tot het voeren van verlichting opgenomen. De regeling stemt derhalve inhoudelijk overeen met de verkeersverdragen.

Onderdeel m

Bestuurders die de doorgaande rijbaan van een autosnelweg of autoweg oprijden via de invoegstrook dan wel de doorgaande rijbaan verlaten via de uitrijstrook, moeten ingevolge artikel 55, bij deze manoeuvres een teken geven. Met het oog hierop bepaalt onderdeel m van artikel 1 wat onder het begrip «doorgaande rijbaan» moet worden verstaan. Het betreft hier derhalve het deel van de autosnelweg of

⁴⁵ Bij voorbeeld artikel 1, onderdeel (m) van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer.

⁴⁶ Artikel 129 RVV 1966.

⁴⁷ Paragrafen 13 en 14 van hoofdstuk II.

⁴⁸ Bij voorbeeld artikel 32, eerste lid, Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer.

autoweg dat is bestemd voor en gebruikt wordt door het verkeer dat deze weg volgt. In onderdeel m behoeven de vluchtstrook en de vluchthaven niet te worden genoemd, aangezien deze wegelementen blijkens onderdeel ak geen onderdeel vormen van de rijbaan en derhalve evenmin van de doorgaande rijbaan.

Onderdeel n

Volgens het RVV 1966⁴⁹ konden slechts stroken «langs de rand van de rijbaan» fietsstroken vormen. Aldus werd geen rekening gehouden met de bestaande fietsstroken midden op de rijbaan zoals deze in den lande veel worden aangetroffen. Onderdeel n van artikel 1 van het RVV 1990 brengt hierin verandering. Ook laatstbedoelde stroken worden nu als fietsstrook erkend, zodat aan de onduidelijke situatie in het verleden een einde wordt gemaakt.

Onderdeel o

In hoofdstuk C van bijlage I zijn verkeersborden opgenomen die een geslotenverklaring inhouden. Een dergelijk verbod dient tevens een verbod in te houden dat de betrokken weg wordt gebruikt. Aldus kan door de politie tevens worden opgetreden ingeval in de betrokken weg een geparkeerd voertuig wordt aangetroffen. De omschrijving van het begrip geslotenverklaring in onderdeel o houdt met het vorenstaande verband.

Onderdeel p

Artikel 80 geeft aan wat de betekenis is van «haaietanden». Die term is daar gebezigd omdat de betrokken wegmarkering in de volksmond veelal zo wordt genoemd. Het is gewenst aan dit begrip een juridische inhoud te geven. Dit doet onderdeel p.

Onderdeel q

Hoewel de begrippen inrit en uitrit in diverse bepalingen in het RVV 1966 worden gebezigd is in dat reglement geen omschrijving van deze begrippen opgenomen. Hierdoor ontstonden in de praktijk problemen, met name in de gevallen waarin een bestuurder aan een andere bestuurder geen voorrang verleende. Immers reed een bestuurder een weg op vanuit een uitrit dan diende hij het overige verkeer voor te laten gaan⁵⁰; deed hij zulks echter vanuit een weg, niet zijnde een uitrit, dan had hij in beginsel voorrang op de bestuurders van links en op langzaam verkeer van rechts. Bij aanrijdingen in zulke situaties waren de strafrechtelijke en civielrechtelijke aansprakelijkheid mede afhankelijk van de status van de betrokken wegen.

Diverse malen werd de rechter te hulp geroepen om uitkomst te bieden. De inhoud van de begrippen inrit en uitrit diende derhalve door de rechterlijke macht te worden bepaald. Volgens constante jurisprudentie⁵¹ is bij een samenvoeging van wegen sprake van een kruispunt waarop de normale voorrangsregels gelden tenzij uit bijzondere omstandigheden blijkt dat er sprake is van een in- of uitrit, hetwelk aan de gemiddelde weggebruiker bekend moet zijn. Het behoeft geen betoog dat bij twijfelgevallen ingewikkelde bewijsvoeringen nodig bleken om tot een oordeel te kunnen komen.

⁴⁹ Artikel 4, eerste lid, onderdeel h, RVV 1966.

⁵⁰ Artikel 16 RVV 1966.

⁵¹ Bij voorbeeld HR 13 januari 1981, NJ 1981, 349, VR 1983, 27.

Het RVV 1990 probeert de hierdoor veroorzaakte lasten te voorkomen door de begrippen te omlijnen. Ingewikkelde, tijdrovende en kostbare procedures kunnen aldus worden voorkomen, hetgeen in het belang is van de weggebruikers, de schadeverzekeringsmaatschappijen, advocatuur, politie, justitie en rechterlijke macht.

Volgens de omschrijvingen is er in de eerste plaats sprake van een inrit of uitrit als het gaat om de voor voertuigen bestemde toegang tot of uitgang van een gebouw of besloten erf. Dergelijke in-/uitritten blijken in de praktijk overigens zelden een probleem te vormen. In de enkele gevallen dat het vanaf de hoofdweg niet zichtbaar is dat een zijweg naar een gebouw of besloten erf leidt zullen additionele maatregelen getroffen moeten worden. Hierbij kan met name worden gedacht aan voorrangsaanduidingen. In de praktijk wordt deze oplossing ook veelal gekozen.

In de tweede plaats vormen de typisch Nederlandse toe- en uitgangen door middel van een verlaagd trottoir of een verlaagde trottoirband in- resp. uitritten. Men denke hierbij aan de toegangen tot woon- en winkelerven.

In de situaties waarin niet aan de omschrijvingen wordt voldaan vormen twee elkaar kruisende wegen een kruispunt waar de normale voorrangsregels gelden. Dit is bij voorbeeld het geval met uitgangen van parkeerterreinen. Hier blijken in de praktijk ook de meeste problemen te spelen. Gelet op de grootte van sommige parkeerterreinen is het niet voor een ieder even duidelijk of een weg een toegangsweg is naar een dergelijk terrein. Indien dergelijke toe- en uitgangen door sommige bestuurders als een in- of uitrit worden ervaren kan het gewenst zijn de voorrang ter plaatse te regelen. In ieder geval wordt de duidelijkheid door dit alles vergroot, hetgeen mede een dereguleringsbelang is.

Onderdeel r

Dit onderdeel komt in belangrijke mate overeen met onderdeel aa van het eerste lid van artikel 4 van het RVV 1966. De enige inhoudelijke wijziging bestaat hieruit dat het woord «kennelijk» dat in de oude bepaling voorkwam in de nieuwe is wegge gevallen. Zulks is gebeurd om verwarring te voorkomen.

Voertuigen zijn invaliden voertuigen als ze voor het vervoer van een invalide zijn ingericht ook al lijkt zulks «kennelijk» niet het geval te zijn. In de praktijk doen zich overigens geen problemen voor.

Onderdeel s

Verwezen wordt naar de toelichting inzake onderdeel m.

Onderdeel t

Kruisingen en splitsingen van wegen worden in het dagelijkse spraakgebruik «kruispunten» genoemd. Genoeg reden om deze term in het RVV 1990 te introduceren. In onderdeel t wordt de inhoud van het begrip aangegeven: hieruit blijkt al dat er op dit punt geen materiële wijzigingen zijn aangebracht.

Onderdeel u

Het WVR bevat een omschrijving van het begrip laadvermogen⁵². In het RVV 1966 wordt via een omweg⁵³ naar deze omschrijving verwezen.

⁵² Artikel 1, eerste lid, onderdeel u.

⁵³ De ministeriële regeling van 21 november 1966, Stcrt. 232.

Het RVV 1990 bevat zelf een omschrijving van de term zodat het reglement op dit punt meer toegankelijk is. Hierbij is het verouderde begrip «gewicht» vervangen door het EEG-richtlijn conforme begrip «massa».

Onderdeel v

Artikel 81 bepaalt dat busbanen en busstroken slechts mogen worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus. Met deze voertuigen worden de voertuigen, gebezigd voor het verrichten van openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer⁵⁴ bedoeld. Onderdeel v bepaalt zulks.

Onderdeel w

Spreekt het RVV 1966 nog van «ledig gewicht»⁵⁵, het RVV 1990 volgt hier de thans gebruikelijke terminologie. Inhoudelijk is in belangrijke mate de definitie van «ledig gewicht» in het WVR gevolgd⁵⁶. Er wordt echter niet langer bepaald dat het voertuig in rust moet zijn. Dit element doet thans wat overtrokken aan. Ook hier bepaalt het RVV 1990 zelf wat het begrip inhoudt, zodat verwijzingsperikelen worden voorkomen.

Onderdeel x

Aanvankelijk bestond het voornemen de voorrechten – zoals het door mogen gaan indien tijdens het passeren van een verkeerslicht, het licht op rood springt – die militaire kolonnes ingevolge het RVV 1966 genieten, te laten vervallen. Het belangrijkste argument daarvoor was dat militaire kolonnes doorgaans begeleid worden door leden van de Koninklijke Marechaussee die bevoegd zijn aanwijzingen aan andere weggebruikers te geven en derhalve voor de regeling van het verkeer kunnen zorgen.

Inmiddels is echter gebleken dat de begeleiding door de marechaussee belangrijk is teruggedrongen in verband met het verplichte uitvoeren van andere taken. Tegen het in kolonne verband rijden zonder de voorrechten die min of meer het in stand houden van dat verband waarborgen, levert risico's voor de verkeersveiligheid op. Indien de kolonne uiteen valt, zullen de bestuurders die deel uitmaken van de kolonne, toch proberen het verband zo spoedig mogelijk te herstellen. Dat zal ertoe leiden dat de kop van de kolonne langzamer zal gaan rijden, terwijl de laatste voertuigen extra snelheid zullen maken om weer aan te sluiten. Deze voortdurende tempowisselingen zullen een onrustig verkeersbeeld geven waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Voorts is het handhaven van de voorrechten van militaire kolonnes van groot belang voor de operationele taakuitoefening door Defensie.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat onder militaire motorvoertuigen ook militaire voertuigen van bondgenootschappelijke krijgsmachten worden verstaan.

Het vorenstaande is aanleiding geweest toch weer een definitie van militaire kolonne op te nemen. Daarbij wordt aangetekend dat het vanzelf spreekt dat op uiterst zorgvuldige wijze gebruik zal worden gemaakt van de voorrechten die militaire kolonnes genieten.

Een groep militairen te voet die een marskolonne vormt, valt in het RVV 1990 niet meer onder het begrip militaire kolonne. Voor zover de bepalingen van het RVV 1990 op dergelijke groepen militairen te voet van toepassing zijn verklaard, vallen die groepen militairen te voet onder de begrippen voetgangers en door voetgangers gevormde marskolonnes.

⁵⁴ Stb. 1987, 175.

⁵⁵ Artikel 4, eerste lid, onderdeel g.

⁵⁶ Artikel 1, eerste lid, onderdeel r.

Onderdeel y

Op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen spreekt het RVV 1990 van motorfietsen in plaats van motorvoertuigen op twee wielen. Onder motorfietsen worden scooters begrepen geacht, hetgeen een grond oplevert in artikel 1 het begrip «motorfiets» te omschrijven. In het verleden bestond veel onduidelijkheid over de vraag of een motorvoertuig op twee wielen met zijspan- of aanhangwagen nu wel of niet nog een tweewielig motorvoertuig was gebleven. Onderdeel y schept hierover duidelijkheid door deze vraag bevestigend te beantwoorden.

Onderdeel z

Hier is, maar dan in eenvoudiger bewoordingen, de omschrijving gevolgd in onderdeel b van het eerste lid van artikel 4 van het RVV 1966.

Onderdeel aa

Verwezen wordt naar de toelichting op onderdeel l.

Onderdeel ab

Hoewel ook in het RVV 1966 de begrippen «parkeerhaven» en «parkeerstrook» voorkwamen⁵⁷ ontbrak aldaar een omschrijving van deze begrippen. In het RVV 1990 worden deze begrippen eveneens gebezigd⁵⁸. Het wordt omwille van de duidelijkheid gewenst geacht thans de inhoud van de begrippen aan te geven, zoals dit ook wordt gedaan met de termen «vluchthaven» en «vluchstrook».

Onderdeel ac

Hier wordt inhoudelijk de omschrijving gevolgd zoals deze wordt gebezigd in artikel 86 van het RVV 1966. Het betrof daar een «verdwaalde» definitie. In het RVV 1990 worden alle omschrijvingen in hetzelfde artikel opgenomen, hetgeen de duidelijkheid vergroot.

Onderdeel ad

In procedures wordt wel eens betwist dat een bepaald weggedeelte een rijbaan vormde. De Hoge Raad der Nederlanden heeft met deze verweren korte metten gemaakt⁵⁹. Deze jurisprudentie verkrijgt nu wettelijke erkenning.

Onderdeel ae

Het begrip «rijstrook» wordt hier omschreven in verband met het bepaalde over dit begrip in de verkeersverdragen⁶⁰.

Onderdeel af

Zoals «bromfietsen» in 1966 werden erkend (daarvoor: fietsen met hulpmotor), zo worden nu de «snorfietsen» volwassen. Het tweede lid van artikel 4 van het RVV 1966 is voor zoveel het de oranje platen betreft in de omschrijving meegenomen.

⁵⁷ Zie bij voorbeeld artikel 66, eerste lid.

⁵⁸ Onder andere artikel 38.

⁵⁹ Onder andere HR 4 november 1986, NJ 1987, 610.

⁶⁰ Artikel 1, onderdeel g, van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer; artikel 1, onderdeel e, van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

Onderdeel ag

Verwezen wordt naar de toelichting op onderdeel m.

Onderdeel ah

Verwezen wordt naar de toelichting op onderdeel q.

Onderdeel ai

Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 77.

Onderdeel aj

De omschrijving is gelijklopend aan die in het RVV 1966⁶¹.

Onderdeel ak

Zoals het geval is met de parkeerhaven en de parkeerstrook⁶² worden in het RVV 1990 de begrippen vluchthaven en vluchtstrook omschreven. De vluchthaven en de vluchtstrook maken geen deel uit van de rijbaan van de autosnelweg en de autoweg. Zij zijn immers niet voor het rijdende verkeer bestemd. Verwezen wordt in dit verband naar de toelichting op artikel 43.

Onderdeel al

Een omschrijving van het begrip «voertuig» is met name nodig in verband met het gestelde in artikel 2, tweede lid. Enkele van de in onderdeel al genoemde voertuigen zijn elders in artikel 1 omschreven. Het gaat hier om de bromfiets⁶³, het invalidervoertuig⁶⁴ en het motorvoertuig⁶⁵. Evenmin als in het RVV 1966 het geval was bestaat er thans behoefte aan een nadere omschrijving van de fiets, de wagen en de tram. Volledigheidshalve zij hier aangetekend dat kinder- en kruiwagens niet en aanhangwagens wel tot de wagens moeten worden gerekend.

Onderdeel am

Het RVV 1966 gaf impliciet aan wat onder voorrang verlenen moest worden verstaan. In artikel 41 van het oude reglement werd bepaald dat bij de nadering van een kruising of splitsing van wegen een bestuurder aan voor hem van rechts komende bestuurders de doorgang moest vrijlaten. Artikel 42 van het RVV 1966 bevatte uitzonderingen op die bepaling. Daar werd aangegeven in welke afwijkende gevallen voorrang moest worden verleend. Uit deze systematiek kon worden afgeleid dat voorrang verlenen inhoudt dat aan bestuurders de doorgang moet worden vrijgelaten.

In het RVV 1990 is gekozen voor een expliciete omschrijving van het begrip voorrang verlenen. In plaats van «de doorgang vrijlaten» wordt nu gesproken van de bestuurders in staat stellen ongehinderd hun weg te vervolgen. Met name impliceert dit dat een bestuurder die snel een kruispunt nadert en pas op het laatste moment stopt waarbij hij de indruk wekt bij het voorrangsgerechtigde verkeer dat hij niet aan zijn voorrangsverplichting zou voldoen, geen voorrang verleent, hoewel hij in objectieve termen wel de doorgang vrijlaat. Het wordt gewenst geacht dergelijke bestuurders op het negeren van de voorrangsregel aan te kunnen spreken. Hierbij wordt aangesloten bij de recente jurisprudentie over het voorrang geven⁶⁶.

⁶¹ Artikel 5, eerste lid.

⁶² Onderdeel ab van artikel 1 RVV 1990.

⁶³ Onderdeel i van artikel 1.

⁶⁴ Onderdeel r van artikel 1.

⁶⁵ Onderdeel z van artikel 1.

⁶⁶ Bij voorbeeld rechtbank Den Bosch, 7 januari 1983, VR 1985, 13.

Ter zake wordt verwezen naar de toelichting op artikel 50.

Hier is de definitie overgenomen van artikel 4, eerste lid, onderdeel c, van het RVV 1966 met dien verstande dat «ledig gewicht» is vervangen door «de massa van het ledige voertuig». Hiervoor – bij onderdeel w – is op dit laatste ingegaan.

Deze omschrijving komt overeen met die in het RVV 1966⁶⁷.

Artikel 2

Aan bestuurders van een invalidervoertuig is een aantal faciliteiten toegekend zoals het mogen volgen van een voetpad of trottoir.

Het eerste lid van artikel 2 strekt ertoe dat op hen, indien zij van een voetpad of trottoir gebruik maken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken, ook de rechten of verplichtingen van voetgangers van toepassing zijn. Zo zal de bestuurder van een invalidervoertuig de bescherming van een voetganger genieten als hij op een voetgangersoversteekplaats oversteekt, doch zal op een langs een voorrangsweg gelegen voetpad, aan hem niet de aan bestuurders op de voorrangsweg toekomende voorrang behoeven te worden verleend.

Het tweede lid van artikel 2 beoogt de onduidelijkheid op te heffen met betrekking tot de vraag of personen die zich verplaatsen met bij voorbeeld rolschaatsen, skateboards, autopeds en dergelijke, niet voor normale verplaatsing bestemde en bijgevolg niet als voertuig aan te merken voorwerpen, als bestuurder moeten worden beschouwd. Dat immers bepaalt onder meer de plaats op de weg voor de gebruikers van deze voorwerpen. Met name ten aanzien van het, de laatste jaren min of meer tot een tak van sport uitgegroeide, rollerskating heeft zich de vraag voorgedaan of het gebruik van de rijbaan, terwijl een trottoir of voetpad aanwezig is, is toegestaan. Het tweede lid verschaft duidelijkheid: rollerskaters volgen de regels voor voetgangers en volgen in bedoelde situatie derhalve het voetpad of het trottoir.

Een ander punt dat in het verleden aanleiding heeft gegeven tot vragen, betreft de status van kinderfietsjes. Een fiets is immers een voertuig. Toch wordt het algemeen geaccepteerd en zelfs als juist ervaren dat een kind op een kinderfietsje van het trottoir of voetpad gebruik maakt. In dat geval ligt de nadruk op het spelen waarbij het fietsje als speelgoed moet worden beschouwd en, in het licht van het tweede lid, niet als voertuig. Niet bepalend is hier het fietsje zelf – bij voorbeeld of het is voorzien van zogenaamde stabilisatiewieltjes – doch het gebruik dat ervan wordt gemaakt in samenhang met onder meer de leeftijd van de gebruiker. Dit laatste om te voorkomen dat jongeren die de leeftijd zijn ontgroeid dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid het gebruik van het trottoir of voetpad acceptabel is, zich bij het gebruik daarvan niettemin op het spelend karakter van hun gedrag zouden kunnen beroepen.

⁶⁷ Artikel 2.

Uit het vorenstaande moet worden geconcludeerd dat personen die een voertuig, zoals een fiets, een bromfiets of een motorfiets, aan de hand meevoeren als voetgangers moeten worden aangemerkt, zodat voor hen de regels voor voetgangers van toepassing zijn. Van hen kan immers niet worden gezegd dat zij «zich verplaatsen met behulp van voertuigen», zoals in het tweede lid bedoeld.

Ingeval door het meevoeren van voertuigen hinder wordt veroorzaakt kan zulks desgewenst worden verboden. Zo kan in voetgangersgebieden door middel van plaatsing van een onderbord onder het voetpadbord worden aangegeven dat het meevoeren van (bepaalde) voertuigen aan de hand aldaar niet is toegelaten. Artikel 67 opent daartoe de mogelijkheid.

Het derde lid van artikel 2 verklaart de regels betreffende wagens van toepassing op door voetgangers gevormde kolonnes, optochten en uitvaartstoeten voor zover deze de rijbaan volgen. Onder «optochten» dienen formaties die verband houden met samenkomsten tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging alsmede betogingen zoals bedoeld in de Wet openbare manifestaties⁶⁸ begrepen te worden geacht. Uit dien hoofde behoeft de term «processie» zoals deze in het RVV 1966 was gebezigd niet door op die wet toegesneden termen te worden vervangen. Zonder deze bepaling zouden zij immers in beginsel van trottoir en voetpad gebruik moeten maken. Het beschikbaar stellen van de rijbaan was reeds in het RVV 1966⁶⁹ voorzien. Dit wordt in het RVV 1990 gecontinueerd.

In afwijking van het RVV 1966⁷⁰ wordt in artikel 2, derde lid, RVV 1990 gesproken van wagens in plaats van onbespannen wagens, aangezien in het RVV 1990 afzonderlijke regels voor onbespannen wagens niet voorkomen.

De handwagens met motorvermogen worden in tegenstelling tot het RVV 1966⁷¹ niet genoemd. Deze voertuigen komen nog zo weinig voor dat een afzonderlijke voorziening overbodig is. Daar komt nog bij dat regels betreffende wagens in zeer beperkte mate van toepassing zijn, zodat, mede gelet op het feit dat deze voertuigen niet van fietspaden gebruik mogen maken, ook op grond van deze overweging de betrokken regel kan verdwijnen.

Volgens het oude RVV⁷² golden de regels betreffende onbespannen wagens mede voor bestuurders van fietsen met aanhangwagen voor zover deze dan wel hun lading breder zijn dan 0.75 m. Aangezien deze maat in de praktijk zelden wordt overschreden is het niet bezwaarlijk deze beperking te laten vervallen. Fietzers met aanhangwagen dienen ongeacht de breedte de regels voor fietsers te volgen. Aangezien het verbod voor bromfietzers om een aanhangwagen voort te bewegen is opgeheven kan de regeling mede voor bromfietzers gelden.

Ook bestuurders van fietsen of bromfietsen met zijspanwagen en van fietsen of bromfietsen op meer dan twee wielen dienden ingevolge het RVV 1966⁷³ de rijbaan te volgen. Gelet op de gemiddelde breedte van deze voertuigen wordt het volgen van het fietspad veiliger geacht. Vandaar dat het in het RVV 1966 vervatte voorschrift ook ten aanzien van deze bestuurders niet meer in het RVV 1990 terugkeert.

⁶⁸ Stb. 1988, 157.

⁶⁹ Artikel 29 RVV 1966.

⁷⁰ Artikel 3, tweede lid, RVV 1966.

⁷¹ Artikel 3, tweede lid, RVV 1966.

⁷² Idem.

⁷³ Idem.

Paragraaf 1. Plaats op de weg

Algemeen

De in paragraaf 1 opgenomen bepalingen met betrekking tot de plaats op de weg zijn ten opzichte van de vervallen regeling van het RVV 1966⁷⁴ ter zake aanzienlijk vereenvoudigd. Tevens is het aantal bepalingen op dit punt teruggedrongen.

Per categorie weggebruiker wordt aangegeven welk weggedeelte voor hem bestemd is. Daarbij is gekozen voor de term «gebruiken» om tot uitdrukking te brengen dat het om ieder gebruik van de weg gaat; bij voorbeeld ook het stilstaan en parkeren.

Een aantal voorschriften van het RVV 1966 is in dit besluit niet opgenomen. Zo zijn de regels voor het voorbij rijden van vluchtheuvels⁷⁵ en die ter zake van de keuze van de rijbaan bij wegen die meer dan één rijbaan bevatten⁷⁶ komen te vervallen. Deze bepalingen⁷⁷ hebben in het verleden dikwijls aanleiding gegeven tot onduidelijkheden. In de praktijk werd dat veelal opgelost door middel van het plaatsen van borden. Thans is er, ten behoeve van de duidelijkheid, voor gekozen deze situaties altijd met borden aan te geven.

Voorts is de regeling met betrekking tot het afstand houden komen te vervallen⁷⁸. Het met die bepaling beoogde verkeersgedrag zal naar de huidige opvattingen moeten worden bereikt met voorlichting en educatie.

De bepalingen ter zake van het rijden in file⁷⁹ en het gedrag bij nadering van hulpverleningsdiensten⁸⁰ die in het RVV 1966 bij de plaats op de weg waren opgenomen, zijn in de systematiek van het onderhavige besluit elders geplaatst. Ten slotte zijn veel van de verfijningen die het RVV 1966 bevatte komen te vervallen. Waar nodig zal daarop bij de afzonderlijke artikelen worden ingegaan.

Artikel 3

Artikel 3 bevat de basisregel ten aanzien van de plaats op de weg voor bestuurders. Zij houden op het voor hen bestemde weggedeelte zoveel mogelijk rechts. Wat onder «zoveel mogelijk» dient te worden verstaan, wordt bepaald door de concrete situatie. Ingeval een rijbaan is verdeeld in rijstroken zal ingevolge artikel 3 in beginsel de meest rechtsgelegen rijstrook moeten worden gevolgd. En is een weg verdeeld in meerdere rijbanen, dan zal in beginsel de meest rechtsgelegen rijbaan moeten worden gekozen. De bepaling dwingt de bestuurder niet in een erf waar trottoirs ontbreken, vlak langs de aan het erf staande woningen te rijden. Evenmin behoeft de bestuurder, indien aan de rechterzijde op enige afstand van elkaar voertuigen staan geparkeerd, telkens tussen deze voertuigen weer naar rechts te gaan, indien de omstandigheden ter plaatse dat niet eisen. Voorts dienen bestuurders van een motorvoertuig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van fietsers e.d. op de rijbaan en de plaats op de weg daarop af te stemmen.

Het tweede lid staat fietsers toe met zijn tweeën naast elkaar te rijden. Uit het tweede lid vloeit voort dat fietsers niet met drie of meer naast elkaar mogen rijden alsmede dat een fietser en een bromfietser of twee bromfietzers niet naast elkaar mogen rijden.

⁷⁴ Artikel 22 e.v. RVV 1966.

⁷⁵ Artikel 24 RVV 1966.

⁷⁶ Artikel 26 RVV 1966.

⁷⁷ In het bijzonder artikel 26 RVV 1966.

⁷⁸ Artikel 25 RVV 1966.

⁷⁹ Artikel 23 RVV 1966.

⁸⁰ Artikel 30 RVV 1966.

Artikel 4

Het eerste lid van artikel 4 geeft de hoofdregel dat de voetganger het trottoir of het voetpad gebruikt, terwijl het tweede lid het fietspad (het verplichte of het onverplichte) als plaats op de weg voor de voetganger aanwijst, indien trottoir of voetpad ontbreekt. Het derde lid ten slotte bepaalt dat bij het ontbreken van een trottoir, voetpad en fietspad de voetganger gebruik maakt van de berm of de uiterste zijde van de rijbaan. Deze regeling voor voetgangers is aanzienlijk vereenvoudigd ten opzichte van die welke gold ingevolge het RVV 1966⁸¹. Het toen geldende voorschrift dat de voetganger door het meevoeren van een fiets, een bromfiets of van omvangrijke voorwerpen, andere voetgangers niet mocht hinderen, is niet opgenomen en bijgevolg is ook de bepaling dat hij in dat geval desnoods aan de uiterste zijde van de rijbaan loopt, komen te vervallen. Het betrof een open norm waarvoor de algemene bepaling in de WVV toereikend moet worden geacht. Het ontbreken van een uitdrukkelijke toestemming om in de geschetste situatie van de uiterste zijde van de rijbaan gebruik te maken, hoeft in de praktijk geen aanleiding te geven tot problemen. Indien de voetganger zijn keuze zorgvuldig heeft afgewogen, zal een vervolging wegens het gebruik van de rijbaan niet opportuun zijn.

De uitdrukkelijk in het RVV 1966 opgenomen verplichting⁸² dat de voetganger die van het fietspad of de fietsstrook gebruik maakt, de fietsers en bromfietsers niet mag belemmeren, vloeit thans voort uit de algemene bepaling.

De gedetailleerde bepalingen uit het RVV 1966⁸³ voor voetgangers die buiten de bebouwde kom de rijbaan gebruiken, zijn vervallen. Aan welke zijde van de rijbaan zij het beste kunnen lopen, hangt van de concrete situatie af. De voetganger is zelf, gesteund door voorlichting en educatie, het beste in staat dit te beoordelen. Het gebruik van de fietsstrook door voetgangers wordt in artikel 4 niet uitdrukkelijk genoemd. De fietsstrook maakt thans evenwel deel uit van de rijbaan. Indien voetgangers ingevolge het derde lid van de uiterste zijde van de rijbaan gebruik maken, gebruiken zij, indien daar een fietsstrook is aangebracht, deze strook.

Artikel 5

Fietsers dienen het verplichte fietspad te gebruiken en bij het ontbreken daarvan de rijbaan. Ingeval op de rijbaan ter rechterzijde een fietsstrook is aangebracht dienen zij de fietsstrook te volgen. Dit vloeit voort uit artikel 3, eerste lid. In verband hiermede behoeft de verplichting de fietsstrook te volgen⁸⁴ niet uitdrukkelijk te worden voorgeschreven.

Fietsers mogen van een onverplicht fietspad gebruik maken. In dit opzicht is de regeling, vervat in het RVV 1966⁸⁵, niet gewijzigd.

Artikel 6

Ook bromfietsers moeten het verplichte fietspad gebruiken. Bromfietsers mogen het onverplichte fietspad gebruiken als hun motor is uitgeschakeld (derde lid). Ontbreekt een verplicht fietspad langs de rijbaan dan dienen de bromfietsers de rijbaan te gebruiken. Is daar ter rechterzijde een fietsstrook dan is deze mede voor de bromfietsers bestemd. Zie hiervoor de toelichting op artikel 5.

⁸¹ Artikel 28 RVV 1966.

⁸² Artikel 28, tweede lid, RVV 1966.

⁸³ Artikel 28, derde en vierde lid, RVV 1966.

⁸⁴ Zie artikel 128 RVV 1966.

⁸⁵ Artikel 27, tweede lid, RVV 1966.

Artikel 7

Bestuurders van een invalidenvoertuig worden ingevolge artikel 7 geheel vrijgelaten in de keuze van de plaats op de weg. Deze regeling wijkt inhoudelijk nauwelijks af van de bepalingen zoals die krachtens het RVV 1966 golden⁸⁶. Daarin was echter wel bepaald dat zij buiten de bebouwde kom de rijbaan slechts mochten volgen indien het volgen van voetpad, trottoir, fietspad of fietsstrook grote moeilijkheden opleverde⁸⁷. Deze nuancering is in dit besluit achterwege gelaten. De gebruiker van een invalidenvoertuig is, zeker gezien de voorlichting die zal worden gegeven, zelf wel in staat te beoordelen welk weggedeelte voor hem in een concrete situatie het veiligst is. Volledigheidshalve wordt hier nog vermeld dat in artikel 7 niet over de fietsstrook wordt gesproken, doch indien de rijbaan wordt gebruikt zal, gelet op artikel 3, eerste lid, voor zover ter rechterzijde aanwezig de fietsstrook moeten worden gevolgd.

Ook ontbreekt het voorschrift dat bestuurders van een invalidenvoertuig, indien zij het voetpad of trottoir gebruiken, niet sneller mogen rijden dan stapvoets⁸⁸. Het spreekt vanzelf dat deze bestuurders zich aanpassen aan het verkeer waartussen zij zich begeven.

Zoals in het algemene gedeelte van de toelichting op paragraaf 1 is gemeld omvat het begrip «gebruiken» zowel het rijden als het parkeren en stilstaan. Dit impliceert dat bestuurders van een invalidenvoertuig ook van trottoir, voetpad, fietspad en rijbaan gebruik kunnen maken om hun voertuig aldaar te parkeren of te laten stilstaan. In verband hiermee kan van het overnemen van de regeling vervat in artikel 82, vierde lid, van het RVV 1966 dat de regeling inzake het plaatsen van invalidenvoertuigen bevatte worden afgezien.

Artikel 8

De toename van het aantal ruiters in de recreatieve sfeer enerzijds en aansluiting bij de regeling ter zake in het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens⁸⁹ anderzijds, zijn aanleiding geweest de plaats op de weg voor deze categorie weggebruikers te regelen.

Artikel 9

De regeling ter zake van door voetgangers gevormde kolonnes, optochten en dergelijke is aanzienlijk vereenvoudigd. De regeling zoals die gold onder het RVV 1966⁹⁰ was niet alleen ingewikkeld maar in de praktijk ook niet bruikbaar. De eisen die golden voor de marskolonne konden eenvoudig ter zijde worden geschoven door de marskolonne een optocht te noemen. De strekking van artikel 9 is thans niet meer dan dat voetgangers zodra zij op enigerlei wijze een formatie vormen en zij op grond daarvan beter de rijbaan kunnen volgen, daartoe gerechtigd zijn. Indien zich problemen voordoen zal aan de hand van de concrete situatie moeten worden beoordeeld of er inderdaad sprake is van een op enigerlei wijze door voetgangers gevormde formatie.

Artikel 10

Dit artikel vormt het sluitstuk voor de bepalingen ter zake van de plaats op de weg. Nadat is aangegeven welke weggedeelten – voor zover aanwezig – door bepaalde aangewezen categorieën bestuurders worden gebruikt, wordt de rijbaan voor de niet genoemde bestuurders aangewezen. De grootste categorie betreft uiteraard de bestuurders van een motorvoertuig. Doch ook de geleiders van rij-of trekdieren of vee en

⁸⁶ Artikel 27a RVV 1966.

⁸⁷ Artikel 27a, tweede lid, RVV 1966.

⁸⁸ Artikel 27a, derde lid, RVV 1966.

⁸⁹ Bijlage 4, teken D.6.

⁹⁰ Artikel 29 RVV 1966.

bestuurders van een bespannen of onbespannen wagen gebruiken ingevolge deze bepaling de rijbaan.

Aangetekend zij dat, indien een gedeelte van de rijbaan door middel van een doorgetrokken streep als fietsstrook is gemarkeerd, deze strook ingevolge het tweede lid, niet door de aldaar bedoelde bestuurders mag worden gebruikt.

Paragraaf 2. Inhalen

Algemeen

De paragraaf «Tegenkomen en inhalen» van het RVV 1966⁹¹ bevatte een aantal bepalingen die een beschrijving gaven van hoe de bestuurder zich diende te gedragen bij het tegenkomen en het inhalen. Deze bepalingen die de kenmerken van instructienormen hadden, zijn in dit besluit niet opgenomen. Dat past in de achterliggende gedachte van dit besluit waarbij slechts de basisregels worden vastgesteld en de instructienormen bij de rijopleiding, voorlichting en educatie aan bod zullen komen.

Tegen deze achtergrond is de bepaling waarin werd beschreven hoe bestuurders moeten handelen bij het tegenkomen van een voertuig⁹² vervallen. Evenmin zijn opgenomen de beschrijvingen hoe moet worden ingehaald en hoe de bestuurder die wordt ingehaald zich dient te gedragen⁹³. Uiteraard blijft de essentie van het in de aanhef van artikel 34 RVV 1966 bepaalde, dat inhalen zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers dient te geschieden, onverminderd van kracht. Dit vloeit echter uit de algemene bepaling in de WVV voort. Voorts wordt opgemerkt dat het geven van een teken met de richtingaanwijzer of met de arm bij het inhalen, thans voortvloeit uit artikel 55. Bedoelde verplichting is daarbij beperkt tot bestuurders van een motorvoertuig.

De bepalingen ter zake van het inhalen in of nabij een onoverzichtelijke bocht of nabij het hoogste punt van een helling⁹⁴, zijn niet opgenomen. In dergelijke situaties zal door middel van doorgetrokken strepen op het wegdek of, ingeval de weg niet in rijstroken is verdeeld, door middel van inhaalverbodsborden een inhaalverbod aangegeven moeten worden. In de praktijk is zulks overigens vrijwel standaard.

Artikel 11

Het eerste lid van dit artikel geeft de hoofdregel: inhalen geschiedt links.

Het tweede lid bevat de logische uitzondering op de regel dat bestuurders die te kennen hebben gegeven linksaf te willen slaan en daartoe hebben voorgesorteerd, rechts moeten worden ingehaald.

Het derde lid staat fietsers en bromfietzers toe andere bestuurders dan die van fietsen en bromfietsen, rechts in te halen. Deze bepaling die in het RVV 1966 niet voorkwam – op grond daarvan mochten fietsers en bromfietzers het overige verkeer slechts rechts inhalen indien dit in een of meer files stond opgesteld of reed⁹⁵ – komt tegemoet aan de praktijk waarbij fietsers en bromfietzers het – langzaam rijdende – overige verkeer gewoonlijk rechts inhalen. Deze praktijk was, hoewel in strijd met de voorschriften, begrijpelijk gezien de plaats op de weg van het overige verkeer. Het ging daarbij, met name binnen de bebouwde kom, veelal om

⁹¹ Hoofdstuk II, paragraaf 3, artikelen 32 e.v..

⁹² Artikel 32 RVV 1966.

⁹³ Artikelen 34 tot en met 36 RVV 1966.

⁹⁴ Artikel 37, tweede lid, onderdeel c, RVV 1966.

⁹⁵ Artikel 33, derde lid, onderdeel b, RVV 1966.

langzaam rijdende automobilisten die juist met het oog op de fietsers en bromfietzers, niet uiterst rechts rijden.

De uitzondering voor fietsers en bromfietzers is niet in de vorm van een verplichting opgenomen. Zij hebben de keuze tussen rechts of links inhalen. Zij mogen indien uit omstandigheden op dat moment kan worden vermoed dat de in te halen bestuurder geen fietsers of bromfietzers verwacht, links inhalen. In ieder geval moeten zij elkaar onderling steeds links inhalen.

Het vierde lid regelt de positie van de in- of uitvoegende bestuurder. In het verleden heeft onduidelijkheid bestaan over de vraag of de in- of uitvoegende bestuurder bestuurders op de doorgaande rijbaan rechts mocht inhalen. Weliswaar heeft de Hoge Raad der Nederlanden in zijn arrest van 1 juli 1986⁹⁶ uitgesproken dat «rechts inhalen» op de invoegstrook niet verboden was, doch daarbij ging dit college ervan uit dat de invoegstrook niet tot dezelfde weg behoort als waartoe de doorgaande rijbaan behoort. Van inhalen kon, aangezien het bestuurders op verschillende wegen betrof, derhalve geen sprake zijn. Ingevolge dit besluit behoren de invoeg- en uitrijstroken blijkens hun definitie⁹⁷ wel tot dezelfde weg als de doorgaande rijbaan. Dat houdt in dat het rechts inhalen zonder de in het vierde lid opgenomen uitzondering in beginsel niet zou zijn toegestaan. Voor een soepele afwikkeling van het verkeer op de invoeg- en uitrijstroken kan rechts inhalen gewenst zijn. Het vierde lid komt daaraan tegemoet.

Het vijfde lid bevat een uitzondering op de hoofdregel dat links wordt ingehaald in verband met de aard van het in te halen voertuig: de tram. In vele gevallen zijn de tramrails in het midden van de rijbaan gelegen zodat rechts van de tram voldoende ruimte is om in te halen terwijl links inhalen, gezien de plaats van de tram, gevaarlijk zou zijn.

Artikel 12

Het verbod een voertuig in te halen indien dit is gestopt voor een voetgangersoversteekplaats of deze langzaam nadert, zoals geformuleerd in het RVV 1966⁹⁸, is vervangen door het verbod een voertuig vlak voor of op een voetgangersoversteekplaats in te halen. Ook in de Bondsrepubliek Duitsland is een dergelijk voorschrift recentelijk in de wetgeving opgenomen⁹⁹. Bestuurders dienen bij het naderen van een voetgangersoversteekplaats hun aandacht te richten op de mogelijke aanwezigheid van voetgangers die daar oversteken of op het punt staan zulks te gaan doen. De aandacht zou te veel worden afgeleid ingeval inhalen aldaar in beginsel zou worden toegestaan.

Paragraaf 3. Files

Artikel 13

Het rijden in file is een gedrag dat zich bij bijzondere, van de verkeersdrukte afhankelijke, situaties voordoet. Gelet daarop is, anders dan in het RVV 1966 waar de bepalingen ter zake deels bij de plaats op de weg¹⁰⁰ en deels bij het inhalen¹⁰¹ waren opgenomen, gekozen voor een afzonderlijke paragraaf. Voorts zijn de regels aanzienlijk vereenvoudigd.

De nuancering dat het rijden in file slechts is toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig is vervallen. Hoewel het in de praktijk niet veel zal voorkomen is het, met name binnen de bebouwde kom,

⁹⁶ NJ 1987, 216; VR 1987, 24.

⁹⁷ Artikel 1, onderdelen s en ag, RVV 1990.

⁹⁸ Artikel 37, derde lid, RVV 1966.

⁹⁹ Strassenverkehrsordnung artikel 26, tweede en derde lid; in werking getreden met ingang van 1 oktober 1988.

¹⁰⁰ Artikel 23 RVV 1966.

¹⁰¹ Artikel 33, derde lid, RVV 1966.

denkbaar dat de regels ook op andere bestuurders toepasbaar moeten zijn. Voorts is afgezien van het opnemen van verschillende voorwaarden waaronder in file mag worden gereden. De bestuurder is zelf in staat te beoordelen of fileverkeer ter plaatse aanvaardbaar is. Artikel 13, eerste lid, bepaalt slechts dat fileverkeer en daarmee het niet zoveel mogelijk rechts rijden, is toegestaan indien de rijbaan in rijstroken is verdeeld.

Het tweede lid staat het rechts inhalen van files toe. De onder het RVV 1966 geldende voorwaarde dat de rechts inhalende bestuurder zich ook in een file moet bevinden¹⁰², is, hoewel dat in de praktijk wel veelal het geval zal zijn, vervallen.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat het verbod van rijstrook of file te veranderen indien daardoor de normale gang van de andere voertuigen wordt belemmerd of gehinderd¹⁰³ wordt beheerst door de algemene bepaling in de WVV.

In de definitieparagraaf is geen omschrijving van het begrip file opgenomen. Een exacte aanduiding is niet wel mogelijk, aangezien het verschijnsel zeer situatiegebonden is. In de praktijk verstaat men onder een file een rij voertuigen van een beduidende lengte, waarvan de rijnsnelheid bepaald wordt door het overige verkeer ter plaatse en die stilstaat dan wel zich langzaam voortbeweegt. Zulks sluit niet uit dat een beperkte rij voertuigen die relatief snel rijdt een file kan vormen.

Paragraaf 4. Oprijden van kruispunten

Artikel 14

Dit artikel geeft in eenvoudiger woorden de bestaande regel¹⁰⁴ weer dat kruisingen en splitsingen slechts mogen worden opgereden indien de kruising of splitsing kan worden vrijgemaakt dan wel de mogelijkheid bestaat dat de bestuurder zich tussen de verkeersstromen kan opstellen.

Dat bij het oprijden van kruispunten bijzondere voorzichtigheid wordt betracht, is niet uitdrukkelijk bepaald. Dit vloeit reeds voort uit de algemene bepaling in de WVV.

Paragraaf 5. Verlenen van voorrang

Artikel 15

De wijzigingen in de voorrangsregeling¹⁰⁵ zijn hoofdzakelijk van technische aard. Daartoe behoort ook de bij dit besluit ingevoerde mogelijkheid een van de hiervoor genoemde hoofdregel afwijkende voorrangsregeling te treffen door het aanbrengen van haaietanden op het wegdek. In het verleden kon dit slechts door middel van borden terwijl de haaietanden daarbij slechts een ondersteunende functie hadden. Deze wijziging zal bij de toelichting op artikel 80 waarin de haaietanden zijn geregeld, nog aan de orde komen.

Ten einde artikel 15 zo kort en duidelijk mogelijk te formuleren zijn de twee kernbegrippen in de voorrangsregeling gedefinieerd: het begrip kruispunt¹⁰⁶ en het begrip voorrang¹⁰⁷.

Het begrip kruispunt omvat zowel de kruisingen als de splitsingen van wegen en wijkt daarmee niet af van de regeling in het RVV 1966. Een

¹⁰² Artikel 33, derde lid, onderdeel a, RVV 1966.

¹⁰³ Artikel 23, tweede lid, RVV 1966.

¹⁰⁴ Artikel 40, tweede lid, RVV 1966.

¹⁰⁵ Artikelen 41 en 42 RVV 1966.

¹⁰⁶ Artikel 1, onderdeel t, RVV 1990.

¹⁰⁷ Artikel 1, onderdeel am, RVV 1990.

kruispunt kan mede worden gevormd door een kruising van een weg, bestemd voor bestuurders van een motorvoertuig en een trambaan.

Het begrip voorrang verlenen omvat, zoals in de toelichting bij de definitie van dit begrip is uiteengezet, meer dan het enkel vrijlaten van voldoende ruimte om de voorrangsgerechtigde bestuurder door te laten. Het heeft betrekking op het gehele gedrag dat van een goed bestuurder mag worden verwacht die een andere bestuurder voorrang verleent. Hij dient niet slechts de feitelijke ruimte die daarvoor nodig is vrij te laten, maar hij dient het kruispunt ook zodanig te naderen dat bij de voorrangsgerechtigde ook het vertrouwen wordt gewekt dat hem voorrang wordt verleend. Met andere woorden: hij die een kruispunt zeer snel nadert maar op het laatste moment nog wel vlak voor het kruispunt stopt, laat misschien wel de feitelijk vereiste ruimte vrij, doch verleent geen voorrang in de zin van artikel 15.

De gekozen formulering in relatie met de definitie van voorrang verlenen sluit aan bij de jurisprudentie zoals die zich in de loop der jaren op het gebied van de voorrang heeft ontwikkeld¹⁰⁸. Er is derhalve sprake van een verschuiving van het in het verleden wel gehanteerde enge begrip, het vrijlaten van een door denkbeeldige lijnen getrokken kruisingsvlak, naar een meer op de omstandigheden ter plaatse afgestemd gedrag. Gedrag dat zich bij nadering van, op en ook, bij het oprijden van de kruisende weg, na het kruispunt kan afspelen.

Het tweede lid van artikel 15 bevat drie uitzonderingen op de hoofdregel: rechts gaat voor.

In de eerste plaats is in onderdeel a bepaald dat bestuurders op een onverharde weg voorrang moeten verlenen aan bestuurders op een verharde weg. Een uitzondering die ook onder het RVV 1966 gold¹⁰⁹. Wanneer sprake is van een verharde of onverharde weg, is een feitelijke vraag die in een concreet geval aan de hand van de omstandigheden ter plaatse zal moeten worden beantwoord.

De tweede uitzondering betreft de, eveneens onder het RVV 1966 reeds bestaande regel, dat bestuurders voorrang verlenen aan bestuurders van een tram¹¹⁰. Deze uitzondering houdt met name verband met de bijzondere positie die de tram in het verkeer inneemt. Hij is aan een vaste baan gebonden en bijgevolg ook minder wendbaar.

De derde uitzondering ten slotte, betreft de regel dat op kruispunten van gelijkwaardige wegen door fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidenvoertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee voorrang wordt verleend aan bestuurders van een motorvoertuig. In het spraakgebruik: snelverkeer gaat voor langzaam verkeer. Deze regel op grond waarvan onder andere fietsers en bromfietzers, ook al komen zij van rechts, voorrang moeten verlenen aan bestuurders van een motorvoertuig wijkt echter af van de voorrangsgeregeling in de ons omringende landen en is ook niet in overeenstemming met de bepalingen van de verkeersverdragen¹¹¹ ter zake. Op grond daarvan is overwogen de uitzondering voor het langzame verkeer te laten vervallen.

Niettemin is besloten de bepaling vooralsnog te handhaven. De reden daarvoor is gelegen in de beschermende werking die het voorschrift heeft voor met name fietsers en bromfietzers. Gelet op de veelal grote snelheidsverschillen tussen motorvoertuigen en fietsen en bromfietsen op wegen met een verkeersfunctie kunnen de gevolgen van voorrangsgeregeling

¹⁰⁸ Bij voorbeeld rechtbank Den Bosch, 7 januari 1983, VR 1985, 13.

¹⁰⁹ Artikel 42, onderdeel b, RVV 1966.

¹¹⁰ Artikel 42, onderdeel c, RVV 1966.

¹¹¹ Artikel 18, vierde lid, onderdeel (a)

Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer.

fouten zeer ernstig zijn voor fietsers of bromfietzers. De laatste jaren wordt er uit een oogpunt van veiligheid en doorstroming evenwel steeds meer toe overgegaan de voorrang op kruispunten van wegen met een verkeersfunctie met voorrangsaanduidingen te regelen. Een ontwikkeling die ook vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gestimuleerd. Het ligt in het voornemen de uitzonderingspositie voor het langzame verkeer te beëindigen zodra de voorrang op vrijwel alle wegen met een verkeersfunctie zal zijn geregeld.

Een belangrijke uitzondering op de hoofdregel, die in het RVV 1966 wel was opgenomen in de voorrangsbepaling¹¹², doch door het kiezen van een andere systematiek in artikel 15 ontbreekt, betreft de regeling op kruispunten van voorrangswegen en voorrangskruispunten. In het onderhavige besluit is voor een, op de rangorde tussen verkeersregels en verkeerstekens gebaseerd, systeem gekozen. Ingevolge artikel 63 gaan verkeerstekens boven verkeersregels. Bijgevolg kan de hoofdregel dat aan bestuurders van rechts voorrang moet worden verleend, worden doorbroken door de plaatsing van een verkeersteken dat gebiedt voorrang te verlenen aan alle bestuurders op de kruisende weg. Derhalve ook aan van links komende bestuurders. Dit systeem wijkt in zoverre van de regeling ter zake van voorrangswegen en voorrangskruispunten en -splittingsen af, dat thans uit de borden die aangeven dat een voorrangsweg of een voorrangskruispunt wordt genaderd¹¹³ een zelfstandige verplichting tot het verlenen van voorrang voortvloeit. Onder het RVV 1966 vloeide deze verplichting tot het verlenen van voorrang aan bestuurders op een voorrangsweg, -kruising of -splitting voort uit artikel 42, onderdeel a. Door middel van de borden werd slechts aangegeven dat de hiervoor genoemde regel van toepassing was. Daarbij deed zich dan nog het probleem voor dat de verplichting voorrang te verlenen was gerelateerd aan de borden op de weg waarop bestuurders voorrang genoten en niet aan het bord dat een bestuurder erop attendeerde dat hij voorrang moest verlenen. Indien het laatstbedoelde bord onverhoopt ontbrak, bleef juridisch de verplichting voorrang te verlenen onverminderd van kracht¹¹⁴. Deze onbevredigende situatie is bij dit besluit beëindigd door de verplichting te relateren aan het bord dat de bestuurder ziet indien hij een voorrangsweg of voorrangskruispunt nadert.

Van belang is voorts dat de, in het RVV 1966 bij de voorrangsregeling opgenomen¹¹⁵, verplichting aan voorrangsvoertuigen onder alle omstandigheden voorrang te verlenen, thans uit artikel 50 voortvloeit.

Er is nog overwogen aan artikel 15, tweede lid, een nieuwe uitzondering op de algemene voorrangsregeling toe te voegen, te weten dat op T-splittingsen bestuurders op de zijpoot voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de doorgaande poot. Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat veel bestuurders op de doorgaande weg menen dat zij voorrang hebben op bestuurders die van de T-poot naderen. Hetzelfde geldt in omgekeerde zin voor de bestuurders op de T-poot; zij plegen veelal voorrang te geven aan bestuurders op de hoofdweg, ook al komen die bestuurders op de hoofdweg van links.

In verband met dit als informeel te kenschetsen verkeersgedrag zou het aantrekkelijk kunnen zijn de wetgeving hierbij te laten aansluiten. Desniettemin is hiervan in dit stadium voorshands afgezien, omdat internationaalrechtelijk deze regel nog onbekend is. In ieder geval komt deze regel niet voor in de verkeersverdragen, waartoe Nederland voornemens is toe te treden. Gelet op het internationale karakter van het wegverkeer moet er worden vermeden dat ons land op hoofdpunten afwijkt van

¹¹² Artikel 42, onderdeel a, RVV 1966.

¹¹³ Borden B6 en B7 van bijlage I bij het RVV 1990.

¹¹⁴ Aldus o.a. HR 18 oktober 1977, VR 1978, 108.

¹¹⁵ Artikel 42, onderdeel d, RVV 1966.

hetgeen internationaal gangbaar is. De voorrangsregels horen daar zeker bij. Uit het vorenstaande trek ik de volgende twee conclusies. In de eerste plaats dient deze materie internationaal aan de orde te worden gesteld. De beste ingang daartoe is het CEMT-overleg, alwaar deze zaak reeds op ambtelijk niveau is aangekaart. In de tweede plaats dienen zodanige voorzieningen aan T-splitsingen te zijn aangebracht dat er ook in juridische zin geen twijfel kan ontstaan welke bestuurders voorrang genieten. In enkele gevallen zullen infrastructurele aanpassingen nodig zijn. In de meeste gevallen zal echter met de toepassing van verkeers-tekens (haaietanden, voorrangsborden) kunnen worden volstaan. Op dit terrein is nader onderzoek nodig. In afwachting van de onderzoeksresultaten en de uitkomsten van het internationale overleg wordt de invoering van deze voorrangsregel opgeschort.

Paragraaf 6. Doorsnijden militaire kolonnes

Artikel 16

Zoals hiervoor bij de toelichting op de definitie van militaire kolonnes reeds is vermeld, is het, mede uit een oogpunt van verkeersveiligheid, wenselijk de voorrechten van militaire kolonnes te handhaven. Dit om het kolonneverband tijdens verplaatsingen in stand te kunnen houden. De bepaling dat militaire kolonnes niet mogen worden doorsneden levert daaraan een wezenlijke bijdrage.

Paragraaf 7. Afslaan

Algemeen

In deze paragraaf zijn alleen de essentiële elementen met betrekking tot het afslaan opgenomen. Zowel ten aanzien van het aan het afslaan voorafgaande voorsorteren als ten aanzien van het afslaan zelf, dient de wijze waarop de manoeuvre precies moet worden uitgevoerd, bij de rijopleiding of door middel van voorlichting of educatie te worden aangeleerd. In verband daarmee zijn de bepalingen uit het RVV 1966 die het karakter van een instructienorm hadden¹¹⁶ niet opgenomen. Voor zover daarin werd bepaald dat bij het uitvoeren van bedoelde manoeuvres geen gevaar of hinder mag worden veroorzaakt, vloeit één en ander voort uit de algemene bepaling in de WVV.

Artikel 17

Het eerste lid geeft de hoofdregel voor het voorsorteren voor bestuurders in het algemeen. Voorsorteren wordt niet verplicht gesteld. Er kunnen namelijk omstandigheden zijn – bij voorbeeld op drukke wegen met een verkeersfunctie – waarbij met name het links voorsorteren gevaarlijk kan zijn. De bestuurders moeten zelf beoordelen – in de rijinstructie moet hen dit overigens wel worden geleerd – wanneer zij wel of niet willen voorsorteren. Bij het naar rechts afslaan vloeit het rechts voorsorteren voort uit artikel 3, zodat deze beoordelingsvrijheid eigenlijk slechts het al dan niet naar links voorsorteren betreft.

Het tweede lid bevat de bepaling dat bestuurders een teken moeten geven met hun richtingaanwijzer of met de arm alvorens af te slaan. Dit voorschrift geldt derhalve niet alleen voor bestuurders van een motorvoertuig, maar ook voor andere bestuurders, zoals fietsers.

¹¹⁶ Onderdelen van de artikelen 44 en 45 en de artikelen 47 en 48 van het RVV 1966.

Erkend moet worden dat veel fietsers het niet zo nauw nemen met deze verplichting, die ook in het RVV 1966 voorkwam¹¹⁷. Gelet hierop, maar ook gelet op het feit dat het geven van het teken niet in alle gevallen nodig is, dat het uit veiligheidsredenen soms aanbeveling verdient beide handen aan het fietsstuur te houden en dat de politie geen prioritaire aandacht schenkt aan de naleving van deze regel heb ik overwogen het voorschrift slechts te laten gelden voor bestuurders van een motorvoertuig.

Aan dit laatste kleven echter ook weer bezwaren. Met name als het om links afslaan gaat kan het zowel in strafrechtelijk als in civielrechtelijk opzicht van belang zijn te weten met welk doel de fietser of een andere langzame verkeersdeelnemer naar links uitwijkt. Het is ook in het belang van de langzame verkeersdeelnemers en met name van de fietsers zelf dat zij hierover geen misverstand laten bestaan. Het is met name om deze reden dat ik het niet zonder meer verantwoord acht de regel voor het langzame verkeer te schrappen. Daar komt nog bij dat ook de internationale regelgeving¹¹⁸ zich tegen deze wijziging verzet.

Artikel 18

Voor een aantal aspecten die met name verband houden met wijzigingen ten opzichte van het RVV 1966 ter zake van het afslaan, wordt verwezen naar het algemene onderdeel van de toelichting op paragraaf 7.

Het bepaalde in artikel 18, eerste lid, wijkt inhoudelijk niet af van de regeling zoals deze ingevolge het RVV 1966 gold. Wel is hier in plaats van het begrip hinderen gekozen voor de term «voor laten gaan».

Het tweede lid is nieuw. In het aldaar beschreven geval blijken bestuurders die op een kruispunt naar links afslaan rechtsafslaande bestuurders op dat kruispunt voor te laten gaan. Deze informele praktijk wordt thans juridisch ondersteund. Gelet op de bijzondere positie van de tram is voor dat voertuig een uitzondering gemaakt, zoals reeds het geval was met de afbuigende tram ten opzichte van het rechtdoorgaande verkeer¹¹⁹.

Paragraaf 8. Maximumsnelheid

Algemeen

De bepalingen ter zake van de snelheid zijn ten opzichte van het RVV 1966¹²⁰ aanzienlijk verminderd en vereenvoudigd. In de eerste plaats kon ook hier een aantal bepalingen vervallen omdat het daarin geregelde aan de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker kan worden overgelaten. Het gaat daarbij met name om beschrijvingen hoe de bestuurder zijn snelheid moet regelen en met welke factoren hij daarbij rekening moet houden¹²¹. Uiteraard blijft het essentieel dat de bestuurders hun snelheid zodanig regelen dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan. Bij het verkeersonderwijs, de rijinstructie, de voorlichting etc. zal dit een wezenlijk uitgangspunt moeten vormen.

De in het verleden algemeen geldende bepaling¹²² dat de bestuurder zijn voornemen om te stoppen of te remmen kenbaar moet maken, is in de praktijk in feite hoofdzakelijk voor bestuurders van een motorvoertuig van belang. Aangezien de technische uitvoering van de stoplichten bij deze voertuigen zodanig is dat zij bij het remmen automatisch gaan

¹¹⁷ Artikel 44, tweede lid, onderdeel a, RVV 1966.

¹¹⁸ Artikel 14, derde lid, Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer ¹¹⁹ Artikel 46 RVV.

¹²⁰ Hoofdstuk II, paragraaf 6, artikelen 49 e.v..

¹²¹ Artikelen 49, eerste lid, en 50 RVV 1966.

¹²² Artikel 50, eerste lid, RVV 1966.

branden, is de verplichting het voornemen om te stoppen of af te remmen kenbaar te maken in het onderhavige besluit niet opgenomen.

In de tweede plaats zijn de tot nu toe geldende minimumsnelheden¹²³ komen te vervallen. De regeling ter zake in het RVV 1966 stelde voor autosnelwegen minimumsnelheden vast waaraan de bestuurder onverminderd artikel 49 RVV 1966 -derhalve voor zover dat in de gegeven omstandigheden verantwoord was – moest voldoen. Even goed als de bestuurder in staat is te beoordelen wanneer afwijken van de minimumsnelheid geboden is, is hij ook in staat te beoordelen of een bepaalde snelheid gezien de omstandigheden te laag is. Het vaststellen van minimumsnelheden kan bijgevolg achterwege blijven.

Voorts worden de gevallen waarbij door middel van verkeerstekens een van de hoofdregel afwijkende maximumsnelheid geldt, niet meer vermeld¹²⁴. De bevoegdheid afwijkende maximumsnelheden vast te stellen is gebaseerd op het BABW. De systematiek van artikel 63, waarbij verkeerstekens boven de verkeersregels gaan, brengt mee dat een door borden aangegeven, afwijkende, maximumsnelheid, zoals bij voorbeeld 30 of 70 km per uur binnen de bebouwde kom, in de voorschriften van deze paragraaf niet behoeft te worden opgenomen.

Behalve dat de voorschriften ter zake van de hoofdregel afwijkende maximumsnelheden sterk zijn vereenvoudigd – vele nuanceringen zijn vervallen – is een aantal bijzondere snelheidsbeperkingen geheel vervallen¹²⁵. Zo is geen maximumsnelheid meer opgenomen voor motorvoertuigen voorzien van een cushionband¹²⁶ of massieve band¹²⁷ en voor motorvoertuigen die worden gebezigd voor het jagen van vaartuigen¹²⁸. Genoemde situaties komen vrijwel niet meer voor. Bovendien levert het rijden met een hogere snelheid voor de bestuurder zoveel praktische problemen op dat niet aannemelijk is dat met een hogere snelheid dan verantwoord is zal worden gereden.

Ten slotte dient vermeld te worden dat ook voor deze paragraaf de uitzonderingen voor de voorrangsvoertuigen¹²⁹ op artikel 91 zijn gebaseerd.

Artikel 19

Dit artikel is gelijkkluidend aan artikel 49, tweede lid, van het RVV 1966. Hoewel het daarin beschreven gedrag ook door de algemene bepaling in de WVV zou kunnen worden beheerst, is tot het overnemen van de bepaling besloten met het oog op de handhaving daarvan. De politie blijkt scherp op de naleving van het voorschrift te letten zodat het beschikbaar houden van de concrete regel aanbeveling verdient.

Artikel 20

Dit artikel geeft de hoofdregel voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom: voor motorvoertuigen 50 en voor bromfietsen en invalidenvoertuigen met een motor 30 km per uur. Binnen de krachtens het BABW aangegeven grenzen kunnen door middel van borden afwijkende maxima worden aangegeven. Hierbij valt met name te denken aan snelheidsbeperkingen voor straten of zones waar de woonfunctie voorop staat en waar op grond daarvan een maximumsnelheid van 30 km per uur wordt vastgesteld. Op wegen die daarentegen juist een belangrijke verkeersfunctie hebben – zogenaamde in- en uitvalswegen, ringwegen en dergelijke – kan een maximumsnelheid van 70 km per uur worden vastgesteld.

¹²³ Artikel 50a RVV 1966.

¹²⁴ Artikel 51, derde lid, en 52, vierde lid, RVV 1966.

¹²⁵ Artikel 53 RVV 1966.

¹²⁶ Onderdeel e van artikel 53 RVV 1966.

¹²⁷ Onderdeel f van artikel 53 RVV 1966.

¹²⁸ Onderdeel g van artikel 53 van het RVV 1966.

¹²⁹ Artikel 55 RVV 1966.

Artikel 21 bevat de hoofdregel met betrekking tot de maximumsnelheden buiten de bebouwde kom: voor motorvoertuigen op autosnelwegen 120 km per uur, op autowegen 100 km per uur en op andere wegen 80 km per uur en voor bromfietsen en invalidervoertuigen uitgerust met een motor 40 km per uur.

Voor die voertuigen waarvoor die algemene maximumsnelheid niet verantwoord is, zijn in artikel 22 bijzondere maxima opgenomen. Zo geldt voor vrachtauto's, autobussen en motorvoertuigen met aanhangwagen ingevolge artikel 22, onderdeel a, op alle wegen – voor zover niet ingevolge andere artikelen lagere maxima gelden – een maximumsnelheid van 80 km per uur. Het stelsel van snelheidslimieten is hiermee sterk vereenvoudigd. De afwijkende maximumsnelheid van 60 km per uur op andere wegen dan autosnelwegen en autowegen voor vrachtauto's, autobussen en andere motorvoertuigen, die een (meerassige) aanhangwagen voortbewegen, is komen te vervallen¹³⁰. Deze nuanceringen maakten enerzijds de voorschriften ter zake van de maximumsnelheden zo ontoegankelijk dat de naleving daarvan in gevaar kwam terwijl anderzijds de lage limiet van 60 km per uur uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet steeds vereist was. Daardoor wordt afbreuk gedaan aan de geloofwaardigheid van het voorschrift. Ten slotte mag ervan worden uitgegaan dat, indien de omstandigheden ter plaatse daartoe aanleiding geven, bestuurders hun snelheid daarop aanpassen.

Tot dusverre bedroeg de maximumsnelheid van de in onderdeel b van artikel 22 genoemde voertuigen 16 km per uur indien door het motorvoertuig hetzij geen aanhangwagens werden voortbewogen, hetzij eenassige aanhangwagens waarvan het totaalgewicht niet meer bedraagt dan 750 kg, hetzij aanhangwagens welke zijn voorzien van een bruikbare reminrichting, welke door de bestuurder van het motorvoertuig in werking kan worden gebracht, mits de wielen van het motorvoertuig en van de aanhangwagen van luchtbanden zijn voorzien. In alle andere gevallen bedroeg de maximumsnelheid 6 km per uur¹³¹.

Zoals uit de tekst van onderdeel b van artikel 22 van het RVV 1990 moge blijken is deze ingewikkelde uiteenzetting vervangen door een veel eenvoudiger en daardoor beter toegankelijke bepaling: bestuurders van tractoren en zelfrijdende werktuigen (op deze voertuigen wordt in artikel 18, eerste lid, van het WVR met name bedoeld) mogen niet sneller rijden dan 25 km per uur. Deze vereenvoudiging kan worden gerealiseerd in de eerste plaats omdat de oude maximumsnelheden volstrekt ongeloofwaardig werden gevonden en voorts omdat de bestuurders zelf kunnen beoordelen in welke gevallen met een gematigde snelheid moet worden gereden. Daarom behoeft mede niet langer een afzonderlijke maximumsnelheid van 6 km per uur te worden aangegeven.

De betrokken materie is naar het RVV 1990 overgebracht omdat het een verkeersregel betreft. Het WVR is daarvoor minder aangewezen.

¹³⁰ Artikel 53, onderdeel a, RVV 1966.

¹³¹ Artikel 18, tweede lid, onderdeel e, van het WVR.

Algemeen

De voorschriften ter zake van het stilstaan en parkeren¹³² zijn in het verleden massaal genegeerd. Dat is mede aanleiding geweest deze bepalingen zeer kritisch te bezien. Met name geldt dit voor de hierna te bespreken bepalingen met betrekking tot het parkeren, doch ook ten aanzien van de verboden stil te staan – in het algemeen gedeelte is reeds het voorbeeld van het links stilstaan genoemd – kon een aantal bepalingen worden geschrapt. Artikel 23 bevat slechts een verbod stil te staan voor die gevallen waar dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid of doorstroming absoluut noodzakelijk is en waar dit niet reeds uit de algemene bepaling in de WVV voortvloeit of waar dit beter door middel van een verkeersteken kan worden bereikt.

Uitgaande van de hier geschetste gedachten kon de in artikel 79 van het RVV 1966 vervatte algemene regel deels vervallen. Daarin werd bepaald dat bestuurders indien het verkeer moet stilhouden de doorgang voor het verkeer uit tegengestelde richting moeten vrij laten alsook de doorgang op oversteekplaatsen en kruispunten vrij moeten laten. Die verplichting vloeit reeds uit de algemene bepaling voort. Hetzelfde geldt voor het in het eerste lid van artikel 81 RVV 1966 vervatte verbod een voertuig stil te laten staan indien daardoor gevaar of onnodige hinder wordt veroorzaakt.

Een andere bepaling die is vervallen is de verplichting een voertuig, afgezien van de daarop geldende uitzonderingen, aan de uiterste rechterzijde van de rijbaan tot stilstand te brengen¹³³. Het vervallen van dit voorschrift is in het algemeen gedeelte reeds besproken.

Het verbod stil te staan op trottoirs, voetpaden en fietspaden¹³⁴ is in artikel 23 niet opgenomen. Dit verbod vloeit namelijk reeds voort uit de bepalingen ter zake van de plaats op de weg¹³⁵. Wel is het stilstaan op fietsstroken verboden omdat deze stroken deel uitmaken van de rijbaan en slechts het volgen daarvan door andere bestuurders dan die van fietsen, bromfietsen en invalidervoertuigen is verboden voor zover deze stroken door middel van een doorgetrokken streep zijn gemarkeerd¹³⁶.

Voorts is een aantal algemeen geldende verboden stil te staan vervallen voor plaatsen waarvan niet steeds gezegd kan worden dat daar een dergelijk verbod noodzakelijk is. Waar de noodzaak daartoe wel aanwezig is, kan het verbod door middel van verkeerstekens – een bord of een doorgetrokken gele streep – worden aangegeven. Het gaat hierbij om de rijbanen onder bruggen en viaducten¹³⁷, buiten de bebouwde kom op of nabij een onoverzichtelijke helling en in of nabij een onoverzichtelijke bocht¹³⁸, op invoeg- en uitrijstroken¹³⁹ en op de middenbaan of één der middenbanen van een weg¹⁴⁰. Hierbij wordt nog aangetekend dat op de invoeg- en uitrijstroken van autowegen en autosnelwegen als onderdeel van deze wegen reeds een verbod stil te staan geldt.

Artikel 23

Het in het eerste lid onder c vervatte verbod heeft betrekking op zowel voetgangersoversteekplaatsen als op oversteekplaatsen voor fietsers. Het verbod waarmee wordt beoogd overstekende voetgangers en fietsers voldoende uitzicht te bieden, geldt voor bestuurders van alle voertuigen. Daarmee is de nuance dat het slechts geldt voor voertuigen op meer dan twee wielen vervallen¹⁴¹. Deze verfijning maakte de regeling niet alleen

¹³² Hoofdstuk II, paragraaf 9, artikelen 79 e.v., RVV 1966.

¹³³ Artikel 80 RVV 1966.

¹³⁴ Artikel 81, tweede lid, onderdeel a, RVV 1966.

¹³⁵ Met name artikel 10, eerste lid, RVV 1990.

¹³⁶ Artikel 10, tweede lid, RVV 1990.

¹³⁷ Artikel 81, tweede lid, onderdeel d, RVV 1966.

¹³⁸ Artikel 81, tweede lid, onderdeel e, RVV 1966.

¹³⁹ Artikel 81, tweede lid, onderdeel h, RVV 1966.

¹⁴⁰ Artikel 81, tweede lid, onderdeel i, RVV 1966.

¹⁴¹ Artikel 81, tweede lid, onderdeel g, RVV 1966.

ingewikkelder maar hield ook geen rekening met bij voorbeeld tweewielige caravans die evenzeer het uitzicht belemmeren.

Nieuw in dit besluit is het verbod stil te staan langs doorgetrokken gele strepen. In het RVV 1966¹⁴² gold langs deze strepen een parkeerverbod. In navolging van de regeling ter zake in de verkeersverdragen¹⁴³ houdt de doorgetrokken gele streep een verbod stil te staan in terwijl een onderbroken gele streep een parkeerverbod inhoudt.

Ten slotte is behalve het stilstaan langs fietsstroken thans ook het stilstaan langs busstroken verboden.

Paragraaf 10. Parkeren

Algemeen

Behalve de gevallen waarin het verboden is stil te staan en waar het parkeren bijgevolg ook is verboden, bevat deze paragraaf een aantal bepalingen waarbij alleen het parkeren wordt verboden of waarbij het parkeren aan voorwaarden is gebonden. Wat onder parkeren wordt verstaan blijkt uit de in hoofdstuk I opgenomen definitie¹⁴⁴.

In afwijking van het RVV 1966 is niet bepaald dat parkeren waar mogelijk op afzonderlijke, daartoe bestemde weggedeelten geschiedt¹⁴⁵. Deze bepaling bleek in de praktijk niet bruikbaar. Indien een voertuig niet op een weggedeelte als hiervoor bedoeld stond, was veelal niet na te gaan of ten tijde van het gaan parkeren dit wel op een daartoe bestemd weggedeelte mogelijk was. Thans is parkeren toegestaan tenzij dit uitdrukkelijk is verboden of een dergelijk verbod uit de systematiek – bij voorbeeld de bepalingen ter zake van de plaats op de weg – van dit besluit voortvloeit.

Het aantal parkeerbepalingen is aanzienlijk teruggebracht.

In de eerste plaats is de parkeermeterbepaling zoals deze in het RVV 1966 voorkwam¹⁴⁶ in het RVV 1990 niet terug te vinden. De reden hiervan is dat de gemeenten in toenemende mate overtreding van de parkeermetervoorschriften in hun belastingverordeningen fiscaalrechtelijk in plaats van strafrechtelijk willen afhandelen. Het RVV 1990 moet deze ontwikkeling niet bemoeilijken door een strafbepaling ter zake te bevatten. De gemeenten die niet voor fiscalisering kiezen kunnen een strafbepaling in hun verordening opnemen zoals te doen gebruikelijk als het gaat om het parkeren op parkeerterreinen en op plaatsen voor vergunninghouders.

Voorts is artikel 83a van het RVV 1966 geschrapt. Ingevolge artikel 66 van het RVV 1990 gelden verkeersborden waarboven het woord «zone» is aangebracht voor het betrokken gebied. Dit is ook met het parkeerverbodsbord het geval zodat, ingeval daaraan zonale werking wordt toegekend, de situatie van artikel 83a van het RVV 1966 wordt bereikt. Op grond van deze omstandigheden kon het artikel vervallen.

Artikel 84c van het RVV 1966 is evenmin overgenomen (om misverstanden te voorkomen: artikel 84b, oud, is verhuisd naar hoofdstuk V – artikel 85 – van het RVV 1990). Voor het schrappen van artikel 84c zijn twee gronden. De eerste is dat het voorschrift nauwelijks te controleren bleek. De tweede grond is dat het misbruik van de kaart kan worden beperkt door aan de invalidenparkeerkaart verbonden voorschriften,

¹⁴² Artikel 126 RVV 1966.

¹⁴³ Artikel 28 Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens zoals aangevuld door het Protocol van Genève van 1973.

¹⁴⁴ Onderdeel ac van artikel 1 RVV 1990.

¹⁴⁵ Artikel 82, eerste lid, RVV 1966.

¹⁴⁶ Artikel 83, onderdeel f, RVV 1966.

zodat, ingeval misbruik blijkt, langs administratiefrechtelijke weg daartegen kan worden opgetreden. Strafrechtelijke afdoening is derhalve niet strikt nodig.

Voorts is artikel 84a van het RVV 1966 geschrapt. De voornaamste reden is dat bestuurders van een motorvoertuig de invalidenparkeerkaart in de daarvoor in aanmerking komende gevallen in het motorvoertuig bevestigen, zodat controle langs die weg reeds is verzekerd. De inzage van de kaart is daarom niet nodig. Hierbij komt nog dat de politie uiterst zelden, zo het al ooit gebeurt, om inzage verzoekt. Een tweede reden is dat bestuurders van een invalidenauto geen invalidenparkeerkaart meer nodig hebben; hierop wordt hierna nog teruggekomen.

Artikel 84f is de volgende bepaling die uit het RVV 1966 is verdwenen. Parkeerschijven die overeenkomen met het model zoals dat bij ministeriële regeling op basis van artikel 25, vierde lid, nieuw, zal worden vastgesteld, zijn in Nederland geldig. Een officiële erkenning van buitenlandse parkeerschijven overeenkomstig dit model is dus overbodig.

Artikel 85 van het RVV 1966 is niet opgenomen omdat de in parkeer-excessenverordeningen vervatte ver- en geboden door middel van verkeerstekens kunnen worden aangegeven.

Artikel 86 van het RVV 1966 ten slotte is terecht gekomen in artikel 1 van het RVV 1990¹⁴⁷.

Artikel 24

Dit artikel vervangt artikel 83 van het RVV 1966.

Onderdeel a van het eerste lid van artikel 24, nieuw, geeft in eenvoudiger bewoordingen het verbod van onderdeel a van artikel 83, oud, weer.

Onderdeel b, nieuw, vervangt onderdeel c, oud. Volledigheidshalve worden naast de uitritten ook de inritten genoemd.

Onderdeel c, nieuw, komt woordelijk overeen met onderdeel d, oud.

Onderdeel d, nieuw, vervangt onderdeel h, oud. De tijdsduurbepanking van onderdeel h is hierbij niet overgenomen in verband met controleproblemen. Een tijdsbepanking dient langs andere weg (parkeerschijf, parkeermeter) te worden aangegeven. In plaats daarvan opent het onderdeel de mogelijkheid op een onderbord aan te geven op welke momenten van de parkeergelegenheid geen gebruik mag worden gemaakt (bij voorbeeld op marktdagen). In de praktijk blijkt behoefte aan het kunnen geven van dergelijke beperkingen te bestaan. Uit handhavingsoverwegingen bestaat aan het openen van deze mogelijkheid geen bezwaar. Overtreding valt immers zonder problemen te constateren.

Onderdeel e ten slotte is nieuw. Het vloeit voort uit het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens, zoals aangevuld door de Europese Overeenkomst¹⁴⁸.

Het tweede lid is eveneens nieuw. Het is gewenst dat tegen het dubbel parkeren – een verschijnsel dat te veel op de Nederlandse wegen kan worden waargenomen – kan worden opgetreden aan de hand van een daarop toegespitste bepaling.

¹⁴⁷ Onderdeel ac.

¹⁴⁸ Artikel 28, vijfde lid.

Artikel 25

Dit artikel dient ter vervanging van artikel 84 van het RVV 1966. Het bevat enkele verduidelijkingen en vereenvoudigingen.

De verduidelijking bestaat in de eerste plaats uit het bezigen van «parkeerschijf-zone» in plaats van «parkeerzone»: het eerste woord drukt meer exact de aard van het betrokken gebied uit. De tweede verduidelijking is in het derde lid aan te treffen. In een parkeerschijf-zone zijn niet alle plaatsen geschikt om te parkeren. Zodanige plaatsen moesten vroeger worden aangegeven door een parkeerverbodsbord dan wel een gele streep. Dit betekende dat in een parkeerschijf-zone elkaar tegen-sprekende verkeerstekens konden worden aangetroffen: het parkeerschijf-bord dat parkeren in beginsel toestaat en verbodstekens die hierop weer een uitzondering vormden. Door het derde lid wordt deze gang van zaken beëindigd. In de zone moet de parkeerschijf worden toegepast op plaatsen die de zone-markering bevatten (de bekende blauwe streep); parkeren zonder schijf is toegelaten waar zulks uitdrukkelijk is aangegeven (zie het tweede lid). Elders is parkeren verboden. Zo ontstaat een duidelijk systeem.

De vereenvoudigingen zijn met name in het eerste lid te vinden. In de eerste plaats moeten bestuurders van een motorvoertuig op meer dan twee wielen in beginsel met een parkeerschijf op een duidelijke manier aangeven hoe laat ze zijn gearriveerd (onderdeel a). Het toepassen van meer schijven met verschillende aankomsttijden dan wel het vervangen van het aankomsttijdstip door een andere tijd¹⁴⁹ voldoet niet aan het gestelde in dit onderdeel. In de tweede en laatste plaats mag niet langer worden geparkeerd dan de ter plaatse geldende parkeerschijf-duur (onderdeel b).

Artikel 26

Dit artikel heeft zowel betrekking op de algemene invalidenparkeerplaats zoals bedoeld in artikel 84a van het RVV 1966 als op invalidenparkeerplaatsen voor een motorvoertuig of invalidenvoertuig, welke werden aangegeven door bord 54b van bijlage II, behorende bij het RVV 1966. Voor beide soorten invalidenparkeerplaatsen is nu één bord beschikbaar¹⁵⁰. Betreft het een bijzondere invalidenparkeerplaats dan wordt zulks door middel van een onderbord uitgedrukt. Nieuw is voorts dat invalidenvoertuigen op de invalidenparkeerplaats mogen staan zonder dat de bestuurder een geldige invalidenparkeerkaart bij zich heeft. Bij de toelichting op artikel 85 wordt dit punt belicht. Daarheen wordt verwezen.

Paragraaf 11. Het plaatsen van fietsen en bromfietsen

Artikel 27

Dit artikel vervangt artikel 82, tweede lid, van het RVV 1966. Van het bezigen van het woord «parkeren» is hier afgezien en in plaats daarvan wordt «plaatsen» gebruikt opdat aldus beter wordt aangesloten bij het spraakgebruik. Voor zoveel het gaat om het stallen van fietsen en bromfietsen op voetpad en trottoir wordt in de praktijk de term «plaatsen» en niet «parkeren» gebezigd.

In veel gemeenten staat de wegbeheerder toe dat fietsen op de rijbaan – bij voorbeeld in fietsenrekken op een parkeervak – worden geplaatst.

¹⁴⁹ Artikel 84, eerste lid, onderdeel b, RVV 1966.

¹⁵⁰ Bord E6 van bijlage I bij het RVV 1990.

Paragraaf 12. Signalen

Algemeen

Bestuurders mogen ingevolge dit besluit slechts signalen geven ter afwending van dreigend gevaar. Dat geldt voor zowel de geluids- als de knippersignalen. Anders dan in het RVV 1966 mag een bestuurder buiten de bebouwde kom geen signaal geven indien hij andere weggebruikers kenbaar wil maken dat hij wenst in te halen¹⁵¹. Mede uit een oogpunt van (geluids)overlast is gekozen voor een zeer restrictief gebruik van signalen.

Gelet op het vorenstaande kan de bepaling ter zake van het geven van signalen bij het inhalen¹⁵² vervallen. Voorts werd door de formulering te kiezen dat signalen *slechts* mogen worden gebruikt ter afwending van dreigend gevaar, een uitdrukkelijk verbod op het geven van signalen in andere gevallen¹⁵³ overbodig.

Eveneens is afgezien van een bepaling waarin wordt aangegeven waarmee geluidssignalen moeten worden gegeven¹⁵⁴. In de voor de onderscheidene voertuigen geldende technische eisen wordt bepaald met welk instrument het voertuig moet zijn uitgerust. Het komt niet noodzakelijk voor ook nog eens te bepalen dat dat instrument moet worden gebruikt indien signalen moeten worden gegeven.

De wijze waarop knippersignalen moeten worden gegeven¹⁵⁵ behoort onderwerp te zijn bij de rijopleiding en is derhalve in dit besluit niet opgenomen.

Artikel 28

Hiervoor werd reeds aangegeven dat de formulering het gebruik van signalen in andere gevallen dan ter afwending van dreigend gevaar, uitsluit. Daaruit volgt impliciet dat het geven van signalen niet langer mag geschieden dan voor dat doel noodzakelijk is¹⁵⁶.

Artikel 29

Dit artikel geeft een opsomming van bestuurders die gerechtigd zijn bijzondere signalen, bestaande uit blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn, te voeren. Het gaat daarbij behalve om motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer en ziekenauto's, ook om motorvoertuigen van hulpverleningsdiensten voor zover deze door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen. Dit artikel geeft tevens de basis voor een dergelijke aanwijzing. Met de politie is blijkens de memorie van toelichting bij de wijziging van de Politiewet¹⁵⁷ gelijkgesteld de Koninklijke Marechaussee bij de uitoefening van de haar opgedragen taken.

Artikel 31 geeft deze minister vervolgens de bevoegdheid nadere regels te stellen over deze signalen alsmede over het gebruik daarvan.

Bestuurders van vorenbedoelde motorvoertuigen mogen deze bijzondere signalen slechts gebruiken om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Zodra zij er gebruik van maken behoren zij tot

¹⁵¹ Artikel 57, eerste lid, RVV 1966.

¹⁵² Artikel 57 RVV 1966.

¹⁵³ Artikel 59 RVV 1966.

¹⁵⁴ Artikel 58, eerste lid, RVV 1966.

¹⁵⁵ Artikel 60 RVV 1966.

¹⁵⁶ Artikel 59, tweede lid, RVV 1966.

¹⁵⁷ Kamerstukken II, 1985/86, 19535, nr. 3, blz. 3.

de, afzonderlijk gedefinieerde¹⁵⁸, categorie voorrangsvoertuigen en genieten zij de daaraan verbonden voorrechten.

In het tweede lid is bepaald dat het voeren van de signalen is verboden in andere gevallen dan hiervoor genoemd.

Artikelen 30 en 31

Tijdens het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden onder omstandigheden die voor andere weggebruikers gevaar kunnen opleveren, voeren bestuurders van bij die werkzaamheden gebezigde motorvoertuigen geel zwaai- of knipperlicht. Hierbij kan worden gedacht aan motorvoertuigen waarmee werkzaamheden aan de weg worden verricht, motorvoertuigen die sleep- of takelwerkzaamheden op de weg verrichten maar ook motorvoertuigen van hulpverleningsdiensten ter plaatse van bij voorbeeld een ongeval.

Evenals het geval is met het voeren van de signalen als bedoeld in artikel 29 wordt ook in artikel 30 uitdrukkelijk bepaald dat het voeren van de in artikel 30 bedoelde lichten niet is toegestaan in andere omstandigheden dan op grond van dit artikel zijn aangegeven.

Een nauwkeurige opsomming van de werkzaamheden waarbij en de omstandigheden waaronder deze signalen mogen worden gebruikt, wordt op basis van artikel 31 door de Minister van Verkeer en Waterstaat gegeven.

Paragraaf 13. Gebruik van lichten tijdens het rijden; *Paragraaf 14.* Gebruik van lichten tijdens het stilstaan en *Paragraaf 15.* Bijzondere lichten.

Algemeen

Deze paragrafen vervangen de artikelen 61 tot en met 78 van het RVV 1966 inzake het gebruik van lichten. Gepoogd is met name door de voorschriften onder te verdelen in drie paragrafen op een voor de lezer meer toegankelijke wijze de betrokken verplichtingen te formuleren. De bepalingen zijn voorts aanzienlijk vereenvoudigd, zoals bij de bespreking van de artikelen moge blijken.

Vervallen is artikel 64 van het RVV 1966. Het branden van het achteruitrijlicht is geregeld in het WVR; volgens dit reglement mag een achteruitrijlicht slechts tijdens het achteruitrijden kunnen branden. De tweede volzin van artikel 64, oud, doet wat merkwaardig aan. Als bij het achteruitrijden automatisch de achteruitrijlichten worden ontstoken heeft de bestuurder daarop geen invloed meer. Hoe zou hij dan kunnen verhinderen dat andere weggebruikers worden gehinderd? Veel beter is het voor te schrijven dat bestuurders die achteruitrijden het overige verkeer voor moeten laten gaan, zoals in artikel 54, nieuw, is gebeurd.

De artikelen 67, eerste lid, en 75, eerste lid, van het RVV 1966 zijn geschrapt. Als het RVV niet voorschrijft dat lichten moeten worden ontstoken, behoeft zulks niet. Een bepaling dienaangaande is niet nodig en ontbreekt derhalve in het RVV 1990.

Artikel 69 van het RVV 1966 moet hetzelfde lot delen. Het wordt aan het oordeel van de weggebruikers overgelaten in welke gevallen zij knipperend waarschuwingslicht willen gaan voeren. In het algemeen

¹⁵⁸ Artikel 1, onderdeel an, RVV 1990.

zullen zij dit slechts doen als hun voertuig gevaar oplevert, bij voorbeeld bij panne en bij filevorming.

Artikel 76 van het RVV 1966 keert evenmin terug in het RVV 1990. Van deze bepaling wordt in de praktijk geen gebruik meer gemaakt.

Ook artikel 77, oud, is in het RVV 1990 niet terug te vinden. De aldaar bedoelde voertuigen moeten de verlichting voeren die aan motorvoertuigen – en deze voertuigen zijn motorvoertuigen – is voorgeschreven. Stadslichten waarmee volgens het RVV 1966 kon worden volstaan worden niet afdoende geacht. De betrokken voertuigen zijn overigens in staat dimlicht te voeren.

Artikelen 32 en 33

Artikel 32, eerste lid, voorziet in de verplichting voor bestuurders van een motorvoertuig om bij dag, indien het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht dimlicht te voeren. De bepaling is geënt op het voorschrift vervat in artikel 61, eerste lid, van het RVV 1966.

Het tweede lid van artikel 32 regelt het gebruik van groot licht. De in het RVV 1966 opgenomen regeling inzake het gebruik van de grote lichten is aanzienlijk vereenvoudigd. De oude bepalingen¹⁵⁹ bevatten hierover zeer nauwkeurige voorschriften. Zo moesten van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang grote lichten worden gevoerd indien het gezichtsveld van de bestuurder in verband met zijn snelheid anders onvoldoende groot is om veilig te rijden¹⁶⁰. Het voeren van groot licht was toegestaan gedurende schemering en bij dag onder de hiervoor vermelde omstandigheden¹⁶¹. Artikel 62, tweede lid, oud, maakte hierop overigens weer een uitzondering: in geval van dichte mist of sneeuwval, die het zicht ernstig belemmert, moesten bij dag en gedurende schemering grote lichten of dimlichten worden gevoerd. Het voeren van groot licht van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang was echter weer niet toegestaan in een vijftal gevallen, genoemd in artikel 61, tweede lid, oud, welke omstandigheden soms voorwaardelijk waren geformuleerd en geen betrekking hadden op de dichte mist en sneeuwval. Kortom, de materie was op een weinig toegankelijke manier geregeld.

Het voeren van grote lichten is thans in beginsel toegestaan. Het tweede lid van artikel 32 geeft aan onder welke omstandigheden groot licht niet mag worden gevoerd. Hierbij zijn de oude uitzonderingen tot drie beperkt en meer direct geformuleerd. Het vorenstaande impliceert overigens nadrukkelijk niet dat het voeren van groot licht in de toegestane gevallen de voorkeur zou verdienen. Integendeel: uitsluitend indien door toepassing van het dimlicht de wegsituatie niet goed is te overzien, zou het voeren van groot licht overwogen moeten worden. In normale gevallen ware met dimlicht te volstaan.

Worden de oude en nieuwe bepalingen met elkaar vergeleken, dan blijken ook overigens enkele andere vereenvoudigingen te zijn aangebracht. Hier wordt volstaan de lezer uit te nodigen de bepalingen er op na te lezen.

Artikel 34

Het eerste lid komt in de plaats van artikel 63, eerste lid, van het RVV 1966. Overeenkomstig het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer¹⁶² mag niet alleen bij mist en sneeuwval die het zicht ernstig belemmert

¹⁵⁹ Artikelen 61 en 62 RVV 1966.

¹⁶⁰ Artikel 61, eerste lid, RVV 1966.

¹⁶¹ Artikel 62, eerste lid, RVV 1966.

¹⁶² Artikel 33, tweede lid.

mistlicht aan de voorzijde worden gevoerd – deze omstandigheden werden in artikel 63, eerste lid, van het RVV 1966 uitsluitend genoemd – maar ook onder deze omstandigheden bij regen.

In verband met de omstandigheid dat mistlicht aan de voorzijde slechts mag worden gevoerd als het zicht ernstig wordt belemmerd, is het niet langer nodig te vermelden dat het hier om dichte mist en sneeuwval (en nu ook hevige regen) moet gaan. Om dezelfde reden worden deze bijvoeglijke naamwoorden nu evenmin gebezigd in het tweede lid van artikel 34, zulks in tegenstelling tot artikel 64a van het RVV 1966. Overigens wordt in afwijking van artikel 64a van het RVV 1966 het gebruik van het mistachterlicht beperkt tot mist en sneeuwval die het zicht beperken tot een afstand van minder dan 50 meter; in andere omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, die het zicht beperken tot minder dan 50 meter, zoals bij hevige regen, is het gebruik derhalve niet langer toegestaan. Gebleken is dat onder deze omstandigheden en met name bij regenval het gebruik van het mistachterlicht verblindend werkt. Vandaar dat het gebruik van het mistachterlicht onder deze omstandigheden thans is verboden.

Artikel 35

Dit artikel vervangt de artikelen 70, 71 en 71a van het RVV 1966. Artikel 71, tweede en derde lid, is niet met zo veel woorden overgenomen, aangezien uit de verlichtingstabel van het WVR voldoende blijkt welke lichten de betrokken bestuurders moeten voeren. Artikel 35 van het RVV 1990 is derhalve inhoudelijk in vergelijking met de oude bepalingen ongewijzigd gebleven.

Artikel 36

Deze bepaling is ten opzichte van artikel 71 van het RVV 1966 wat vereenvoudigd. De oude bepaling hield in dat indien zes of meer dieren worden geleid twee lantaarns moeten worden meegevoerd, waarvan de voorste wit of geel licht moet uitstralen en de achterste rood licht. In artikel 36 van het RVV 1990 wordt het aan het oordeel van bestuurders en geleiders zelf overgelaten in welke gevallen met één lantaarn kan worden volstaan en in welke gevallen twee lantaarns nodig zijn. Met name als de dieren enige afstand tot elkaar hebben kan het ook verantwoord zijn bij kleinere kudden twee lantaarns te gebruiken; het omgekeerde is ook denkbaar.

Artikel 37

Evenals de weggebruikers genoemd in artikel 36 mogen de door voetgangers gevormde kolonnes en optochten in de in artikel 37 genoemde omstandigheden aan de linkervoorzijde een lantaarn meevoeren die wit of geel licht straalt. Volgens artikel 73, eerste lid, van het RVV 1966 was aan de voorzijde slechts wit licht toegelaten. Nu ook de ruiters etc. wit licht mogen gebruiken en althans door dit licht geen onderscheid met de kolonnes en optochten wordt aangegeven, is het niet te motiveren waarom bedoeld onderscheid wel aanwezig dient te zijn als de ruiters etc. geel licht aan de voorzijde voeren.

Artikel 37 van het RVV 1990 heeft mede betrekking op de militaire kolonnes te voet zoals deze in artikel 73, tweede lid, van het RVV 1966 werden genoemd. Ingevolge de ministeriële regeling van 19 januari 1967¹⁶³ dienden deze kolonnes aan de kop twee tenminste naar voren wit licht uitstralende lantaarns te voeren en aan de staart twee tenminste

¹⁶³ Stcrt. 28.

naar achteren rood licht uitstralende lantaarns. Nu in de artikelen 103 en 104 de koninklijke besluiten van 22 november 1967¹⁶⁴ en 29 februari 1984¹⁶⁵ in die zin worden aangepast dat ook artikel 37 van het RVV 1990 van toepassing is op alle militairen te voet, kon artikel 73, tweede lid, van het RVV 1966 worden geschrapt.

Ook is het derde lid van artikel 73 van het RVV 1966 niet in het RVV 1990 opgenomen. De openbare straatverlichting is binnen de bebouwde kom in het algemeen voldoende, zodat van een verplichting om binnen de bebouwde kom verlichting te voeren gerust kan worden afgezien.

Artikel 38

Dit artikel vervangt het voorschrift van artikel 66, eerste lid, van het RVV 1966. In vergelijking met de oude bepaling gaat artikel 38 van het RVV 1990 iets minder ver. De verplichting de betrokken lichten op de rijbaan te ontsteken is thans slechts aanwezig als de rijbaan buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor rijbanen binnen de bebouwde kom bestaat de verplichting derhalve niet langer. De grond hiervoor is dat in de regel binnen de bebouwde kom voldoende straatverlichting aanwezig is om voertuigen bij donker op te merken. Voorts wordt binnen de bebouwde kom langzamer gereden dan daarbuiten zodat ook bij slechte weersomstandigheden overdag stilstaande voertuigen sneller zullen worden waargenomen.

Deze wijziging heeft gevolgen voor het tweede lid van artikel 66 van het RVV 1966. Aangezien dit lid het mogelijk maakt op rijbanen binnen de bebouwde kom in plaats van de voorgeschreven lichten parkeerlichten te voeren en artikel 38 van het RVV 1990 niet langer het voeren van verlichting binnen de bebouwde kom voorschrijft, kan de bepaling vervallen. Hiermee vervallen tevens de uitzonderingen die het tweede lid van artikel 66 van het RVV 1966 op deze vervangingsmogelijkheid kende, hetgeen de bepaling moeilijk toegankelijk maakte. Op dit punt is derhalve een substantiële vereenvoudiging bereikt. Overigens blijft het voeren van parkeerlicht geoorloofd, nu het gebruik daarvan niet uitdrukkelijk is verboden.

Artikel 39

Stilstaande aanhangwagens – waaronder opleggers begrepen zijn¹⁶⁶ – moeten op de in artikel 39 genoemde plaatsen gedurende de daar vermelde omstandigheden achterlicht voeren. Het maakt daarbij niet uit of deze aanhangwagens aan motorvoertuigen zijn gekoppeld dan wel dat ze alleen stilstaan.

Artikel 40

Dit artikel komt in de plaats van artikel 74 van het RVV 1966. Ook hier is de verplichting lichten te voeren beperkt tot rijbanen buiten de bebouwde kom omdat mag worden aangenomen dat binnen de bebouwde kom er in het algemeen voldoende verlichting aanwezig is om deze voertuigen te doen opmerken. In die zin gaat artikel 40 derhalve minder ver dan het oude voorschrift.

In een ander opzicht is er echter sprake van een uitbreiding. In tegenstelling tot artikel 74 van het RVV 1966 kunnen stilstaande wagens niet langer volstaan met lichten aan één zijde van het voertuig maar moeten het voor- en achterlicht worden ontstoken, derhalve de beide koplichten en de beide achterlichten, zoals deze in het WVR zijn voorgeschreven.

¹⁶⁴ Stb. 634.

¹⁶⁵ Stb. 117.

¹⁶⁶ Artikel 1, onderdeel a, RVV 1990.

De omvang van de voertuigen noopt hiertoe. Aantekening verdient in dit verband nog dat wagens nog maar zelden op de Nederlandse wegen worden aangetroffen, zodat een goede verlichting des te meer vereist is.

Artikel 41

Dit artikel vervangt artikel 63, derde lid, van het RVV 1966. Volgens dat voorschrift mocht bermlicht worden gevoerd, behalve bij het op korte afstand volgen van een ander voertuig. Deze restrictie is in de nieuwe bepaling weggefallen. Het mag hier aan de eigen verantwoordelijkheid van de bestuurder worden overgelaten de bermlichten – een overigens vrijwel onbekend fenomeen op de Nederlandse wegen – op een aanvaardbare manier te gebruiken.

De richtlichten mochten ingevolge artikel 63, derde lid, van het RVV 1966 slechts worden toegepast «mits het motorvoertuig nagenoeg tot stilstand is gebracht en andere bestuurders door de lichtbundel niet worden gehinderd». Ook deze beperking is in het nieuwe voorschrift weggefallen om dezelfde reden als vermeld bij de bermlichten.

Paragraaf 16. Autosnelwegen en autowegen

Artikel 42

Ingevolge artikel 87, tweede lid, van het RVV 1966 was het gebruik van de autosnelweg slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig die mogen en kunnen rijden met een snelheid van ten minste 70 km per uur en voor bestuurders van een motorvoertuig met aanhangwagen en van vrachtauto's en autobussen die mogen en kunnen rijden met een snelheid van ten minste 60 km per uur. Voor beide categorieën verkeersdeelnemers is deze snelheid ingevolge artikel 42, eerste lid, van het RVV 1990 vastgesteld op 80 km per uur. Deze wijziging heeft twee gronden.

De eerste grond is gelegen in de verhoging van de algemene snelheidslimiet op autosnelwegen tot 120 km per uur¹⁶⁷. In verband hiermede dient te worden voorkomen dat voertuigen op de autosnelweg worden aangetroffen die ten gevolge van hun constructie beduidend langzamer rijden dan de overige voertuigen op de autosnelweg.

De tweede grond is gelegen in de omstandigheid dat de techniek zodanig is voortgeschreden dat de voertuigen waar het hier om gaat in de regel ook met de betrokken snelheid kunnen rijden. Hiermee is al aangegeven dat de praktische waarde van deze wijziging gering is.

Artikel 43

Evenals in het RVV 1966¹⁶⁸ geldt ook in het RVV 1990 het verbod op een autosnelweg of autoweg te keren of achteruit te rijden. De snelheden waarmee op deze wegen wordt gereden blijven zich tegen het uitvoeren van deze manoeuvres verzetten.

Om deze grond blijft het bestuurders verboden op de rijbaan van een autosnelweg of autoweg hun voertuig te laten stilstaan. De in artikel 88, tweede lid, van het RVV 1966 geformuleerde uitzondering dat het verbod niet geldt op parkeerplaatsen is in het RVV 1990 verwoord in artikel 1, onderdelen c en d. Aldaar worden tevens de tankstations en de bushalteplaatsen genoemd die in het oude reglement ten onrechte ontbraken.

¹⁶⁷ Tot stand gebracht bij koninklijk besluit van 21 april 1988, Stb. 175.

¹⁶⁸ Artikel 88, eerste lid, RVV 1966.

In hoofdstuk X van deze nota van toelichting is reeds ingegaan op het derde lid van artikel 43. Gelet op de formulering van dit lid richt zich dit verbod tevens tot voetgangers. In die zin is artikel 87, derde lid, van het RVV 1966 aangescherpt; volgens de oude bepaling mochten voetgangers zich zonder noodzaak niet op de autoweg of autosnelweg bevinden. Ingevolge de nieuwe bepaling is uitsluitend de vluchtstrook, de vluchthaven en de berm in noodgevallen beschikbaar voor de voetgangers. Uiteraard zijn parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen mede voor voetgangers bestemd. Zulks vloeit uit artikel 1 onder c en d voort. Artikel 87, derde lid, van het RVV 1966 kon uit dien hoofde worden geschrapt. Het verbod om behoudens in noodgevallen op de vluchtstrook te rijden impliceert dat bij het schenden van dit verbod niet langer overtreding van artikel 25 van de WVV hoeft te worden telastegelegd. Het grotere beslag op dit artikel dat het RVV 1990 mogelijk met zich zal brengen wordt door de invoering van dit verbod gedeeltelijk gecompenseerd.

Het vierde lid bevat de regeling, zoals vervat in artikel 88, derde lid, van het RVV 1966.

Paragraaf 17. Erven

Algemeen

De ervenregeling¹⁶⁹, zoals deze recentelijk is aangepast¹⁷⁰, is aanzienlijk vereenvoudigd. Hierna worden deze vereenvoudigingen per artikel toegelicht.

De artikelen 88c en 88d van het RVV 1966 zijn, een enkele uitzondering daargelaten, geschrapt.

Ingevolge artikel 88c was artikel 42, onderdelen b en c, van het RVV 1966 niet van toepassing. Dit onderdeel b hield de bepaling in dat bestuurders op een onverharde weg altijd voorrang moeten geven aan bestuurders op een verharde weg. Van het overnemen van de uitzondering van deze regel in erven is afgezien omdat de regels niet ingewikkelder moeten zijn dan nodig is. Met name dient het aantal uitzonderingen te worden beperkt.

Artikel 42, onder c, oud, bepaalde in de eerste plaats dat trams altijd voorrangsgerechtigd zijn. Deze positie had de tram ingevolge het RVV 1966 in erven niet. Ook hier geldt de wenselijkheid het aantal uitzonderingen te beperken. Daar komt nog bij dat trams in erven geen alledaags verschijnsel zijn.

In erven heeft rijverkeer – ook langzaam verkeer – van rechts altijd voorrang op rijverkeer van links. Deze situatie blijft ongewijzigd. Dit punt komt bij de toelichting op artikel 45 nog ter sprake.

Artikel 88d van het RVV 1966 bepaalde dat bestuurders binnen een erf voetgangers niet mogen hinderen, terwijl voetgangers op hun beurt bestuurders niet onnodig in de voortgang mogen belemmeren. Deze bepaling wordt thans gedekt door de algemene bepaling in de WVV. Het subtiële onderscheid waarmee beoogd werd tot uitdrukking te brengen dat voetgangers in een erf een sterkere positie innemen dan de bestuurders, blijkt geen praktische werking te hebben. Artikel 31 van de WVV biedt in feite en in rechte een veel betere waarborg voor de voetgangers. In verband hiermede behoeft artikel 88d niet in het nieuwe reglement te worden opgenomen.

¹⁶⁹ Hoofdstuk II, paragraaf 10a, artikelen 88a e.v. RVV 1966.

¹⁷⁰ Koninklijk besluit van 7 juli 1988, Stb. 322.

Artikel 44

De in artikel 88a RVV 1966 opgenomen zinsnede dat op wegen in een erf spelen is toegestaan, is niet overgenomen. Niet omdat zulks nu verboden zou zijn maar omdat deze bepaling niet toereikend is. In erven wordt immers niet alleen gewandeld en gespeeld, er wordt ook staande een praatje gemaakt, op banken gezeten etc. Al dit soort activiteiten wordt verricht door voetgangers. Vandaar dat met artikel 44 zoals dit luidt kan worden volstaan.

Artikel 45

De eerste volzin van artikel 88b van het RVV 1966 bepaalde dat bestuurders binnen een erf niet sneller mogen rijden dan stapvoets. Dit voorschrift is overgenomen.

De tweede volzin van artikel 88b RVV 1966 is niet overgenomen. Bestuurders dienen niet alleen in erven rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van voetgangers; zij dienen zulks overal te doen. Men denke aan een weg zonder trottoir, voetpad of fietspad. Voorts zullen bestuurders ook buiten erven rekening moeten houden met de aanwezigheid van niet-gemarkeerde voorwerpen en van onregelmatigheden in het wegdek en in het verloop van de weg. Zo kent langzamerhand een ieder de aanwezigheid van drempels ook buiten erven. Eén en ander laat de uit de Wegenwet¹⁷¹ voortvloeiende zorgplicht van de wegbeheerder voor een goede staat van de weg onverlet. Essentieel hierbij is het karakter van de weg. In woongebieden en op straten bij scholen zal aan de inrichting, mits herkenbaar voor de weggebruikers, andere eisen gesteld mogen worden dan aan de inrichting van wegen met een duidelijke verkeersfunctie. De afwijkende voorrangsregeling in erven blijft van kracht. Het wordt niet wenselijk geacht op een zo wezenlijk punt de verkeersregels te veranderen. Hier komt nog bij dat het niet ondenkbaar is dat op termijn deze voorrangsregeling ook buiten erven gaat gelden.

Artikel 46

Deze bepaling komt in belangrijke mate overeen met artikel 88e, eerste lid, van het RVV 1966. Nieuw is dat de bepaling ook geldt voor bestuurders van een motorfiets. Motorfietsen zijn in de regel dermate omvangrijk dat plaatsing buiten de parkeerplaatsen snel overlast zal opleveren.

Het tweede lid van artikel 88e RVV 1966 is niet overgenomen. Parkeerverboden als daar bedoeld moeten met parkeerverbodsborden worden aangeduid. In de praktijk blijkt overigens daaraan nauwelijks behoefte te bestaan.

Paragraaf 18. Verkeerspleinen

Artikelen 47 en 48

Deze bepalingen zijn inhoudelijk gelijk aan de desbetreffende bepalingen van het RVV 1966¹⁷².

Hier kan het geen kwaad in herinnering te roepen dat bestuurders die een verkeersplein verlaten het verkeer dat het plein blijft volgen voor

¹⁷¹ Stb. 1930, 342.

¹⁷² Artikelen 89 en 90 RVV 1966.

moeten laten gaan. Met name gaat het hier om de rechtdoorgaande fietsers en bromfietsers op het fietspad dat deel uitmaakt van het verkeersplein. In veel gevallen geven de afslaande automobilisten de doorgaande fietsers en bromfietsers geen «voorrang». In de publiciteit die de invoering van het RVV 1990 zal omgeven zal aan dit punt bijzondere aandacht worden geschonken.

In toenemende mate worden kleine verkeerspleinen in plaats van met verkeerslichten geregelde kruispunten toegepast. Met name bij verkeersaders kunnen deze oplossingen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, belangrijke voordelen bieden voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Voorwaarde is wel dat het verkeer op het plein voorrang heeft. De voorrang kan door middel van borden worden aangegeven.

Ten einde het aantal borden zoveel mogelijk te beperken, is overwogen deze – doorgaans kleine – pleinen een aparte status te geven, waarbij de algemene regel zou moeten zijn dat bestuurders op het plein voorrang hebben. In het voorontwerp voor het RVV 1990 waren daartoe voorstellen gedaan. Een dergelijke algemene regel is op «officiële», met bord D1 aangeduide, verkeerspleinen ingevolge het Verdrag van Wenen niet toegestaan.

Tegen een plein met aparte status, zoals voorgesteld in het voorontwerp, bestonden evenwel grote bezwaren. Bezwaren die naar het oordeel van verkeerstecnici groter zijn dan de plaatsing van extra borden. Gelet daarop is van de aparte status en het daarbij voorgestelde bord afgezien. Dat neemt niet weg dat de achterliggende gedachte – voorrang voor bestuurders op het plein – onverminderd van kracht blijft. Het zal echter met borden moeten worden aangegeven. In het flankerend beleid voor de wegbeheerders zal hieraan de nodige aandacht worden besteed.

Paragraaf 19. Voetgangers

Algemeen

Het eerste lid van artikel 49 vervangt artikel 15, tweede lid, van het RVV 1966. Zulks komt bij de bespreking van artikel 49 van het RVV 1990 nog ter sprake.

Het tweede lid van artikel 49 vervangt de artikelen 99 en 100 van het RVV 1966. Van deze bepalingen is vrijwel niets in het RVV 1990 terug te vinden; voor zover zulks wel het geval is wordt dit hieronder toegelicht. Hier worden de artikelen 99 en 100 voorzover ze niet terugkeren per onderdeel besproken.

Artikel 99, eerste lid, van het RVV 1966: Het wordt niet langer nodig geoordeeld te bepalen dat de voetgangers een rijbaan, een fietspad of een fietsstrook voorzichtig, zonder onderbreking en haaks oversteken. Het element «voorzichtig» hoeft niet te worden overgenomen, aangezien de algemene bepaling in de WVV de voetganger daartoe dwingt. Het element «zonder nodeloze onderbreking» behoeft niet te worden vermeld, aangezien het oversteken met nodeloze onderbreking impliceert dat de voetganger de rijbaan gebruikt, waartoe hij in beginsel niet bevoegd is¹⁷³. Hetzelfde geldt voor «haaks». Het gebruik van de rijbaan langer dan nodig is om over te steken levert een illegaal gebruik van de rijbaan op. Onder omstandigheden kan het verantwoord zijn schuin over te steken, zoals in de gemeente Vlaardingse op een enkel kruispunt aan voetgangers wordt toegestaan. Schuin oversteken kan voorkomen dat de

¹⁷³ Zie artikel 4 RVV 1990.

voetganger tot twee maal toe een rijbaan moet oversteken, hetgeen een extra gevaar betekent. Door middel van schuin oversteken kunnen de risico's soms worden beperkt. De voetganger draagt hier een eigen verantwoordelijkheid.

Artikel 99, tweede lid, van het RVV 1966: Het wordt de voetganger niet langer verboden binnen een afstand van dertig meter van een voetgangersoversteekplaats over te steken. De voetganger moet zelf beoordelen of hij van de bescherming van een voetgangersoversteekplaats gebruik wil maken of niet. De gemeenten kunnen de voetgangers overigens ertoe aanzetten van de voetgangersoversteekplaatsen gebruik te maken door in de nabijheid daarvan een hek of iets dergelijks aan te brengen. Op straat zijn deze voorzieningen al aan te treffen.

Artikel 99, derde lid, van het RVV 1966: Dit lid is een uitzondering op het tweede lid. Het schrappen van het tweede lid brengt derhalve het schrappen van het derde lid met zich mee.

Artikel 100, eerste lid, van het RVV 1966: Het eerste gedeelte van dit lid (bestuurders naderen een voetgangersoversteekplaats voorzichtig) kan vervallen omdat het tweede gedeelte bestuurders hiertoe dwingt. Het tweede gedeelte keert in een andere gedaante terug in artikel 49 van het RVV 1990; het zal hierna worden toegelicht.

Artikel 100, tweede lid: Het bepaalde in dit lid wordt thans wat betreft voorrangsvoertuigen bestreken door artikel 91 en voor zover het betreft militaire kolonnes door het derde lid van artikel 49 van het RVV 1990, naar de toelichting waarvan wordt verwezen. Het bepaalde ten aanzien van uitvaartstoeten is geschrapd omdat deze niet onder alle omstandigheden als zodanig worden herkend. Daardoor bestaat het risico dat een voetganger van zijn rechten op de voetgangersoversteekplaats gebruik wil maken omdat hij een voertuig niet als een onderdeel van een uitvaartstoet beschouwt. Ten einde mogelijke misverstanden en daardoor verkeersongelukken te voorkomen dienen bestuurders van een uitvaartstoet voetgangers op een voetgangersoversteekplaats voor te laten gaan. Het vorenstaande neemt uiteraard niet weg dat als een voetganger meent met een uitvaartstoet te worden geconfronteerd hij in de regel van zijn «zebra-rechten» zal afzien.

Artikel 49

Het eerste lid is ontleend aan het betrokken voorschrift van het RVV 1966¹⁷⁴. De term «ongehinderde doorgang verlenen» in de oude regeling is in het RVV 1990 vervangen door «voor laten gaan». Het ongehinderd doorgang verlenen dat veel lijkt op de betekenis van voorrang¹⁷⁵, wordt gereserveerd voor bestuurders die elkaar op een kruispunt naderen. Voor andere gevallen waarbij prioriteit van de één boven de ander moet worden vastgelegd wordt de term «voor laten gaan» gebezigd.

In het eerste lid wordt het model van de blindenstok aangeduid zoals dit in het RVV 1966 gebeurde door vaststelling van een model in bijlage II bij dat besluit¹⁷⁶. In verband met de omschrijving van het model in artikel 49, eerste lid, kan van het opnemen van het model in bijlage I bij het RVV 1990 worden afgezien.

Artikel 15, eerste lid, RVV 1966 is niet overgenomen. De algemene bepaling is hiervoor toereikend.

¹⁷⁴ Artikel 15, tweede lid, RVV 1966.

¹⁷⁵ Onderdeel am van artikel 1 van het RVV 1990.

¹⁷⁶ Model 104.

Het tweede lid van artikel 49 RVV 1990 is in hoofdstuk X al ter sprake geweest. De bepaling komt in de plaats van artikel 100, eerste lid, van het RVV 1966. Voor alle duidelijkheid: op grond van artikel 91 van het RVV 1990 behoeven bestuurders van een voorrangsvoertuig het voorschrift van artikel 49, tweede lid, niet te eerbiedigen, mits zij daarbij, gelet op de algemene bepaling, voldoende zorgvuldigheid betrachten. Hetzelfde geldt ingevolge het derde lid voor militaire kolonnes.

Uiteraard geldt de «zebra-bescherming» niet als ter plaatse voetgangerslichten aanwezig zijn. Dan dienen de voetgangers zich naar de lichten te richten. Dit is verwoord in het vierde lid.

Volledigheidshalve zij nog opgemerkt dat voetgangersoversteekplaatsen bestaan uit de zogenaamde zebra-markering. Een voetgangersoversteekplaats kan met andere woorden niet door middel van de zogenaamde kanalisatiestrepen worden aangeduid. Aldus ook het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens¹⁷⁷.

Paragraaf 20. Voorrangsvoertuigen

Artikel 50

Deze bepaling wijkt fundamenteel af van het desbetreffende voorschrift in het RVV 1966. In artikel 30, eerste lid, van het oude reglement werden de voorrangsvoertuigen waaraan voorrang moest worden verleend opgesomd. Dit betekent dat ingeval voertuigen illegaal de optische en geluidssignalen voeren aan deze voertuigen geen voorrang behoeft te worden verleend.

Artikel 50 van het RVV 1990 gaat uit van een andere benadering. Daar wordt bepaald dat weggebruikers voorrangsvoertuigen voor moeten laten gaan. Het gaat hier dus niet alleen om de echte voorrangsvoertuigen, zoals opgesomd in artikel 30 van het RVV 1966, maar ook om voertuigen die ten onrechte van de signalen gebruik maken. Zie in dit verband artikel 1, onderdeel an, dat spreekt van motorvoertuigen die de optische en geluidssignalen voeren als bedoeld in artikel 29. Weggebruikers die geconfronteerd worden met optische en geluidssignalen dienen zich niet te hoeven afvragen of het hier een legaal of illegaal gebruik van de signalen betreft. Met name om reden van verkeersveiligheid dienen zij voertuigen die de signalen voeren voor te laten gaan. Mocht er sprake zijn van illegaal gebruik dan kan daartegen worden opgetreden uit hoofde van artikel 28 aangezien hier geen geluidssignalen worden gegeven zoals in dat artikel bedoeld en de bestuurders evenmin in de termen van artikel 29 vallen. In zekere zin kan hier een vergelijking worden gemaakt met de illegale toepassing van verkeerstekens. Ook deze dienen te worden gehoorzaamd, terwijl tegen de illegale toepassing langs andere weg (zie het BABW) kan worden opgetreden.

Paragraaf 21. Loslopend vee

Artikel 51

Het eerste lid komt in de plaats van artikel 19, derde lid, van het RVV 1966.

Het tweede lid bevat een verruiming ten opzichte van de overeenkomstige bepaling, vervat in artikel 19, vierde lid, van het RVV 1966. Hiermee wordt beoogd de begrazingseenheden van kuddes te vergroten; in de gevallen waarin zulks met name uit veiligheidsoverwegingen verantwoord is kan het bevoegde gezag besluiten een weg – het zal in de regel

¹⁷⁷ Verwezen wordt naar diagram A-36 zoals opgenomen in het Protocol van Genève van 1973.

om ondergeschikte landwegen gaan – niet een juridische scheidingslijn te laten zijn voor de ter plaatse grazende kudde. Met andere woorden: de kudde kan dan ongestoord de weg oversteken om elders te grazen. Het is aan de wegbeheerders om de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen ingeval tot een aanwijzing wordt overgegaan.

Paragraaf 22. In- en uitstappende passagiers

Artikel 52

Deze bepaling is ontleend aan het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer¹⁷⁸. Zij komt in belangrijke mate overeen met artikel 39 van het RVV 1966. In verband met de verdragsbepaling heeft artikel 52 RVV 1990 echter in tegenstelling tot artikel 39 van het RVV 1966 niet alleen betrekking op het voorbijrijden van trams maar ook op het voorbijrijden van autobussen.

Paragraaf 23. Slepen

Artikel 53

In tegenstelling tot artikel 96, eerste lid, van het RVV 1966 richt deze bepaling zich uitsluitend tot de bestuurders van het trekkende voertuig en derhalve niet tevens tot de eigenaar of houder daarvan. De deelnemingsbepaling van artikel 47 van het Wetboek van Strafrecht dient in beginsel toereikend te zijn.

Het tweede lid van artikel 96, oud, is niet overgenomen. De bestuurders dienen zelf te beoordelen of de afstand tussen het trekkende en het gesleepte voertuig gevaar oplevert voor de verkeersdeelnemers en zo dit naar hun oordeel het geval is passende maatregelen te treffen. Onder omstandigheden kan de algemene bepaling in de WVV te hulp worden geroepen als zij hierin falen. Het is daarbij denkbaar dat zulks mede het geval kan zijn als de afstand tussen de voertuigen geringer is dan 2.50 meter, de afstand die artikel 96, tweede lid, RVV 1966 noemt. Dat laatste kan het geval zijn als het trekkende voertuig veel omvangrijker is dan het getrokken voertuig, waardoor weggebruikers de indruk zouden kunnen krijgen dat het kleine voertuig pal achter het grote voertuig rijdt, bij voorbeeld om het in te halen.

Paragraaf 24. Bijzondere manoeuvres

Artikel 54

Deze bepaling is nieuw. Zij is nodig in verband met het vervallen van artikel 16 van het RVV 1966. Het is dan noodzakelijk uitdrukkelijk te bepalen dat bestuurders die bepaalde bijzondere manoeuvres uitvoeren – de manoeuvres zoals omschreven in artikel 54, nieuw – bestuurders die op een normale wijze aan het verkeer deelnemen voor moeten laten gaan. Zonder die bepaling zou het immers niet vanzelfsprekend zijn dat de bestuurder die bij voorbeeld uit stilstand weggrijdt een ondergeschikte positie inneemt ten opzichte van het overige verkeer ter plaatse.

Artikel 55

Deze bepaling is ontleend aan het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer¹⁷⁹. Zij is beperkt tot bestuurders van een motorvoertuig aangezien het te ver gaat de daarin vervatte verplichting mede te laten

¹⁷⁸ Artikel 21, tweede lid.

¹⁷⁹ Artikel 14, derde lid.

gelden voor het langzame verkeer. In artikel 17 wordt een uitzondering gemaakt ter zake van het afslaan. Bij die manoeuvres dienen alle bestuurders een teken te geven.

Artikel 56

Evenals artikel 16a, eerste lid, van het RVV 1966 bepaalt artikel 56 van het RVV 1990 dat binnen de bebouwde kom bestuurders aan de bestuurder van een autobus de gelegenheid moeten geven van een bushalte weg te rijden.

De tweede volzin van het eerste lid van artikel 16a, oud, is niet overgenomen. In deze volzin wordt in feite uitgedrukt op welke wijze aan de verplichting van artikel 56, nieuw, moet worden voldaan. Het betreft hier derhalve eigenlijk een instructienorm en niet een afzonderlijk, zelfstandig gebod. In verband met de opzet van het nieuwe RVV dienen zulke uitzettingen achterwege te blijven.

De derde volzin van het eerste lid van artikel 16a, oud, is evenmin overgenomen. De daarin vervatte verplichting wordt voldoende tot uitdrukking gebracht door de algemene bepaling in de WWV.

Het tweede lid van artikel 16a, oud, is slechts overgenomen voor zover het militaire kolonnes betreft. In de praktijk blijken vaak misverstanden voor te komen over de vraag welke voertuigen tot een uitvaartstoet behoren. Om reden van de verkeersveiligheid dient van de voorrechten van deze voertuigen op dit punt te worden afgezien. Dit neemt natuurlijk niet weg dat de buschauffeur die een uitvaartstoet ontwaart in de regel uit fatsoensoverwegingen deze zal laten passeren. Zodra hij echter meent dat de uitvaartstoet is beëindigd en wil wegrijden zullen de rijdende bestuurders hem daartoe in de gelegenheid moeten stellen zelfs al maken zij deel uit van de uitvaartstoet of menen zij daartoe te behoren.

Paragraaf 25. Onnodig geluid

Artikel 57

Deze bepaling vervangt de artikelen 93, onderdeel f, en 98 van het RVV 1966. Bij het verbod onnodig geluid te veroorzaken moet men met name denken aan het telkens geven van gas bij het stilstaan. Het hierdoor veroorzaakte kabaal is niet alleen vervelend voor de medeweggebruikers maar ook voor aanwonenden. Bestuurders van gemotoriseerde invalidevoertuigen plegen deze overlast niet te bezorgen, zodat het niet nodig is dit verbod ook voor hen te laten gelden.

Paragraaf 26. Gevarendriehoek

Artikel 58

Het eerste lid vervangt de omvangrijke bepaling in artikel 78, eerste en derde lid, van het RVV 1966 over het gebruik van de gevarendriehoek. De omstandigheden die in het oude RVV worden genoemd betreffen steeds gevallen die de gemiddelde bestuurder als gevaarlijk zal aanmerken. Het gebruik van de gevarendriehoek zal dan ook in de praktijk geen wijziging ondergaan. In die zin voldoet de kernachtige voorziening in het nieuwe RVV aan de betrokken bepaling in het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer zoals aangevuld door de Europese overeenkomst¹⁸⁰.

¹⁸⁰ Artikel 23, vijfde lid.

Het tweede lid van artikel 58 van het RVV 1990 is inhoudelijk gelijk aan de eerste volzin van het vierde lid van artikel 78, oud. De tweede volzin van dat lid is niet overgenomen. Het kan zonder meer aan de industrie worden overgelaten verantwoorde gevarendriehoeken te fabriceren en op de markt te brengen. Zolang dit vertrouwen niet wordt beschaamd is er geen reden overheidsvoorschriften ter zake te geven.

Het derde lid bepaalt dat de gevarendriehoek niet hoeft te worden toegepast indien stilstaande voertuigen knipperende waarschuwingslichten voeren. Deze lichten zijn voldoende om naderende bestuurders te attenderen op het op de weg stilstaande voertuig.

Het vijfde lid van artikel 78 van het RVV 1966 is evenmin overgenomen. De in het eerste lid van artikel 58 van het RVV 1990 vervatte verplichting brengt met zich mee dat bestuurders een gevarendriehoek moeten meevoeren. Overigens: het eerste lid van artikel 78, oud, gold ook voor autowegen en autosnelwegen binnen de bebouwde kom. Het doet dan wat merkwaardig aan de plicht de driehoek mee te voeren te beperken tot wegen die buiten de bebouwde kom zijn gelegen.

Paragraaf 27. Autogordels

Artikel 59

Het eerste lid van artikel 59 vervangt de zeer ingewikkelde redactie van artikel 95a, eerste lid, van het RVV 1966. Met de nieuwe tekst wordt uitgedrukt dat bestuurders van een motorvoertuig een autogordel moeten dragen indien in het voertuig een autogordel beschikbaar is. Is een autogordel ten onrechte – te weten in strijd met de desbetreffende bepaling in het WVR – niet in het voertuig aanwezig dan dient de bestuurder te worden aangepakt wegens schending van dat voorschrift. Het RVV 1990 behoeft aldus slechts beschikbaar te zijn voor zoveel bestuurders de aanwezige autogordel verzuimen te dragen. Overigens wijkt het eerste lid van artikel 59, nieuw, nog in twee opzichten van de oude bepaling af.

In de eerste plaats is de bestuurder niet langer strafrechtelijk verantwoordelijk voor het niet-dragen van de autogordel door de passagier. Met de verplichting voor de passagier zelf dient te worden volstaan. Voorts is de bepaling van artikel 95a, eerste lid, oud, inhoudende dat de draagplicht slechts bestaat tijdens het rijden vervangen door een algemene draagplicht. In dit verband is vermelding van het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 20 december 1977¹⁸¹ van belang. In dat arrest overwoog de Hoge Raad dat het door de kantonrechter bewezenverklaarde weliswaar inhoudt dat requirant ten tijde en ter plaatse als in de bewezenverklaring vermeld als bestuurder van het daarin bedoelde motorvoertuig geen gebruik heeft gemaakt van de autogordel doch het niet behelst dat requirant alstoen aldaar met dat voertuig heeft gereden. De kantonrechter heeft derhalve – aldus de Hoge Raad – door naar aanleiding van het bewezenverklaarde te oordelen gelijk hij heeft gedaan het recht geschonden zodat het bestreden vonnis niet in stand kan blijven. Uit dit arrest kan worden afgeleid dat de verbalisant telkenmale bij het negeren van de draagplicht moet constateren of betrokkene al dan niet met het voertuig heeft gereden. De nieuwe redactie voorkomt zulks. De constatering dat de bestuurder geen autogordel droeg is voldoende.

¹⁸¹ NJ 1978, 594.

De nieuwe redactie brengt voorts mee dat ingeval in een voertuig autogordels zijn bevestigd zonder dat het WVR daartoe noopt, de bestuurder verplicht is daarvan gebruik te maken. In de eerste plaats vergemakkelijkt dit het opsporingswerk van de verbalisant. Discussies met de bestuurder die zich erop beroept dat zijn voertuig niet met autogordels behoeft te zijn uitgerust, worden aldus voorkomen. Voorts gebiedt ook de verkeersveiligheid deze verscherping. Het dragen van de autogordel is voor de verkeersveiligheid van zo grote betekenis dat uitzonderingen op de draagplicht tot het allernoodzakelijkste minimum moeten worden beperkt.

In verband hiermede zijn de liefst negen uitzonderingen op de draagplicht zoals vervat in het tweede lid van artikel 95a van het RVV 1966 tot één uitzondering teruggebracht.

De uitzonderingen I, II en III konden vervallen ten gevolge van de nieuwe benadering van het eerste lid van artikel 59, nieuw. In de genoemde gevallen behoeft het motorvoertuig immers volgens het WVR niet van autogordels te zijn voorzien. Is het ten onrechte niet voorzien dan dient opsporing aan de hand van het WVR te geschieden en blijft het RVV 1990 buiten beeld.

Uitzondering IV is eveneens geschrapt. De automatische rolgordels die tegenwoordig vrijwel algemeen worden gebruikt vormen namelijk bij het achteruitrijden nog zelden een belemmering.

Uitzondering nummer V is ook geschrapt. Erkend moet worden dat het voor de bestuurders lastig is autogordels herhaaldelijk binnen een kort tijdsbestek aan en af te doen. Het belang van de verkeersveiligheid vergt echter dat met deze belasting geen rekening kan worden gehouden. Het beperken van de kans op de dood of zwaar lichamelijk letsel is ook voor de betrokken bestuurders van zo groot gewicht dat zij zich in hun eigen belang de moeite van het dragen van de autogordel moeten getroosten.

Uitzondering VI is vervallen om dezelfde reden als is vermeld bij de onderdelen I tot en met III.

De bestuurders genoemd in uitzondering nummer VII dienen een ontheffing aan te vragen. Weliswaar vormt zulks voor hen een belasting, er staat tegenover dat discussies met verbalisanten tot het verleden zullen gaan behoren. De betrokken bestuurders behoeven voortaan immers slechts hun ontheffing te tonen. Ook voor de verbalisanten wordt aldus een verbetering bereikt aangezien zij kunnen afgaan op de ontheffing en derhalve niet langer een onderzoek behoeven in te stellen naar de vraag of zich hier een geval als bedoeld in nummer VII voordoet. Ten onrechte ingestelde vervolgingen kunnen aldus worden voorkomen, hetgeen tevens een werklastvermindering impliceert voor het openbaar ministerie en de zittende magistratuur.

Uitzondering nummer VIII is, zij het in aangepaste vorm, overgenomen. De betrokken chauffeurs dienen naast het rijden zoveel andere handelingen te verrichten of te kunnen verrichten dat het dragen van de autogordel niet kan worden opgelegd.

Uitzondering nummer IX is geschrapt. De betrokken bestuurders dienen zelf te beoordelen of het dragen van de driepuntsgordel verantwoord is. Is dit niet het geval dan zullen zij moeten volstaan met de heupgordel.

De verplichting voor passagiers om de gordel te dragen is verwoord in het tweede lid van artikel 59. Ook hier kon de redactie worden vereenvoudigd. De uitzonderingen die voor hen in het oude RVV golden¹⁸² zijn alle geschrapt. De redenen zijn dezelfde als ten aanzien van de bestuurders.

Het vierde lid van artikel 59 strekt tot vervanging van het derde lid van artikel 95 van het RVV 1966. Ingevolge dat derde lid werd het in het tweede lid van artikel 95 vervatte verbod kinderen jonger dan 12 jaar op de voorbank van motorvoertuigen op meer dan twee wielen te vervoeren opgeheven indien het kind hetzij is gezeten in een kinderzitje hetzij gebruik maakt van een autogordel die het bovenlichaam niet omsluit, voor zover wat dit laatste betreft het kind 4 jaar is of ouder. Deze minimumleeftijd kan bij nader inzien vervallen. Ouders en verzorgers zullen zelf moeten beoordelen of zij kinderen jonger dan vier jaar voorin dan wel achterin willen vervoeren en zo zij voorin worden vervoerd – hetgeen overigens niet wordt aangeraden maar evenmin wordt verboden – hoe zij deze kinderen willen beschermen: met een autogordel die het bovenlichaam niet omsluit dan wel door middel van een kinderzitje. Strikt genomen betekent deze beleidswijziging wel dat kinderen jonger dan 12 jaar, die voorin in een auto worden vervoerd die niet van autogordels behoeft te zijn voorzien, van geen enkele bescherming behoeven te worden voorzien. Dit bezwaar is echter van relatieve betekenis, enerzijds omdat het aantal voertuigen zonder gordels verwaarloosbaar klein is, anderzijds omdat van de bestuurders van het voertuig mag worden verwacht dat zij de kinderen niet op onverantwoorde wijze vervoeren.

Het schrappen van de minimumleeftijd houdt in dat onderdeel b van het derde lid van artikel 95 van het RVV 1966 kan worden gemist, aangezien de draagplicht van autogordels is vastgelegd in het tweede lid van artikel 59, nieuw. Volstaan kan dan ook worden met de bepaling dat als een kind jonger dan 12 jaar voorin in een kinderzitje wordt vervoerd het alsdan geen gordel behoeft te dragen, welke bepaling in het oude RVV abusievelijk niet voorkwam. Deze bepaling houdt tegelijk in dat ook onderdeel a van het derde lid van artikel 95, oud, kan vervallen. Voorts impliceert het vorenstaande dat artikel 95, tweede lid, oud, kan worden geschrapt. Kinderen jonger dan 12 jaar kunnen immers slechts voorin worden vervoerd als ze of een gordel dragen (de bovenvermelde uitzondering daargelaten) of zijn gezeten in een kinderzitje.

Het vijfde lid van artikel 59 ten slotte komt inhoudelijk overeen met artikel 95a, vierde lid, van het RVV 1966.

Paragraaf 28. Helmen

Artikel 60

Deze bepaling vervangt de artikelen 94a en 97a van het RVV 1966. De redactie is enerzijds vereenvoudigd en anderzijds ook inhoudelijk aangepast. Om deze wijzigingen duidelijk te maken wordt het oude artikel 94a per onderdeel langsgelopen.

Wat artikel 94a, eerste lid, betreft: de beperking tot bromfietsen op twee wielen is vervallen. Ook bestuurders van driewielige bromfietsen¹⁸³ zijn dermate kwetsbaar dat bescherming door middel van een helm geboden is. Voorts wordt in nog sterkere mate dan ten aanzien van de draagplicht van autogordels is geschied zowel de bromfietser als de passagier ieder voor zich strafrechtelijk verantwoordelijk gesteld voor het negeren van de helm draagplicht. Ook hier is het van belang de eigen

¹⁸² Artikel 95, derde lid, RVV 1966.

¹⁸³ Zie wat dit betreft artikel 1, onderdeel i, RVV 1990.

verantwoordelijkheid van de passagiers te benadrukken, die volgens het oude RVV geen enkele zelfstandige verplichting hadden. Ten slotte wordt in artikel 60, eerste lid, van het RVV 1990 bepaald dat de helm door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd moet zijn bevestigd in plaats van dat zulks door middel van de kinband dient te geschieden zoals artikel 94a, eerste lid, van het RVV 1966 bepaalde. De meer moderne helmen zijn niet van een kinband voorzien maar bevatten andere voorzieningen waarmee op afdoende wijze de helm op het hoofd kan worden bevestigd.

Wat artikel 94a, tweede lid, oud, betreft: dit lid is inhoudelijk overgenomen.

Wat het derde lid van artikel 94a, oud, betreft: deze bepaling is overgenomen in artikel 60, tweede lid, nieuw. Hierin wordt de reeds ingeburgerde term «snorfietsen» geïntroduceerd. In artikel 1¹⁸⁴ wordt het begrip beschreven. Inhoudelijk is er van een wijziging derhalve geen sprake.

Wat het vierde lid van artikel 94a betreft: de bestuurders van een invalidevoertuig worden, voor zoveel zij althans niet van trottoir of voetpad gebruik maken, met zoveel woorden in de verkeersregels genoemd. In artikel 60, nieuw, ontbreken zij, hetgeen impliceert dat voor hen geen helmdraagplicht bestaat. Het betrokken lid kan dus vervallen.

Hetgeen hiervoor over artikel 94a, oud, is geschreven geldt evenzeer voor artikel 97a, oud. De wijzigingen van dat artikel, dat de helmdraagplicht van motorfietsers en hun passagiers betreft, behoeven derhalve geen nadere toelichting.

Paragraaf 29. Zitplaats kinderen op fietsen en bromfietsen

Artikel 61

Ingevolge artikel 92, derde lid, van het RVV 1966 mogen kinderen beneden 10 jaren alleen op fietsen worden vervoerd als zij zijn gezeten op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten. Artikel 94, eerste lid, tweede en derde volzin, bepaalt hetzelfde voor het vervoer van kinderen op bromfietsen.

De betrokken voorschriften zijn als artikel 61 opgenomen in het RVV 1990. Op één punt wijkt de nieuwe regeling af van die in het RVV 1966. De leeftijdsgrens is van tien naar acht jaren verlaagd. Aangezien fietsen en bromfietsen niet standaard met de betrokken veiligheidsvoorzieningen zijn uitgerust zullen deze op basis van vrijwilligheid door de eigenaren en bestuurders van de vervoermiddelen moeten worden aangebracht. Daarin kunnen zij worden gestimuleerd als zij er van overtuigd zijn dat het vervoer van de kinderen zonder deze voorzieningen ernstige risico's oproept. Het vrijwillig naleven van de betrokken voorschriften loopt gevaar als deze overtuiging niet of niet voldoende aanwezig is. Daarom dient het voorschrift alleen te gelden indien de noodzaak voor het beschikbaar stellen van de voorzieningen niet of nauwelijks voor discussie vatbaar is. Naar het mij voorkomt wordt aan deze voorwaarde voldaan als het kinderen jonger dan acht jaar betreft. Zij hebben in het algemeen hulpmiddelen nodig om veilig op de betrokken voertuigen te worden vervoerd. Ten aanzien van kinderen van acht jaar en ouder is dat in toenemende mate minder het geval. Vandaar dat in artikel 61 van het RVV 1990 de leeftijdsgrens op acht jaren is gesteld.

¹⁸⁴ Onderdeel af.

In het flankerend beleid weggebruikers zal aan het naleven van dit voorschrift de nodige aandacht worden besteed. Met name zal de toepassing van deugdelijke kinderzitjes op fietsen en bromfietsen worden gestimuleerd.

HOOFDSTUK III. VERKEERSTEKENS

Paragraaf 1. Algemene bepalingen

Artikel 62

Dit artikel komt woordelijk overeen met artikel 8 van het RVV 1966. De bepaling is opgenomen in hoofdstuk III, aangezien het wenselijk voorkomt alle bepalingen die betrekking hebben op verkeerstekens in hetzelfde hoofdstuk op te nemen.

Zoals bekend dienen weggebruikers de verkeerstekens met een ge- of verbod op te volgen ongeacht de vraag of het teken met inachtneming van de daaromtrent geldende voorschriften is geplaatst. In een stroom van arresten¹⁸⁵ heeft de Hoge Raad der Nederlanden zulks beslist. Met name de verkeersveiligheid verzet zich er tegen dat de weggebruikers zouden mogen besluiten een verkeersteken te negeren omdat het onbevoegdlijk geplaatst zou zijn aangezien het gedrag van die weggebruikers snel in conflict zou komen met gedrag van verkeersdeelnemers die zich wel aan het teken wensen te houden. Dit neemt niet weg dat het van het allergrootste belang is dat de wegbeheerders de ter zake geldende voorschriften eerbiedigen. Zij moeten het goede voorbeeld geven. De hoop dat met het nieuwe RVV de eerbied voor de wegenverkeerswetgeving weer bij de weggebruikers gaat toenemen zou worden gefrustreerd als de wegbeheerders niet op hun beurt de voor hen geldende voorschriften serieus nemen.

Artikel 63

Bepaalde artikel 9, tweede lid, van het RVV 1966 uitsluitend dat verkeerstekens boven gedragsregels gaan, in artikel 63 van het nieuwe reglement wordt bepaald dat verkeerstekens boven verkeersregels gaan, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens. Het komt wel eens voor dat een verkeersteken in overeenstemming is met een verkeersregel. Hierbij kan men denken aan een bord binnen de bebouwde kom waarmee een maximumsnelheid van 50 km per uur wordt aangegeven terwijl deze maximumsnelheid reeds voortvloeit uit de desbetreffende verkeersregel. In dergelijke gevallen maakt het bij een overtreding niet uit of men de verdachte verwijt de verkeersregel te hebben geschonden dan wel het verkeersteken. Discussies die in het verleden hierover wel zijn gevoerd, worden aldus overbodig.

Artikel 64

Deze bepaling, die niet in het RVV 1966 voorkomt, vloeit voort uit het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer¹⁸⁶. De huidige problemen met betrekking tot de voorrang als een van rechts komende bestuurder het rode verkeerslicht negeert, zijn hiermede van de baan. Gewezen wordt in dit verband op het vonnis van de kantonrechter van Leiden van 24 april 1972¹⁸⁷, waarin werd overwogen dat het groene verkeerslicht weliswaar voor de verdachte een gebod inhield om de kruising op te rijden, maar dat dit niet wegnam dat hij daarbij de overige verkeersregels, i.c. het voorrang geven aan verkeer op de voorrangskruising, in acht had te

¹⁸⁵ 12 november 1968, NJ 1969, 135, VR 1969, 2; 12 mei 1970, NJ 1970, 344, VR 1970, 124; 23 november 1976, NJ 1977, 290, VR 1977, 31; 9 mei 1978, NJ 1979, 25, VR 1979, 27; 4 december 1984, NJ 1985, 339, VR 1985, 39; 1 juli 1985, VR 1987, 109 en 10 juni 1986, NJ 1987, 42, VR 1986, 141.

¹⁸⁶ Artikel 5, tweede lid.

¹⁸⁷ VR 1974, 88.

nemen. De nieuwe bepaling gaat uit van een andere gedachtengang. Als er in werking zijnde verkeerslichten zijn, is de voorrangsregel ter plaatse niet van toepassing. Zulks is trouwens in overeenstemming met het rechtsgevoel van de meest verkeersdeelnemers.

Paragraaf 2. Verkeersborden

Artikel 65

Het eerste lid van artikel 65 drukt het beginsel uit dat verkeersborden over de hele breedte van de weg gelden. Het tweede lid bevat hierop een uitzondering. Als een weg is verdeeld in rijstroken kan de toepassing door middel van onderborden dan wel door toepassing van de verkeersborden L11 en L12 van bijlage I worden beperkt tot één of meer rijstroken. In de praktijk worden verkeersborden veelvuldig aldus toegepast. Men denke aan hoogtebeperkingen voor een rijstrook en aan een inrijverbod voor vrachtauto's op één of meer rijstroken.

Ook het derde lid bevat een uitzondering op het eerste lid. Borden die het parkeren of stilstaan van voertuigen op de rijbaan betreffen gelden slechts voor de zijde van de weg waar zij zijn geplaatst. Vanzelfsprekend is het parkeren van voertuigen en het plaatsen van fietsen en bromfietsen toegestaan op de daartoe bestemde weggedeelten. Hierbij moet worden gedacht aan parkeervakken, fietsklemmen etc.

Artikel 66

Dit artikel opent de mogelijkheid aan verkeersborden zonale werking toe te kennen. In de memorie van toelichting bij wetsvoorstel 16092¹⁸⁸ is al aangekondigd dat de mogelijkheden daartoe zullen worden verruimd¹⁸⁹. Ter zake wordt verwezen naar hoofdstuk VII van deze nota van toelichting.

Bij ministeriële regeling op basis van het BABW zal de bevoegdheid aan verkeersborden zonale werking toe te kennen worden omlijnd. Met name moet worden vermeden dat diverse zones elkaar overlappen, omdat anders de weggebruikers in verwarring worden gebracht. Bedoelde omlijning zal geschieden in overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en met de wegbeheerders.

Artikel 67

Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst. Aldus ook artikel 121, eerste lid, van het RVV 1966. In tegenstelling tot laatstbedoelde bepaling ontbreekt in artikel 67, eerste lid, van het RVV 1990 de mededeling dat deze onderborden wit moeten zijn en dat daarop zwarte letters, cijfers en symbolen voorkomen. Voorschriften op dit gebied horen thuis in het BABW. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid nadere regels te geven over de plaatsing, inrichting en afmeting van de onderborden.

Het tweede, derde en vierde lid van artikel 121, oud, zijn niet overgenomen. In het BABW is het tweede lid van artikel 121 wel tot uitdrukking gebracht aangezien deze bepaling zich primair richt tot de wegbeheerders. Het derde lid wordt in de praktijk niet toegepast. Evenmin bestaat er behoefte in de toekomst van de bepaling gebruik te maken. Wegbeheerders die een weg uitsluitend willen openstellen voor bestem-

¹⁸⁸ Wijziging van de Wegenverkeerswet (uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet); tot wet verheven bij wet van 25 mei 1989, Stb. 225.

¹⁸⁹ Pag. 12, bovenaan.

mingsverkeer kunnen daartoe borden met inrijverboden toepassen met daaronder op een onderbord de aanduiding «bestemmingsverkeer uitgezonderd». In artikel 1, onderdeel e, van het RVV 1990 wordt aangegeven wat onder «bestemmingsverkeer» moet worden verstaan. Uit dien hoofde bestaat aan het opnemen van het vierde lid van artikel 121, oud, geen behoefte meer.

Drie nieuwe bepalingen komen in artikel 67 voor de geschrapte leden van artikel 121, oud, in de plaats. Stroomlijning van de onderborden -één van de acties aangekondigd in de memorie van antwoord bij wetsvoorstel 16092¹⁹⁰ - vergt dat waar mogelijk van symbolen op onderborden gebruik wordt gemaakt. Om de betekenis van de symbolen vast te leggen is het tweede lid van artikel 67 opgenomen. In sommige gevallen gelden borden slechts voor bepaalde categorieën verkeersdeelnemers, dan wel zijn borden voor bepaalde categorieën juist niet van toepassing. Ten einde de wijze waarop zulks aan de verkeersdeelnemers wordt kenbaar gemaakt te harmoniseren en mede om het aantal aanduidingen op onderborden te beperken zijn het derde en het vierde lid ontworpen. De aanwezigheid van een symbool zonder verdere aanduidingen houdt in dat het bord slechts voor de betrokken categorie geldt (derde lid); is het woord «uitgezonderd» toegevoegd, dan geldt het teken juist niet voor die categorie. Ook in het buitenland wordt deze systematiek in toenemende mate gevolgd.

Paragraaf 3. Verkeerslichten

Algemeen

De regeling inzake de verkeerslichten in het RVV 1966¹⁹¹ is in belangrijke mate in het RVV 1990 overgenomen. De op onderdelen aangebrachte wijzigingen worden bij de artikelen vermeld.

In het algemene gedeelte van deze toelichting is al uitgebreid ingegaan op de mogelijkheid bij voetgangerslichten het rode licht te vervangen door een geel knipperlicht. Naast vorenbedoelde aanpassing bevat de paragraaf verkeerslichten in het RVV 1990 nog een opmerkelijk verschil met die in het RVV 1966. Artikel 115 van het RVV 1966 (de tunnellichten) is in het RVV 1990 niet overgenomen. De reden is eenvoudig: tunnellichten worden hier te lande niet meer toegepast.

Artikel 68

De eerste drie leden van artikel 68 zijn inhoudelijk in belangrijke mate gelijk aan artikel 110, eerste, tweede en vijfde lid, van het RVV 1966. Nieuw is dat in het tweede lid van artikel 68 van het RVV 1990 uitdrukkelijk wordt bepaald dat pijlen zowel in het driekleurige verkeerslicht kunnen worden aangebracht als aan het driekleurige verkeerslicht kunnen worden toegevoegd. De groene toegevoegde losse pijl kan in de praktijk veel worden aangetroffen. Incidenteel ziet men ook wel eens een losse rode toegevoegde pijl. Over de rechtmatige toepassing van deze toegevoegde pijlen bestaat twijfel. Zo heeft de kantonrechter van Rotterdam bij diens vonnis van 14 februari 1977¹⁹², beslist dat het RVV 1966 niet toestaat om pijllichten aan driekleurige verkeerslichten toe te voegen. Met name aan de toegevoegde groene pijl bestaat een grote praktische behoefte. Een losse rode pijl is minder wenselijk. Vandaar dat bij op het BABW gebaseerde ministeriële regeling zal worden bepaald dat uitsluitend groene pijlen aan driekleurige verkeerslichten mogen worden toegevoegd.

¹⁹⁰ Pag. 6, onderaan.

¹⁹¹ De artikelen 110 tot en met 116 van het RVV 1966.

¹⁹² VR 1978, 50.

Het vijfde en zesde lid van artikel 68 van het RVV 1990 zijn in hoofdstuk X, punt 3, uitgebreid aan de orde geweest. Daarheen moge worden verwezen.

Het zesde lid van artikel 110 van het RVV 1966 is slechts overgenomen voor zover het militaire kolonnes betreft. In de praktijk blijkt het voorrecht van processies en uitvaartstoeten om het rode verkeerslicht te mogen negeren als de kop van de stoet het kruispunt bij groen licht is opgereden tot grote problemen aanleiding te geven. Veel kruisende verkeersdeelnemers rijden bij groen licht vrijwel automatisch op. Met name als er een grote tussenruimte tussen de voertuigen van de uitvaartstoet bestaat, levert dit wel eens ernstige aanrijdingen op. Ook in het belang van de deelnemers van de processie en uitvaartstoet zelf dient daarom het rode licht in alle gevallen te worden geëerbiedigd. Het voorste deel van de stoet dat het kruispunt al over is zal dan maar op de rest moeten wachten, hoe onaantrekkelijk dit ook moge zijn. Hier dient echter het belang van de verkeersveiligheid dat – het zij herhaald – ook de deelnemers van de stoeten zelf betreft te prevaleren.

Artikel 69

De tweekleurige verkeerslichten zoals deze bij koninklijk besluit van 7 oktober 1975¹⁹³ aan het RVV 1966 waren toegevoegd¹⁹⁴ blijken een zeer grote praktische waarde te hebben. Dit blijkt met name uit de omstandigheid dat ze niet alleen worden toegepast in de gevallen die aanleiding hebben gegeven de tweekleurige verkeerslichten in het RVV 1966 op te nemen, te weten bij overwegen ten einde te voorkomen dat bij fileverkeer de overweg geblokkeerd raakt met alle kwalijke gevolgen van dien. Ze worden ook in toenemende mate toegepast bij bruggen om aldus aan de bestuurders een overgangssignaal te bieden, welk signaal bij de bruglichten ontbreekt. Ook worden ze wel toegepast bij incidenteel gebruikte voetgangersoversteekplaatsen ten einde te voorkomen dat aldaar driekleurige verkeerslichten worden neergezet die of bij voortduring het zelfde signaal geven of slechts incidenteel worden ontstoken. De geluiden uit de praktijk wijzen erop dat deze toepassingen voortreffelijk functioneren. Alle reden dus om ze ook in het RVV 1990 op te nemen.

Artikel 70

De tram/buslichten zoals deze bij koninklijk besluit van 24 februari 1983¹⁹⁵ aan het RVV 1990 waren toegevoegd¹⁹⁶, zijn ook in het RVV 1990 opgenomen. De redactie is vereenvoudigd. Met name is het niet langer noodzakelijk de tweede volzin van het derde lid alsmede het vierde lid van het oude artikel 111a in artikel 70, nieuw, op te nemen. Evenals verkeersborden kunnen ook verkeerslichten betrekking hebben op een deel van de rijbaan. Dit is zo vanzelfsprekend en ook door de jurisprudentie aanvaard¹⁹⁷ dat een uitdrukkelijke regeling in het RVV 1990 niet langer aangewezen is.

Artikel 71

In tegenstelling tot artikel 113 van het RVV 1966 worden in artikel 71, nieuw, ten aanzien van de overweglichten nog slechts het witte en het rode knipperlicht genoemd. Het gele knipperlicht pijl¹⁹⁸ dat in de praktijk nog wel wordt aangetroffen kan als een verkeerslicht in de zin van artikel 75 worden beschouwd, zodat regeling in artikel 71 achterwege kan blijven. De verlichte rode pijl¹⁹⁹ komt bij overwegen niet meer voor.

¹⁹³ Stb. 561.

¹⁹⁴ Artikel 110a van het RVV 1966.

¹⁹⁵ Stb. 110.

¹⁹⁶ Artikel 111a RVV 1966.

¹⁹⁷ Zie bij voorbeeld HR 14 november 1978, NJ 1979, 168, VR 1979, 96; in dat arrest werd beslist dat een redelijke uitlegging van artikel 110 van het RVV 1966 medebrengt dat een verkeerslicht, dat is geplaatst bij een slechts over de betrokken rijbaan aangebrachte stopstreep, zich niet mede richt tot weggebruikers die zich voortbewegen over een fietspad, voetpad of berm.

¹⁹⁸ Artikel 113, onderdeel c, van het RVV 1966.

¹⁹⁹ Artikel 113, onderdeel d, RVV 1966.

Artikel 72

Bij bruglichten worden slechts het rode en het rode knipperlicht toegepast. Vandaar dat de verlichte rode pijl, zoals deze werd genoemd in artikel 114, tweede lid, van het RVV 1966, in artikel 72, nieuw, niet meer voorkomt. Ook de aanwijzing om te stoppen²⁰⁰ wordt niet langer toegepast. Zoals bij artikel 69 is beschreven worden bij bruggen in toenemende mate tweekleurige verkeerslichten toegepast. Zulks gebeurt dan veelal in combinatie met de bruglichten.

Artikel 73

Dit artikel komt in belangrijke mate overeen met artikel 111, eerste lid, van het RVV 1966. In onderdeel a wordt gesproken van een maximum-snelheid, aangeduid door bord A3 van bijlage I, omdat de betekenis van dit bord gewijzigd is van een adviessnelheid in een maximumsnelheid. Ter zake wordt verwezen naar de toelichting op hoofdstuk A van bijlage I. Voorts is onderdeel c van artikel 111 niet overgenomen. Het bord «einde adviessnelheid» heeft namelijk in bijlage I bij het RVV 1990 een andere betekenis gekregen, te weten «Einde van alle door verkeerstekens aangegeven verboden en adviezen²⁰¹. Hierdoor is dit teken niet langer uitsluitend een «rijstrooklicht».

Artikel 74

Dit artikel is ter sprake gekomen in hoofdstuk X van deze toelichting, waarheen wordt verwezen.

Artikel 75

Artikel 116 van het RVV 1966 is hier overgenomen. Overigens mogen in de gele knipperlichten aanduidingen worden aangebracht waarmee wordt aangegeven voor wie of waarvoor het knipperlicht is bestemd. Zo kan met een pijl naar links worden aangeduid dat slechts linksafslaande bestuurders extra moeten opletten en kan met het symbool van een tram worden aangegeven dat de weggebruikers moeten letten op een naderende of optrekkende tram.

Paragraaf 4. Verkeerstekens op het wegdek

Artikel 76

Hier wordt op een meer nauwkeurige wijze dan is geschied in artikel 122, eerste lid, van het RVV 1966 de betekenis geschetst van de doorgetrokken streep.

Worden de teksten met elkaar vergeleken dan blijkt in de eerste plaats dat in de nieuwe tekst rekening wordt gehouden met de toepassing van de doorgetrokken streep op paden, waarbij met name aan fietspaden moet worden gedacht. In de praktijk worden deze tekens aldaar gebruikt; volgens het RVV 1966 echter zonder enige betekenis. Voorts maakt het verschil uit of de doorgetrokken streep wordt toegepast op rijbanen of paden met verkeer in één richting, dan wel op rijbanen of paden met verkeer in beide richtingen. In het laatste geval zullen de verkeersdeelnemers aan de verkeerde kant van de streep zo snel mogelijk terug moeten naar de juiste rijstrook, een handeling die artikel 122, eerste lid, oud, eigenlijk verbood. In dit verband moet worden gewezen op het

²⁰⁰ Artikel 114, eerste lid, RVV 1966.

²⁰¹ Model F9 van bijlage I.

arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 25 februari 1969²⁰², waarin is beslist dat de enkele omstandigheid dat een bestuurder zich geheel links bevindt van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 122, eerste lid, van het RVV 1966 geen overtreding van de bij die bepaling gestelde gedragsregel oplevert. Aldus ook HR 21 maart 1972²⁰³. Artikel 122, eerste lid, oud, hield tevens een verbod in om de doorgetrokken streep te overschrijden ten einde links af te slaan. Op grond van een ander arrest van de Hoge Raad der Nederlanden²⁰⁴ moet worden aangenomen dat hetzelfde verbod van toepassing is als het een links gelegen inrit betreft. Inmiddels is gebleken dat het niet langer de voorkeur verdient het verbod om links af te slaan aan te duiden door middel van een doorgetrokken streep, aangezien weggebruikers zich de reikwijdte van de streep veelal niet realiseren. Toepassing van verkeersborden is beter geschikt om het verbod aan te geven. Vandaar dat in artikel 76 het vorenstaande tot uitdrukking wordt gebracht.

Het is niet nodig te vermelden dat op de doorgetrokken streep reflectoren mogen worden aangebracht²⁰⁵, aangezien door middel van reflectoren een doorgetrokken streep kan worden aangegeven. Deze mededeling is wellicht interessant voor de wegbeheerders – en dan is het BABW de geschikte plaats zulks te regelen – voor de weggebruikers blijft de doorgetrokken streep met reflectoren een doorgetrokken streep.

Er is van afgezien in het RVV 1990 artikel 122, tweede lid, van het RVV 1966 over te nemen. Het tweede lid van artikel 122 is vrijwel zonder inhoud en moet reeds op die grond sneuvelen.

Het laten vervallen van het tweede lid van artikel 122, oud, heeft vanzelfsprekend consequenties voor het vierde lid van dat artikel, zodat ook daarvan is afgezien.

Artikel 77

Op de Nederlandse wegen kunnen veel verdrijvingsvlakken worden aangetroffen. Deze zijn gedeelten van de rijbaan waarop schuine witte strepen zijn aangebracht. Met name in situaties waarin het aantal rijstroken wordt teruggebracht vormt deze aanduiding een uitstekende methode om bestuurders op de afvallende rijstrook tijdig naar de beschikbare rijstrook te krijgen. Deze markering hield overigens geen uitdrukkelijk verbod in om van het vlak gebruik te maken. Verwezen wordt naar het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 6 april 1971²⁰⁶.

Aangezien de meeste bestuurders zich conform de bedoeling van de markering gedroegen was er toentertijd geen aanleiding een uitdrukkelijk verbod ter zake op te nemen. Dit ligt thans helaas anders. Veel bestuurders die met een inhaalmanoeuvre bezig zijn blijken die tot het uiterste moment te willen doorzetten. Zij schromen daarbij niet van het verdrijvingsvlak gebruik te maken. Gelet op de gevaarlijke situaties die zich daarbij voordoen is het wenselijk tegen dat gedrag op te treden. Het ontbreken van een strafbepaling vormde hierbij echter een beletsel. In verband hiermee is in artikel 77 een verbod opgenomen van verdrijvingsvlakken gebruik te maken. Toepassing van artikel 25 van de WVV kan aldus worden vermeden.

Artikel 78

Met deze tekst wordt gepoogd het hoofd te bieden aan de problemen die bij de toepassing van artikel 123 van het RVV 1966 zijn gerezen. Zo

²⁰² NJ 1969, 271; VR 1970, 49.

²⁰³ VR 1972, 72.

²⁰⁴ HR 25 januari 1972, NJ 1972, 157; VR 1972, 41.

²⁰⁵ Zie artikel 122, eerste lid, RVV 1966.

²⁰⁶ NJ 1971, 387; VR 1971, 73.

besliste de Hoge Raad der Nederlanden bij arrest van 10 april 1979²⁰⁷ dat de vraag of nabij een kruispunt van rijstrook mag worden gewisseld en een andere richting mag worden gevolgd dan die aangeduid door in een rijstrook gestelde pijlen regeling vindt in andere wettelijke voorschriften dan artikel 123 van het RVV 1966.

Met de nieuwe tekst wordt bereikt dat de bestuurder die van voorsorteerstrook wisselt daarop kan worden aangesproken zelfs al is ter plaatse geen doorgetrokken streep toegepast. In dergelijke gevallen kan van de bestuurder immers niet worden gezegd dat hij bij het volgen van een bepaalde richting van de voorsorteerstrook gebruik heeft gemaakt omdat hij deze pas op een later moment is gaan berijden. Hiermee wordt een rustig verkeersbeeld bevorderd. Op kruispunten met voorsorteerstroken moeten bestuurders van de voorsorteerstrook die op hun richting betrekking heeft gebruik maken. Het ergerlijke rijstrook wisselen kan hiermee worden beperkt. Overigens verhindert de bepaling niet dat een bestuurder die constateert dat hij het onjuiste voorsorteervak berijdt de juiste strook opzoekt, voor zover hij daarmee de veiligheid niet in gevaar brengt. Pas in dergelijke gevallen is politieoptreden gewenst.

Artikel 79

Deze tekst is een vereenvoudigde versie van artikel 127 van het RVV 1966. In de praktijk worden afzonderlijke stopstrepen aangetroffen voor bepaalde categorieën verkeersdeelnemers, met name fietsers en bromfietsers. Dit wordt in artikel 79 tot uitdrukking gebracht door te spreken van een «voor hen bestemde» stopstreep.

Artikel 80

Hoewel de haaietanden (zo worden de voorrangsdriehoeken op het wegdek in de volksmond genoemd; vandaar dat de term nu ook in het RVV 1990 wordt gebezigd) sinds jaar en dag op de Nederlandse wegen worden toegepast is er in het RVV 1966 daaraan geen enkel woord gewijd. De reden voor dat laatste is dat haaietanden altijd in combinatie met voorrangsborden geacht worden te worden gebezigd en de voorrangsborden wel in het RVV 1966 waren geregeld.

Twee omstandigheden nopen er toe in het RVV 1990 de betekenis van de haaietanden te bepalen.

In de eerste plaats blijken haaietanden – zij het incidenteel – ook zonder gelijktijdige toepassing van het driehoekige voorrangsbord te worden toegepast. Voorbeelden vindt men bij fietspaden op enige afstand van kruispunten als het verkeer op de parallelle hoofdrijbaan voorrang geniet. Ter wille van de veiligheid van de fietsers en bromfietsers wordt op het fietspad de voorrang «omgedraaid» omdat is gebleken dat het kruisende verkeer het fietspad niet tot de voorrangsweg rekent. Toepassing van het voorrangsbord op het fietspad zou echter tot verwarring aanleiding kunnen geven, nu op de hoofdrijbaan tekens met precies de omgekeerde betekenis worden toegepast. Vandaar dat op het fietspad veelal wordt volstaan met haaietanden, tot een ieder zijn tevredenheid overigens. De hier beschreven toepassing van haaietanden kan uitbreiding ondergaan namelijk in die gevallen dat de wegbeheerder de voorrang ter plaatse wil regelen zodanig dat deze beantwoordt aan het informele voorrangsgedrag. Hierbij denke men met name aan de T-splitsing, alwaar bestuurders informeel voorrang toekennen aan bestuurders op de doorgaande poot. Aldaar is toepassing van een bord niet strikt nodig. Het bezwaar dat wel is geopperd tegen de toepassing

²⁰⁷ NJ 1971, 387; VR 1971, 73.

van haaietanden zonder voorrangsbord dat bij sneeuw en dergelijke omstandigheden de wegmarkering niet zichtbaar is, moet worden gepasseerd. Dit nadeel kleefte aan alle verkeerstekens op het wegdek. Uit de jurisprudentie kan afdoende worden afgeleid dat het verkeersteken dan toch geldt. Gewezen wordt op het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 5 februari 1980²⁰⁸. Voor de kantonrechter betoogde de verdachte dat de strepen die het parkeervak aanduiden niet zichtbaar waren vanwege de sneeuw en dat hem derhalve van het overtreden van het betrokken verbod geen verwijt mocht worden gemaakt. De kantonrechter reageerde niet op dit betoog. De Hoge Raad zag echter geen aanleiding het bestreden vonnis te casseren.

In de tweede plaats is het opnemen van de haaietanden in het nieuwe RVV nodig aangezien het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens zoals aangevuld door de Europese Overeenkomst een voorziening dienaangaande bevat²⁰⁹. Volgens die verdragsbepaling geven haaietanden aan waar moet worden gestopt als het geven van voorrang waartoe het driehoekige voorrangsbord verplicht daartoe noopt. Er is aanvankelijk overwogen deze bepaling aan artikel 80 toe te voegen. Dit zou echter betekenen dat haaietanden twee verschillende betekenissen zouden krijgen, één voor het geval dat er geen voorrangsbord staat en één indien er wel één wordt toegepast. Om de wetgeving niet te ingewikkeld te maken is dit niet wenselijk; vandaar dat er van is afgezien. Wel zal krachtens het BABW de wegbeheerder worden verplicht de haaietanden bij de toepassing van voorrangsborden zo te plaatsen dat aan de verdragsverplichting wordt voldaan.

Artikel 81

Dit artikel heeft in vergelijking met artikel 129, eerste volzin, van het RVV 1966 zowel enkele vereenvoudigingen als een inhoudelijke aanpassing ondergaan.

De vereenvoudigingen bestaan er uit dat volstaan kan worden met het bezigen van «busstroken» en «lijnbus» aangezien deze begrippen in artikel 1²¹⁰ worden omschreven. Wat het laatste begrip betreft is rekening gehouden met de vervanging van de Wet Autovervoer Personen²¹¹ door de Wet personenvervoer.

Wat de inhoudelijke aanpassing betreft: artikel 81 ziet nu niet alleen op aldus gemarkeerde gedeelten van de rijbaan (de busstrook) maar tevens op rijbanen die uitsluitend voor lijnbussen zijn bestemd (de busbaan²¹²). Dergelijke busbanen die in den lande veel voorkomen konden volgens het systeem van het RVV 1966 niet door middel van de wegmarkering «BUS» worden aangegeven, zodat borden die een inrijverbod voor alle rijverkeer inhouden met daaronder een onderbord met de aanduiding «lijnbussen uitgezonderd» moeten worden toegepast. Ingevolge de nieuwe regel kunnen deze dure borden worden vervangen door de goedkopere wegmarkering die trouwens minder ontsierend is. Voorts wordt hiermede het bezwaar ondervangen dat de bordaanduidingen geen verbod voor voetgangers omvatten, die evenmin op de busbaan thuis horen.

²⁰⁸ nr. 71.103.

²⁰⁹ Artikel 27, derde lid.

²¹⁰ Onderdelen k en v.

²¹¹ Stb. 1975, 68.

²¹² Artikel 1, onderdeel j.

HOOFDSTUK IV. AANWIJZINGEN

Paragraaf 1. Verplichtingen weggebruikers

Artikel 82

Het eerste lid vervangt de artikelen 7, eerste lid, 103, 104, 105 en 106, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, van het RVV 1966.

Met name wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen aanwijzingen die aan individuele weggebruikers worden gegeven en aanwijzingen die aan het gehele verkeer worden gegeven, welk onderscheid artikel 103, oud, nog wel kende. Ambtenaren die met verkeersregeling zijn belast dienen naast de aanwijzingen zoals bedoeld in artikel 83 slechts aanwijzingen te geven zoals deze in bijlage II, behorende bij het RVV 1990, zijn aangeduid. Zulks is in artikel 82, eerste lid, nieuw, tot uitdrukking gebracht. Deze benadering vergroot de duidelijkheid voor de weggebruikers met welke aanwijzingen zij kunnen worden geconfronteerd en voorkomt bewijsproblemen als daarvan afwijkende gebaren of tekens worden toegepast. Dit is evengoed in het belang van de verbalisanten zelf.

De witte of wit-zwarte stok van artikel 105 van het RVV 1966 wordt in de praktijk niet toegepast, zodat het RVV 1990 daarvoor geen bepaling behoeft op te nemen.

Het stopteken, zoals omschreven in artikel 106, eerste lid, onderdeel a, van het RVV 1966 wordt in bijlage I, behorende bij het RVV 1990, weergegeven²¹³.

Het tweede lid van artikel 82 van het RVV 1990 vervangt de artikelen 7, tweede lid, en 106a, eerste lid, van het RVV 1966, zoals deze aan de regeling zijn toegevoegd bij koninklijk besluit van 24 februari 1983²¹⁴. In het tweede lid van artikel 82, nieuw, wordt aangegeven dat de verkeersbrigadiers van de in bijlage II, onderdeel 5, vastgestelde aanwijzing gebruik dienen te maken. Aldus kan van het opnemen van artikel 106a, eerste lid, van het RVV 1966, waarin zulks was bepaald, worden afgezien. Het tweede lid van artikel 106a en artikel 106b van het RVV 1966 zijn in het BABW opgenomen.

Artikel 83

Dit artikel komt in de plaats van artikel 106, eerste lid, onderdeel c, van het RVV 1966. In tegenstelling tot de oude bepaling, die sprak van «politieauto», kan het stopteken nu ook worden getoond door motorfietsen die in gebruik zijn bij de politie. In de praktijk zijn namelijk deze voertuigen van de aanduiding voorzien. Artikel 83 wettigt nu het gebruik van het teken door die voertuigen.

Paragraaf 2. Rangorde aanwijzingen/verkeerstekens en verkeersregels

Artikel 84

Deze bepaling is inhoudelijk gelijk aan artikel 9, eerste lid, van het RVV 1966. Ingeval een aanwijzing, die overeenkomt met een verkeersteken ter plaatse of een verkeersregel, wordt genegeerd, zal het negeren van de aanwijzing en niet het negeren van het verkeersteken of de verkeersregel aan de verdachte moeten worden verweten. Het respecteren van

²¹³ Bord F10.

²¹⁴ Stb. 110.

het gezag van de met verkeersregeling belaste ambtenaren wordt aldus bevorderd.

HOOFDSTUK V. BIJZONDERE BEPALINGEN TEN BEHOEVE VAN INVALIDEN

Paragraaf 1. Uitzonderingen voor invaliden

Artikel 85

Artikel 85 vervangt artikel 84b van het RVV 1966.

In de eerste plaats is de redactie aanzienlijk vereenvoudigd. Artikel 84b, oud, is zeer ingewikkeld geformuleerd en daardoor vrijwel ontoegankelijk voor de gebruikers van het RVV 1966. De nieuwe redactie voldoet meer aan de eisen die aan de formulering van wetsbepalingen worden gesteld. Een deel van de vereenvoudigingen vloeit overigens voort uit de omstandigheid dat in het eerste lid veel minder bepalingen behoeven te worden genoemd dan in het oude artikel het geval was. Zo is verwijzing naar artikel 83, aanhef en onder h, oud, niet langer vereist nu dit artikel voor zoveel het het parkeren langer dan de aangegeven tijdsduur betreft²¹⁵ niet is overgenomen. Ook hoeft niet langer bord 50 van bijlage II, behorende bij het RVV 1966, te worden vermeld²¹⁶ nu bijlage I, behorende bij het RVV 1990, niet langer een parkeerverbodsbord kent voor de even of oneven dagen dan wel gedurende de eerste en de tweede helft van de maand. Ten slotte hoeft niet langer te worden verwezen naar artikel 83a van het RVV 1966, niet omdat deze regel is vervallen (het betreft hier het parkeren in een parkeerverbodszone) maar omdat er een algemene zoneregeling in het RVV 1990 is opgenomen²¹⁷. Vermelding van bord E1 (parkeerverbod) in artikel 85, eerste lid, van het RVV 1990 is voldoende, omdat zulks mede de zonale aanduiding van dit bord omvat.

Naast deze aanzienlijke redactionele aanpassingen, die onder meer nog worden bewerkstelligd door de splitsing van artikel 84b, oud, in het eerste en het tweede lid van artikel 85, nieuw, is er ook nog sprake van een belangrijke inhoudelijke wijziging. Ingevolge het eerste lid zijn de betrokken uitzonderingen onder meer van toepassing op bestuurders van een invalidenvoertuig. De eis die artikel 84b, oud, stelde dat deze bestuurders een geldige en behoorlijk leesbare invalidenparkeerkaart bij zich moeten hebben, wordt niet langer gesteld. Daarvoor zijn diverse gronden. De belangrijkste grond is dat invalidenvoertuigen in het algemeen slechts door invalide mensen zullen worden aangeschaft en gebruikt. Daarom kunnen de parkeerfaciliteiten ook zonder meer aan gebruikers van een invalidenvoertuig worden toegekend, zonder dat daartoe de voorwaarde wordt gesteld dat zij in het bezit zijn van een invalidenparkeerkaart. De voor deze invaliden belastende onderzoeken die aan het verkrijgen van een invalidenparkeerkaart vooraf gaan kunnen hiermee worden voorkomen. Ook voor de administratie nemen de lasten aldus af. Vandaar dat het BABW slechts regels bevat over het aanvragen e.d. van invalidenparkeerkaarten voor bestuurders en inzittenden van een motorvoertuig (het BABW bevat deze regels en derhalve niet het RVV 1990 omdat het hier om administratieve voorschriften gaat).

Een tweede grond is dat de controle op de naleving van het bezit van de invalidenparkeerkaart bij het gebruik van de parkeerfaciliteiten door bestuurders van een invalidenvoertuig niet of nauwelijks plaatsvindt. De verbalisant zal immers op de invalide moeten wachten om na te gaan of

²¹⁵ Onderdeel b van artikel 84b, RVV 1966.

²¹⁶ Onderdeel c van artikel 84b, RVV 1966.

²¹⁷ Artikel 66, eerste lid, RVV 1990.

deze legaal van de faciliteiten gebruik heeft gemaakt. Zulks is voor de verbalisanten veel te omslachtig, waar nog bij komt dat de controle in de regel zal opleveren dat de invalide een kaart heeft. Veel effect heeft het politieoptreden derhalve niet.

De derde grond ten slotte is hierin gelegen dat aldus veel gemeentelijke bepalingen kunnen vervallen die aan invaliden die niet in de termen van het RVV 1966 vielen om een invalidenparkeerkaart te verkrijgen de parkeerfaciliteiten van de oude regeling toekenden. Niet alleen is zulks aantrekkelijk uit dereguleringsoogpunt – het aantal regels neemt aldus af – zulks is ook van belang voor de rechtsgelijkheid, omdat er voor de bestuurders van een invalidervoertuig nu minder van plaats tot plaats verschillende regelingen zullen overblijven.

Bestuurders van een motorvoertuig zullen bij het gebruik van de parkeerfaciliteiten voor invaliden gebruik moeten maken van de parkeerschijf. In artikel 25, vierde lid, wordt bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat regels geeft over het model van de parkeerschijf en de wijze waarop het tijdstip van aanvang van het parkeren moet worden aangegeven. Uiteraard zijn deze regels ook van toepassing bij het gebruik van de parkeerschijf in de in artikel 85, eerste lid, bedoelde gevallen.

Paragraaf 2. Buitenlandse invalidenparkeerkaarten

Artikel 86

Deze bepaling is ontleend aan artikel 84e van het RVV 1966. De redactie is vereenvoudigd. Van de mogelijkheid vervat in de tweede volzin van artikel 84e om ministeriële regels te stellen omtrent de geldigheid van de buitenlandse parkeerkaarten bij gebruik in Nederland is tot dusverre geen gebruik gemaakt. Verwezen wordt naar de regeling van 5 februari 1979²¹⁸. Om deze reden voorziet artikel 86, nieuw, niet langer hierin.

De wijze waarop de kaarten in Nederland moeten worden gebruikt is genoegzaam uitgedrukt door artikel 85. In verband hiermede behoeft artikel 86 geen voorziening ter zake te bevatten.

HOOFDSTUK VI. ONTHEFFINGEN EN VRIJSTELLINGEN

Paragraaf 1. Algemeen

Artikel 87

Deze bepaling vervangt artikel 138, eerste lid, van het RVV 1966. In verband met het laten vervallen van diverse bepalingen in het oude reglement komen er in het RVV 1990 minder bepalingen voor ontheffing in aanmerking. Met enkele uitzonderingen houdt artikel 87 geen materiële wijzigingen in ten opzichte van de oude bepaling. Die uitzonderingen betreffen de navolgende punten. In de eerste plaats is in tegenstelling tot het RVV 1966 aan het bevoegde gezag de bevoegdheid toegekend ontheffing te verlenen van de in artikel 3, eerste lid, van het RVV 1990 vervatte verplichting om zoveel mogelijk rechts te houden. Bij het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden, zoals het ophalen van huisvuil, kan niet onder alle omstandigheden aan het betrokken voorschrift worden voldaan. Voor zover het gaat om diensten als bedoeld

²¹⁸ Stcrt. 39.

in artikel 88 is tot dusverre door de Minister van Verkeer en Waterstaat van het betrokken voorschrift ontheffing verleend. Gezien de grote verschillen van plaats tot plaats is het echter beter deze bevoegdheid toe te kennen aan de wegbeheerder. De tweede wijziging betreft de voorsorteerstroken. Dit punt wordt bij artikel 88 toegelicht. In de derde plaats is ter zake van de artikelen 23, eerste lid onder e, 24, eerste lid onder c en 46 van een ontheffingsmogelijkheid in tegenstelling tot het RVV 1966 afgezien. De verkeersveiligheid staat niet toe dat in de onderhavige gevallen van het eerbiedigen van de betrokken voorschriften zou mogen worden afgezien.

Met de term «het bevoegde gezag» wordt bedoeld op het in het BABW ter zake aangewezen gezag. Verwezen wordt naar artikel 1, onderdeel h, van het RVV 1990. In verband met deze aanduiding kan de tweede volzin van het eerste lid van artikel 138, oud, vervallen.

Ter zake van beslissingen inzake ontheffingen is van Kroonberoep afgezien. Gelet op de aard van de beslissingen wordt een beleidstoetsing niet langer nodig geoordeeld, zodat met een rechtmatigheidstoetsing op basis van de Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen²¹⁹ kan worden volstaan. Uiteraard is het aan de Afdeling rechtspraak van de Raad van State om te beoordelen of een beslissing inzake een ontheffing als een beschikking in de zin van vorengenoemde wet kan worden aangemerkt.

Paragraaf 2. Openbare diensten

Artikel 88

Dit artikel komt in de plaats van artikel 138, vierde lid, eerste volzin, van het RVV 1966. In plaats van «ontheffing» wordt hier gesproken van «vrijstelling». Laatstbedoelde term is meer geschikt het karakter van dit voorschrift uit te drukken.

De Minister van Verkeer en Waterstaat blijft de bevoegde autoriteit om vrijstellingen te verlenen ten behoeve van openbare en daarmee gelijkgestelde diensten. Een uitzondering wordt echter gemaakt ten aanzien van de voorsorteerstroken. In de praktijk wordt vaak aan buschauffeurs toegestaan op een rechtsafvak rechtdoor te rijden ingeval pal na het kruispunt aan de rechterzijde een bushalte is gelegen. De vraag of zulks kan worden toegestaan is zozeer afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse (zoals de snelheid en de intensiteit van het verkeer) dat beoordeling door de lokale wegbeheerder aangewezen is. Vandaar dat in artikel 87 niet langer de minister wordt genoemd, maar het bevoegde gezag.

Het is niet langer nodig geoordeeld van vrijstellingen als bedoeld in artikel 88 mededeling te doen in de Staatscourant. Degene aan wie de vrijstelling is verstrekt en het personeel ten behoeve waarvan de vrijstelling is verleend zullen het document waaruit de vrijstelling blijkt bij zich moeten dragen – zulks zal in de voorschriften die aan de vrijstelling zullen worden verbonden worden bepaald – zodat de politie kan controleren of de overtreding van een bepaling waarvan vrijstelling is verleend rechtmatig is begaan. Bedoelde informatie behoeft derhalve niet uit de Staatscourant te worden verkregen. Op grond van het vorenstaande kan de tweede volzin van artikel 138, vierde lid, oud, vervallen.

²¹⁹ Stb. 1975, 284.

Artikel 89

Deze bepaling bevat een bijzondere ontheffingsregeling voor de draagplicht van autogordels en het vervoeren van kinderen op de voorbank van motorvoertuigen in kinderzitjes. Wat het eerste betreft vervangt de bepaling artikel 95a, vijfde lid, van het RVV 1966, wat het tweede betreft artikel 95, vierde lid, van dat reglement.

De bepaling moet als een bijzondere regeling worden beschouwd ten opzichte van artikel 87 van het RVV 1990. Dit betekent dat uitsluitend de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing kan verlenen van de in artikel 89 genoemde bepalingen.

Van de machtigingsmogelijkheid die de artikelen 95, vierde lid, en 95a, vijfde lid, oud, kennen is afgezien. Volstaan kan worden met ontheffingverlening door de Minister. Zulks sluit het mandateren van die bevoegdheid aan functionarissen die onder het gezag van de Minister staan uiteraard niet uit. Volgens de moderne opvattingen behoeft zulks niet uitdrukkelijk in de wetstekst te worden aangeduid, zodat in artikel 89 in tegenstelling tot de oude bepalingen niet langer behoeft te worden bepaald dat de ontheffing vanwege de Minister kan worden verleend.

Paragraaf 4. Voorschriften betreffende ontheffingen en vrijstellingen

Artikel 90

Het eerste lid vervangt artikel 138, tweede lid, van het RVV 1966. De term «voorwaarden» zoals gebezigd in de oude bepaling is vervangen door «voorschriften». Zulks is in de moderne wetgeving de gangbare term.

Het tweede lid van artikel 90 vervangt het derde lid van artikel 138, oud. Uiteraard is ook hier de term «voorschriften» gebezigd.

Paragraaf 5. Voorrangsvoertuigen

Artikel 91

In het RVV 1966 wordt op diverse plaatsen aangegeven dat bepaalde verplichtingen van het RVV niet gelden voor voorrangsvoertuigen als ze de voorgeschreven signalen voeren. Zo bepaalt artikel 43 van het RVV 1966 dat het verbod voor weggebruikers om militaire kolonnes, uitvaartstoeten, processies en door voetgangers gevormde optochten en marskolonnes te doorsnijden niet geldt voor voorrangsvoertuigen, bepaalt artikel 55 dat de in het RVV 1966 vervatte bepalingen betreffende maximumsnelheden niet voor deze voertuigen gelden en bepaalt artikel 110, derde lid, zulks ten aanzien van de driekleurige verkeerslichten.

Consistent was het RVV 1966 inzake dit punt overigens niet. Zo gold het voorschrift van artikel 16a over de prioriteit van weggrijpende buschauffeurs slechts niet voor bestuurders van motorvoertuigen behorende tot een militaire kolonne of uitvaartstoet en derhalve kennelijk wel voor voorrangsvoertuigen. En voorts gold artikel 46, oud, over het hinderverbod bij het afslaan slechts niet voor bestuurders van trams en derhalve kennelijk wel voor de bestuurders van voorrangsvoertuigen.

Gelet op artikel 30 van het RVV 1966 dat in het RVV 1990 is vervat in artikel 50 en dat gaat over de prioriteit die verkeersdeelnemers aan voorrangsvoertuigen moeten geven, was zulks echter nimmer de bedoeling. Deze niet toereikende benadering van de problematiek in het RVV 1966 is door een beter systeem in het nieuwe reglement vervangen. Artikel 91 bepaalt eenvoudig dat bestuurders van een voorrangsvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van dit reglement voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

De bestuurders van de voorrangsvoertuigen zullen alsdan wel de nodige voorzichtigheid dienen te betrachten. Gewezen wordt in dit verband op het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 15 februari 1985²²⁰. In dit arrest – het betrof een civielrechtelijke aangelegenheid – oordeelde de Hoge Raad dat het niet is uitgesloten dat het weggedrag van een bestuurder die met ingeschakelde signalen door een rood licht rijdt en vervolgens een andere auto aanrijdt onrechtmatig is.

HOOFDSTUK VII. STRAFBEPALINGEN

Artikel 92

Het eerste lid valt uiteen in twee soorten strafbedreigingen, één tegen overtreding van de verkeersregels van het RVV 1990 en één tegen het negeren van voorschriften die zijn verbonden aan op grond van het RVV 1990 verleende ontheffingen of vrijstellingen.

Wat het eerste betreft vervangt deze bepaling artikel 139, eerste lid, van het RVV 1966. De bepalingen van het RVV 1990 die geen verbod of gebod inhouden zijn in de strafbaarstelling uitgezonderd. Bord C22 van bijlage I is eveneens aan de strafbaarstelling onttrokken aangezien de daarmee verband houdende verplichtingen zijn vervat in de wetgeving inzake gevaarlijke stoffen. Uiteraard dient een dubbele strafbaarstelling te worden vermeden.

Het tweede element is nieuw. Ingevolge het RVV 1966 overtrad de bestuurder die een voorwaarde bij een ontheffing negeerde de bepaling waarvan ontheffing was verleend. Hij werd alsdan geacht zonder ontheffing te hebben gereden. Deze benadering wordt als verouderd beschouwd. In de moderne wetgeving levert het negeren van aan ontheffingen of vrijstellingen verbonden voorschriften een afzonderlijk strafbaar feit op. Met name wordt hiermee voorkomen dat de wetgeving een fictie bevat – te weten de fictie dat de bestuurder geen ontheffing of vrijstelling geacht wordt te hebben bij het schenden van de voorschriften – hetgeen volgens de aanwijzingen voor de wetgevingstechniek in beginsel niet in de wetgeving thuis hoort.

Het tweede lid van artikel 92 van het RVV 1990 komt in de plaats van artikel 139, tweede lid, van het RVV 1966.

²²⁰ NJ 1985, 425; VR 1985, 110.

Artikel 93

Ingevolge het RVV 1990 houdt de doorgetrokken gele streep die volgens het RVV 1966 een parkeerverbod inhield een verbod stil te staan in. Een parkeerverbod door middel van een gele streep dient volgens het RVV 1990 door een onderbroken streep te worden aangegeven. Dit betekent dat de wegbeheerders de gele doorgetrokken streep moeten vervangen door een gele onderbroken streep als zij althans een parkeerverbod ter plaatse door middel van een wegmarkering willen aangeven.

Mede om de met deze vervanging gepaard gaande kosten te drukken krijgen de wegbeheerders hiervoor de tijd tot 1 januari 1995. Tot die datum houdt de gele doorgetrokken streep de oude betekenis van: parkeerverbod. De wegbeheerders die vanaf de datum van inwerking-treding van het RVV 1990 een parkeerverbod willen gaan aangeven op een plaats waar nog geen verbod gold moeten dan wel de mogelijkheid hebben meteen een gele onderbroken streep toe te passen. Het vorenstaande impliceert dat in afwijking van artikel 23, eerste lid, onderdeel g, de doorgetrokken streep tot 1 januari 1995 een parkeerverbod inhoudt. Artikel 93 strekt er toe hiervoor een voorziening te treffen.

Artikel 94

Zoals bij artikel 96 zal worden toegelicht is ter zake van de vervanging van verkeersborden ingevolge het RVV 1990 in beginsel gekozen voor de zogenaamde uitsterfconstructie. Ter zake van enkele verkeersborden is dit niet verantwoord. Dit geldt met name voor de toepassing van de borden J6 (steile helling) en J7 (gevaarlijke daling). Aangezien ingevolge het RVV 1966 een steile of gevaarlijke helling moest worden aangeduid door middel van een verkeersbord²²¹ dat een daling suggereert en het RVV 1990 hiervoor een daarop afgestemd bord aanbiedt²²² zullen de oude borden binnen afzienbare tijd, te weten voor 1 januari 1995, moeten worden vervangen. Tot die datum kan derhalve een steile helling mede worden aangegeven door middel van bord J7 dat een daling suggereert. Artikel 94 bevat ter zake een voorziening.

Artikel 95

Bij koninklijk besluit van 7 juli 1988²²³ tot wijziging van het RVV 1966 zijn het daarvoor bestaande woonerfbord en einde woonerfbord vervangen door nieuwe modellen²²⁴.

Ingevolge Artikel III van vorengenoemd besluit blijven de woonerfborden die in woonerven voor de inwerkingtreding van dat besluit²²⁵ zijn geplaatst gedurende tien jaar van kracht. Artikel 95 strekt er toe deze overgangstermijn ook ingevolge het RVV 1990 te laten gelden.

Artikel 96

In de toelichting op bijlage I, behorende bij het RVV 1990, wordt uiteengezet waarom diverse verkeersborden in een nieuw jasje zijn gestoken. Aangezien het hier in de meeste gevallen niet gaat om de vaststelling van een nieuw model is het niet bezwaarlijk deze borden te laten gelden totdat ze door de nieuwe modellen zijn vervangen. De oude borden dienen dan wel de betekenis te hebben die aan de betrokken nieuwe is toegekend. In de aanhef van artikel 96 wordt dit tot uitdrukking gebracht.

²²¹ Bord 70 van bijlage II, behorende bij het RVV 1966.

²²² Bord J6 van bijlage I bij het RVV 1990.

²²³ Stb. 322.

²²⁴ In bijlage I bij het RVV 1990 opgenomen als bord G5 resp. G6.

²²⁵ 16 juli 1988.

Met enkele uitzonderingen, zoals hiervoor besproken, kan hetzelfde gelden voor enkele verkeersborden die een afwijkend model bevatten, maar overigens geen verwarring bij het publiek zullen wekken. Hoewel een kortere overgangsperiode ten aanzien van laatstbedoelde tekens, zoals bord C10, is overwogen, is hiervan uit financieringsoverwegingen afgezien.

Artikel 97

In tegenstelling tot het RVV 1966 voorziet het RVV 1990 in de vaststelling van bewegwijzeringsborden. Ook te dien aanzien is een overgangsregeling noodzakelijk. Zoals met betrekking tot de in artikel 96 genoemde verkeersborden kan hier een uitsterfconstructie verantwoord worden geacht.

Artikel 98

Aangezien de B-weg-borden waarin het RVV 1966 voorzag, internationaal onbekend zijn is een uitsterfconstructie ten aanzien van deze tekens niet verantwoord. Een overgangsduur tot 1 januari 2000 lijkt hier aanvaardbaar.

Artikel 99

Ontheffingen die zijn verleend op basis van het RVV 1966 dienen vanaf de inwerkingtredingsdatum van het nieuwe RVV gewoon door te lopen. Aldus worden de lasten voor de ontheffinghouders en voor de administratie die zouden optreden als nieuwe ontheffingen zouden moeten worden uitgeschreven vermeden. Uiteraard expireren ontheffingen van bepalingen die in het nieuwe RVV niet terugkeren. Het is niet nodig deze vanzelfsprekendheid in een wetstekst tot uitdrukking te brengen.

HOOFDSTUK IX. WIJZIGING VAN HET WEGENVERKEERS-REGLEMENT

De vaststelling van het RVV 1990 maakt enkele wijzigingen van het WVR noodzakelijk. Deze wijzigingen hebben hoofdzakelijk betrekking op:

- a. de wijziging van de omschrijving van het invalidervoertuig²²⁶ in het RVV 1990, hetgeen moet leiden tot een dienovereenkomstige omschrijving in het WVR²²⁷,
- b. het laten vervallen van de B-weg-borden²²⁸,
- c. het opheffen van het verbod voor bromfietzers om een aanhangwagen voort te bewegen²²⁹ en
- d. het overhevelen van de maximumsnelheidsbepalingen uit het WVR naar het RVV 1990²³⁰.

Voorts zijn in het nieuwe artikel 101b de eisen opgenomen zoals geformuleerd in artikel 5, tweede lid, van het RVV 1966. Onderdeel b is aangepast in verband met de WAHV.

²²⁶ Artikel 1, onderdeel r, van het RVV 1990.

²²⁷ Onderdeel A van artikel 100.

²²⁸ Onderdelen A onder 2, B, C, D onder 1, E onder 1 en 2, en F van artikel 100.

²²⁹ Onderdeel I van artikel 100.

²³⁰ Onderdeel E onder 3 en onderdeel D, sub 2, van artikel 100.

HOOFDSTUK X. WIJZIGING VAN DE BIJLAGE, BEHORENDE BIJ HET WEGENVERKEERSREGLEMENT

De in paragraaf 19 van de bijlage bij het WVR vastgestelde bepalingen met betrekking tot wegomleggingen zullen in de vorm van aanbevelingen worden vastgesteld. Hetzelfde geldt voor de voorschriften ter zake van werken in uitvoering, zoals voorzien in paragraaf 20 van die bijlage. Voor het realiseren van de met deze paragrafen beoogde doeleinden moeten wettelijke voorschriften als een te zwaar middel worden beschouwd. In de praktijk wordt op diverse terreinen met aanbevelingen en richtlijnen volstaan zoals inzake de bebakening en markering van wegen. De wijze van het aanduiden van wegomleggingen en van werken van uitvoering behoort tot deze categorie. Op grond van het vorenstaande dienen deze paragrafen te vervallen.

In verband met de nieuwe snelheidsregels voor landbouwvoertuigen e.d. in het RVV 1990 bestaat evenmin behoefte aan de bepalingen inzake de aanduiding van het aantal kilometers per uur, waarmee door deze voertuigen ten hoogste mag worden gereden zoals voorzien in paragraaf 21 van de bijlage bij het WVR. Deze paragraaf kan derhalve worden geschrapt.

HOOFDSTUK XI. WIJZIGING VAN ANDERE BESLUITEN

In diverse andere besluiten wordt verwezen naar het RVV 1966. Deze besluiten dienen met het RVV 1990 en het BABW in overeenstemming te worden gebracht. Hoofdstuk XI strekt hiertoe.

Hoofdstukken XII en XIII. Intrekking RVV 1966; inwerking-treding RVV 1990

Er wordt naar gestreefd het RVV 1990 gedurende het tweede kwartaal van 1991 in werking te laten treden. Dit geldt niet voor artikel 23, eerste lid onder g (de gele doorgetrokken streep met de betekenis van het verbod om stil te staan). Zoals bij artikel 93 is uiteengezet zal die bepaling eerst met ingang van 1 januari 1995 in werking kunnen treden.

HOOFDSTUK XIV. CITEERTITEL

Artikel 121

Evenals artikel 146 van het RVV 1966 bevat ook het RVV 1990 een citeertitel voor het reglement. Ten einde beide reglementen voldoende van elkaar te laten onderscheiden is aan het nieuwe reglement een jaartal toegevoegd, te weten het jaar waarin het RVV 1990 tot stand is gekomen. In de praktijk werd het oude reglement veelal verkort aangehaald als: Het RVV. Hiermee wordt thans rekening gehouden door als citeertitel voor het nieuwe reglement ook «RVV 1990» op te nemen.

Een overzicht van de overige vervallen bepalingen

Hiervoor is op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen ingegaan op de redenen die hebben geleid tot het schrappen van artikelen of onderdelen daarvan, die waren opgenomen in het RVV 1966. In dit onderdeel van de nota van toelichting zal op nog niet genoemde bepalingen worden ingegaan die in het RVV 1990 niet terugkeren.

Artikel 1, oud

Deze bepaling had geen zelfstandige juridische betekenis. Met name ontbrak een strafbaarstelling ingeval in strijd met die bepaling zou worden gehandeld²³¹. Het beginsel dat het artikel uitdrukte blijft overigens onverkort van kracht. Met het RVV 1990 wordt zelfs beoogd dit beter tot zijn recht te laten komen, zoals uit de voorgaande hoofdstukken naar wordt gehoopt genoegzaam blijkt. Vandaar dat artikel 1, eerste lid, van het RVV 1966 als motto in deze nota van toelichting is opgenomen.

Artikel 11, oud

Vanzelfsprekend dient iedere bestuurder te allen tijde de kennis te bezitten die tot het goed besturen is vereist, alsmede de daartoe noodzakelijk lichamelijke en geestelijke gesteldheid. Het is echter niet nodig zulks als afzonderlijke verplichting met strafbedreiging in het RVV 1990 op te nemen. De bestuurder die niet aan de vereisten voldoet zal al heel snel de verkeersregels schenden. Dat lijkt voldoende om tegen bestuurders die onverantwoord rijden op te treden.

Artikel 12, oud

Indien de eigenaar of houder van een voertuig iemand met zijn voertuig doet of laat rijden die kennelijk niet aan de eisen van artikel 11, oud, voldoet, zal, ingeval de bestuurder schade veroorzaakt, de eigenaar of houder langs de weg van artikel 31 van de WVV hierop in civilibus kunnen worden aangesproken. In incidentele gevallen zal via de deelnemingsfiguren van artikel 47 van het Wetboek van Strafrecht tegen de eigenaar of houder kunnen worden opgetreden. Dit alles maakt het handhaven van de eerste volzin van artikel 12, oud, overbodig. De tweede volzin is achterhaald in verband met de Wet rijonderricht motorrijtuigen en kan derhalve eveneens vervallen.

Artikel 13, oud

Het spreekt vanzelf dat de bestuurder voortdurend in staat moet zijn de handelingen te verrichten die van hem worden vereist en dat hij voortdurend zijn voertuig of de door hem bestuurde of geleide dieren onder controle moet hebben. Het betoog dat ten aanzien van artikel 11, oud, is gehouden gaat echter ook hier op. Schending van artikel 13, oud, zal in de regel tot verkeersovertredingen leiden. Het optreden daartegen is voldoende, zodat artikel 13 niet in het RVV 1990 behoeft terug te keren.

Artikel 14, oud

De bestuurder die zijn voertuig of de door hem bestuurde of geleide dieren verlaat zonder de nodige voorzorgsmaatregelen te hebben genomen om een ongeval te voorkomen, handelt zonder meer in strijd met de algemene bepaling in de WVV ingeval een ongeval het resultaat is of kan zijn. Het is daarom niet nodig de eerste volzin van het eerste lid van artikel 14, oud, in het RVV 1990 op te nemen. Volgt een ongeval of zou dit kunnen volgen omdat hij de motor van zijn voertuig niet heeft afgezet toen hij het voertuig verliet, dan geldt hetzelfde. Het eerste deel van de tweede volzin van het eerste lid van artikel 14, oud, behoeft derhalve evenmin in het nieuwe reglement terug te keren.

²³¹ Zie artikel 139, eerste lid, van het RVV 1966, dat met name sprak van gedragsregels, waartoe artikel 1 blijkens het opschrift van hoofdstuk I niet behoorde.

kan immers het gevolg zijn als de bestuurder deze handeling nalaat. Gelet op de verzekeringsvoorwaarden bij autoverzekeringen zullen de meeste bestuurders daar wel op letten. Formulering van deze voorzorgsmaatregel in de vorm van een strafrechtelijke verkeersregel lijkt gelet hierop minder noodzakelijk, zodat ook het tweede deel van de tweede volzin van artikel 14 niet in het RVV 1990 is terug te vinden. Het tweede lid van artikel 14, oud, vervalt op grond van de redenen uiteengezet ten aanzien van de eerste volzin van het eerste lid van dit artikel.

Artikel 16, oud

Artikel 16 van het RVV 1966 bepaalde dat niet in dat reglement geregelde gedragingen niet op zodanige wijze mochten worden uitgevoerd dat daardoor gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt. Als voorbeelden waren daarin opgenomen het wegrijden, het achteruitrijden, het uit een uitrit de weg oprijden en het keren. Aan deze bepaling bestaat thans geen behoefte meer, aangezien de algemene bepaling in de WVV mede op deze gedragingen betrekking heeft. Aantekening verdient echter dat een aantal in het RVV 1966 niet geregelde gedragingen – waaronder de hiervoor genoemde voorbeelden – thans in artikel 54 als concrete norm zijn opgenomen. De algemene bepaling heeft voor deze gedragingen derhalve nog slechts een aanvullende werking. Denkbaar is immers dat een bestuurder bij het achteruitrijden wel het overige verkeer voor laat gaan, doch dat de wijze van achteruitrijden niettemin gevaarzettend is doordat zo onbeheerst wordt gereden dat daarbij bij voorbeeld een aanrijding met een geparkeerd voertuig ontstaat.

Artikel 17, oud

Alle bepalingen met elementen als gevaar en hinder zijn uit het RVV 1990 verdwenen in verband met het ter beschikking stellen van de algemene bepaling in de WVV. Artikel 17 bevat die elementen en is derhalve geschrapt.

Artikel 18, oud

Personen die op straat spelen (kinderen, maar ook volwassenen) worden als voetgangers aangemerkt. Dit betekent dat spelen slechts is toegestaan op de weggedeelten waar voetgangers mogen komen. Artikel 18, eerste lid, van het RVV 1966 behoeft daarom niet in het nieuwe reglement te worden opgenomen.

Het tweede lid van artikel 18, oud, is geschrapt omdat de algemene bepaling toereikend is.

Artikel 19, oud

Het eerste lid is geschrapt aangezien de beheersreglementen, zoals het Rijkswegenreglement²³² ten aanzien van de rijkswegen, beter op het aanpakken van de materie zijn toegesneden. Die reglementen voorzien doorgaans niet alleen in een mogelijkheid de verontreiniger een sanctie op te leggen maar ook in de mogelijkheid de weg op kosten van de overtreder schoon of vrij te maken. Voorts kan uit hoofde van artikel 13, tweede lid, van het WVR worden opgetreden voor zover niet wordt voldaan aan eisen met betrekking tot de lading.

Het tweede lid van artikel 19 is mede geschrapt omdat het daarin geregelde (het vervoeren van niet afdoend beschermde zeisen,

²³² Stb. 1927, 240.

hooivorken en dergelijke over de weg) in de praktijk vrijwel niet meer voorkomt. Voor zover dergelijke landbouwwerktuigen toch op gevaarlijke wijze worden vervoerd, geldt ook hier dat de in het WVR opgenomen eisen ten aanzien van de lading van toepassing zijn.

Het derde en vierde lid zijn in artikel 51 van het RVV 1990 opgenomen.

Artikel 20, oud

Dit artikel is geschrapt om dezelfde reden als is uiteengezet ten aanzien van artikel 19, tweede lid, oud.

Artikel 21, oud

Dit artikel verbood het rijden met een voertuig, als dit is voorzien van een voor het overige verkeer zichtbare transparant door middel waarvan reclame wordt gemaakt. Nu wordt reclame op velerlei wijzen op de weg getoond, zoals door middel van reflecterende aanduidingen op wegvoertuigen. Het is niet gebleken dat hierdoor de verkeersveiligheid in het geding is. Slechts voorschriften waarvan het nut vaststaat dienen in het RVV 1990 te worden gehandhaafd. Nu zulks ten aanzien van artikel 21, oud, niet zonder meer kan worden gezegd kan slechts tot verwijdering daarvan worden overgegaan.

Artikel 43, oud

Weggebruikers, met uitzondering van bestuurders van hulpverleningsdiensten, mochten militaire kolonnes, uitvaartstoeten, processies en door voetgangers gevormde optochten en marskolonnes niet doorsnijden.

Hoewel het nog steeds wenselijk wordt geacht dat de betrokken formaties als zodanig in tact blijven is het opnemen van een uitdrukkelijke voorziening ter zake beperkt tot militaire kolonnes. De verschijningsvorm van de overige formaties is zo divers dat zij door andere weggebruikers niet steeds als zodanig worden herkend. Met name ten aanzien van uitvaartstoeten heeft dit in het verleden aanleiding gegeven tot verkeersgevaarlijke situaties. Vandaar dat het niet verantwoord is een regeling op te nemen die inhoudt dat weggebruikers verplicht zijn bedoelde formaties in tact te laten.

Indien aan het in stand houden van een formatie zeer veel belang wordt gehecht – hierbij valt te denken aan processies, grote optochten etc. – dienen maatregelen genomen te worden in de vorm van bij voorbeeld politiebegeleiding. In de praktijk gebeurt dit ook.

Het vorenstaande neemt uiteraard niet weg dat als een verkeersdeelnemer een formatie als uitvaartstoet, processie, optocht of marskolonne herkent hij ook zonder dat vorenbedoelde maatregelen zijn getroffen in de regel zijn best zal doen die formatie niet te doorbreken. Van een wettelijke verplichting daartoe dient echter zoals uiteengezet te worden afgezien.

Artikel 91, oud

De onderdelen a tot en met d zijn geschrapt omdat van voorlichting en educatie meer mag worden verwacht dan van een strafsanctie. Het gaat hier hoofdzakelijk om gedragingen die door de jeugd in groepsverband – op weg van of naar school – worden begaan. Bij voorbeeld het rijden met

«losse handen» of het laten duwen of trekken. Dit gedrag kan maar in zeer beperkte mate worden beïnvloed door het opleggen van sancties. Van voorlichting en educatie waarbij niet het verbod voorop staat maar waarin wordt gewezen op de risico's van bepaald gedrag, mag meer worden verwacht. Bij voorbeeld door er op te wijzen, dat het rijden met «losse handen» op een weg buiten de bebouwde kom zonder fietspad door de zuiging van passerende vrachtauto's, levensgevaarlijk is. Een speciale campagne op school met wat «aansprekend» fotomateriaal over de gevolgen van dat riskante gedrag zal meer effect hebben dan een verbod met daarop een sanctie.

Onderdeel e wordt gelet op het element «gevaarlijke» beheerst door de algemene bepaling.

Artikel 92, oud

Deze bepaling, die door de commissie Roethof als voorbeeld van het overgereguleerde karakter van het RVV 1966 werd genoemd, mag zich niet in een grote bekendheid verheugen. Hier wordt volstaan met het verkondigen van de opvatting dat de fietsers hier een eigen verantwoordelijkheid hebben. Dit geldt uitdrukkelijk niet voor de wijze van het vervoeren van kinderen (het derde lid van artikel 92, oud). Die bepaling is als artikel 61 wel overgenomen in het RVV 1990 met dien verstande dat de betrokken leeftijdsgrens van tien naar acht jaren is verlaagd. Ter zake wordt verwezen naar de toelichting op artikel 61 van het RVV 1990.

Artikel 93, oud

Wat de onderdelen a tot en met e betreft zijn de argumenten met betrekking tot artikel 91 van overeenkomstige toepassing. Hieraan dient te worden toegevoegd dat het niet langer nodig wordt gevonden de bromfietser te verbieden een aanhangwagen voort te bewegen. Met name als de bromfietser rustig rijdt is een dergelijke aanhangwagen niet zonder meer verkeersgevaarlijk.

Onderdeel f is gehandhaafd (artikel 57).

Artikel 94, oud

Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 92, oud.

Artikel 95, eerste en vijfde lid, oud

Motorvoertuigen kunnen slechts naar behoren worden bestuurd als de bestuurder niet door andere personen in het voertuig wordt gehinderd. De bestuurder draagt hier een eigen verantwoordelijkheid. Hij dient er met name voor te zorgen dat de passagiers voorin hem zijn taak laten verrichten. Op grond van deze overwegingen behoeft niet langer uitdrukkelijk te worden bepaald dat passagiers op een normale zitplaats zijn gezeten en voorts dat die zitplaatsen een bepaalde vrije ruimte moeten hebben. Het verbod van het vervoeren van personen vóór de bestuurder is niet langer nodig gelet op de autogordel-bepalingen.

Artikel 97, oud

In de eerste plaats wordt verwezen naar de beschouwing over artikel 95, oud. Voor zover de bepalingen zich richten tot de passagiers geldt ook hier dat zij een eigen verantwoordelijkheid dragen. Met name op de motorfiets is de amazonezit erg gevaarlijk. De passagiers zullen reeds om

die reden een dergelijke wijze van transport nalaten. Het RVV 1990
behoeft zulks dan ook niet voor te schrijven.

BIJLAGE I

Algemeen

Bijlage II van het RVV 1966, «Verkeerstekens op borden», was ingedeeld in drie hoofdstukken, te weten:

- borden die een gebod, een verbod of een adviessnelheid aanduiden;
- borden die een gevaar aanduiden;
- overige borden die informatie van belang voor de weggebruikers bevatten.

Deze, op zichzelf logische, maar wat starre indeling leidde tot problemen op het moment dat een nieuw teken moest worden tussengevoegd. De logica van de indeling vervaagde dan ook in de loop der tijd.

Voor de opzet van een bordenbijlage, behorende bij het RVV 1990, is gekozen voor een meer flexibele indeling. Daarvoor zijn verkeerstekens – per categorie – in meer afzonderlijke hoofdstukken ondergebracht. De nieuwe indeling is meer overzichtelijk en daardoor beter toegankelijk voor de gebruikers. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om, bij toekomstige wijzigingen in het tekenbestand, de huidige logische opbouw in stand te houden.

De indeling is als volgt: A. Snelheid; B. Voorrang; C. Geslotenverklaring; D. Rijrichting; E. Parkeren en stilstaan; F. Overige geboden en verboden; G. Verkeersregels; H. Bebouwde kom; J. Waarschuwing; K. Bewegwijzering en L. Informatie.

Elk in deze hoofdstukken opgenomen teken wordt aangegeven met de hoofdstukaanduiding en een volgnummer.

Niet slechts de indeling is herzien. De wijziging strekt zich tevens uit tot de tekens zelf en de daarbij behorende omschrijvingen. Zo is, mede op basis van onderzoek, van meerdere tekens de zichtbaarheid, de opvallendheid, de herkenbaarheid of de leesbaarheid verbeterd, door de borden te optimaliseren. Uit de omschrijving van de tekens is datgene weggelaten, dat voor zichzelf spreekt, zeker wanneer deze omschrijving reeds blijkt uit de tekst van het RVV 1990. Als voorbeeld moge teken E1 dienen, voorheen RVV 1966, model 49; de bepaling over de reikwijdte van het bord is opgenomen in artikel 65 van het RVV 1990.

Voorts is, waar dat zonder ingrijpende gevolgen mogelijk was, een aantal tekens in overeenstemming gebracht met de verdragen inzake verkeerstekens.

Hierna wordt per hoofdstuk, en waar nodig per teken afzonderlijk, een nadere toelichting gegeven.

Hoofdstuk A

In dit hoofdstuk zijn de tekens opgenomen, die snelheden dan wel de beëindiging daarvan aangeven. De in de tekens vermelde getallen, die als voorbeeld dienen, geven de maximum of geadviseerde snelheid aan in kilometers per uur.

De maximumsnelheid kan ook langs elektronische weg worden weergegeven (bord A3). Dit teken houdt derhalve niet langer een advies-snelheid in. Het naast elkaar laten bestaan van elektronische maximum-

snelheden en adviessnelheden kan verwarring bij het publiek veroorzaken. Deswege wordt hiervan afgezien.

De modellen 1b en 2b van het RVV 1966 zijn vervallen; toepassing van zoneborden is thans geregeld in artikel 66 van het RVV 1990.

Hoofdstuk B

De tekens die de voorrang regelen zijn in dit hoofdstuk samengebracht.

Van de tekens B-1 en B-2 is het oranje veld gewijzigd in geel, om aan te sluiten bij de Verdragen inzake verkeerstekens²³³. Voorts is in de praktijk gebleken dat de levensduur van de kleur geel groter is. Van teken B-2 zijn de beëindigingsstrepen verduidelijkt. Het probleem van het onder bepaalde omstandigheden niet of onvoldoende zichtbaar zijn van deze strepen is hiermee opgelost.

Van model 8 uit het RVV 1966 worden drie versies toegepast. Uit praktische overwegingen zijn deze modellen thans opgenomen als de tekens B-3, B-4 en B-5.

Van de tekens B-6 en B-7 is de betekenis gewijzigd, van een waarschuwend karakter in een verplichting. Daarmee wordt aangesloten op de wijze, waarop de weggebruiker deze borden ervaart: meer verplichtend dan waarschuwend. De omschrijving van de betekenis is thans ook in overeenstemming met de Verdragen inzake verkeersstekens²³⁴.

Hoofdstuk C

De tekens, die een gehele of gedeeltelijke geslotenverklaring aanduiden zijn in dit hoofdstuk ondergebracht. Een geslotenverklaring als bedoeld in dit hoofdstuk houdt tevens een verbod in van de weg gebruik te maken²³⁵.

Teken C-4 is nieuw; het vervangt model 14 van het RVV 1966. Dit is noodzakelijk om de verwarring te voorkomen, die door de invoering van de tekens D-4 tot en met D-7 zou kunnen ontstaan. Tevens geven ook de Verdragen een rechthoekig model aan²³⁶.

Aan de invoering van het teken C-5 bestaat behoefte om, in minder duidelijke situaties, aan te kunnen geven dat een weg in twee richtingen mag worden bereden. De behoefte eraan wordt versterkt door het laten vervallen van artikel 26 van het RVV 1966.

Een volgend nieuw teken is C-9. Reeds geruime tijd bestaat de behoefte om wegen, waarop het langzaam verkeer niet kan worden toegelaten, voor deze categorie te sluiten. Invoering van teken C-9 biedt de mogelijkheid dit met een bord te doen. Voorheen waren hiervoor tenminste twee borden nodig (de borden C8 en C15), die bovendien niet alle langzame verkeersdeelnemers, zoals ruiters en bestuurders van wagens, omvatten.

Van teken C-10 is het symbool gewijzigd. Het symbool van model 18 van het RVV 1966 wekte te zeer de indruk dat het slechts om vrachtauto's met aanhanger zou gaan. Verwacht wordt dat het vereenvoudigde symbool minder aanleiding tot verwarring zal geven. Ook opleggers vallen nu onder de werking van dit teken²³⁷.

²³³ Deel A, onderdeel 3 van bijlage 2 bij het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

²³⁴ Deel A, onderdelen 1 en 2 van bijlage 2 bij het Verdrag van Wenen inzake verkeersstekens.

²³⁵ Zie onderdeel o van artikel 1 van het RVV 1990.

²³⁶ Teken E, 13b, bijlage 5 bij het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

²³⁷ Artikel 1, onderdeel a, van het RVV 1990.

Teken C-22 is thans opgenomen in het hoofdstuk «Geslotenverklaring». Gezien het model van dit teken en de daarbij behorende omschrijving hoort het bord daar ook thuis. Dit teken duidt aan dat het krachtens de Wet Gevaarlijke Stoffen²³⁸ verboden is door de tunnel waarbij het bord is geplaatst, meer soorten of grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen te vervoeren dan krachtens die wet voor de categorie, waartoe de tunnel behoort, is bepaald. De categorie van de tunnel wordt aangeduid door middel van een symbool op een onderbord. Het is de bedoeling in de toekomst aan dit teken een ruimere toepassingsmogelijkheid te geven, zodat het ook bij andere kunstwerken dan tunnels kan worden geplaatst. Daartoe dient het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen over land²³⁹ te worden aangepast.

De modellen 24, 25, 26, 28, 29, 30 en 31 van het RVV 1966 zijn komen te vervallen. Ze komen in de praktijk weinig voor.

De modellen 37 en 38 van het RVV 1966 zijn komen te vervallen omdat reeds andere borden in de op dit model aangegeven beperkingen voor breedte en wioldruk voorzien (tekens C-18 en C-21). Het aan dit bord gekoppelde snelheidsregime werd in de praktijk niet gehandhaafd. De infrastructuur dwingt in de gevallen waarin dit bord werd geplaatst bovendien reeds tot een matige snelheid.

De getallen opgenomen in de tekens C-17 tot en met C-21 dienen als voorbeeld.

Hoofdstuk D

In dit hoofdstuk zijn de tekens verzameld, die een verplichte rijrichting aangegeven, dan wel meerdere verplichte of toegelaten richtingen. Voor een betere opvallendheid worden de borden voorzien van een witte rand. Daarnaast zijn, voor een betere herkenbaarheid, de pijlvormen verbeterd.

Van teken D-2 is de omschrijving van de betekenis – ten opzichte van die van model 16 van het RVV 1966 – gewijzigd. Het teken houdt nu een verplichting in, in plaats van het oude verbod, dat het karakter van een dubbele ontkenning had. De nieuwe omschrijving sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker met de betekenis van het bord. Het bord kan ook worden toegepast met een naar links wijzende pijl.

Aan invoering van teken D-3 bestaat behoefte, met name voor het markeren van splitsingspunten in rijbanen. Het RVV 1966 bood hiervoor een oplossing door het toepassen van model 63. Dit model is echter niet in alle situaties toepasbaar, zeker niet als deze grootschalig zijn. Teken D-3 vervangt dan ook model 63 van het RVV 1966. De omschrijving van de betekenis van dit teken is uit dereguleringsoogpunt vereenvoudigd. Het gevolg hiervan is dat het nu aan alle bestuurders toegestaan is dit teken zowel links als rechts voorbij te gaan.

De beide andere zuilen uit het RVV 1966, de modellen 62 en 64, komen eveneens niet meer voor in de bijlage van het RVV 1990. De zuilen worden beschouwd als bebakeningen, die drager kunnen zijn van een verkeersbord en die in meerdere verschijningsvormen voorkomen.

De invoering van de tekens D-4, -5, -6 en -7 volgt uit de keuze voor positieve aanduidingen en sluit aan op wat elders in Europa reeds algemeen gebruikelijk is²⁴⁰. Aan de modellen 46 en 47 van het RVV 1966, de negatieve aanduidingen, bestaat geen behoefte meer, zodat

²³⁸ Stb. 1963, 313.

²³⁹ Stcrt. 1979, 189.

²⁴⁰ Zie in dit verband de tekens D,1a zoals opgenomen in bijlage 4 bij het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

deze vervallen. Van de tekens D-5 en D-6 kan ook het spiegelbeeld worden toegepast.

Hoofdstuk E

Tekens, waarmee het stilstaan en parkeren plaatselijk kan worden geregeld, zijn in dit hoofdstuk opgenomen.

Uit het RVV 1966 zijn hierin de modellen 49, 51, 52, 99 en 99b opgenomen, respectievelijk als de tekens E-1, -2, -3, -4 en -12. De modellen 53, 54, 54a, 54b, 54c, 54d en 99a van het RVV 1966 worden vervangen door de tekens, respectievelijk E-10, -11, -5, -6, -6, -7 en -9. Ook hier is gekozen voor een positieve aanduiding, in plaats van een verbod met uitzonderingen.

Uitgangspunt is teken E-4, waaraan een symbool of aanduiding is toegevoegd, om aan te geven dat de parkeergelegenheid slechts bedoeld is voor bepaalde categorieën, dan wel voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten.

Aan de reeks is toegevoegd het teken E-8, omdat daaraan behoefte bestaat. De verkeersverdragen bieden de ruimte voor deze wijze van aanduiden van parkeergelegenheden²⁴¹. Voorts is nieuw het teken E-13 ter aanduiding van een parkeerplaats voor carpoolers. Uniformering van aanduidingen van deze parkeerplaatsen is geboden in verband met het toegenomen gebruik daarvan.

De modellen 50a en 50b uit het RVV 1966 zijn vervallen. Toepassing van deze borden bleek in de praktijk verwarring op te leveren. Als er behoefte bestaat aan een wisselend parkeerverbod, kan dat beter – en dus duidelijker – op een andere wijze worden aangegeven, bij voorbeeld door wisselend gebruik te maken van teken E-4.

De zone-borden, volgens de modellen 49a, 49b, 99aa en 99ab uit het RVV 1966, zijn als afzonderlijk teken vervallen. De toepassing ervan blijft mogelijk; in artikel 66 van het RVV 1990 is dat geregeld.

Een verbod als bedoeld in dit hoofdstuk geldt niet voor weggedeelten die kennelijk zijn bestemd voor het parkeren van motorvoertuigen en invalidervoertuigen of het plaatsen van fietsen, bromfietsen en invaliden-voertuigen op het trottoir of voetpad.

Hoofdstuk F

Dit hoofdstuk bevat de tekens die de overige geboden en verboden inhouden.

Teken F-1 wordt geplaatst in situaties waarin het bij inhalen ongewenst is dat voertuigen op de weghelft van het tegemoetkomend verkeer komen. Aangezien er vanuit moet worden gegaan dat bij het inhalen van motorvoertuigen van rijstrook wordt gewisseld, houdt de omschrijving bij dit teken thans een verbod in om welk motorvoertuig dan ook in te halen. Ook de motorfiets valt hieronder. Het voorgaande geldt ook voor de tekens F-2, -3 en -4.

Bij teken F-5 en F-6 is ten opzichte van de modellen 44 en 45 van het RVV 1966 een duidelijker tekst geplaatst. Deze laatste borden golden niet voor voetgangers. De wijze waarop dit was aangegeven leidde soms tot misverstanden. Het in het teken vervatte verbod richt zich nu duidelijk tot bestuurders.

²⁴¹ Bijlage 6, deel B, onderdeel 1, Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

Van teken F-7 is het symbool gewijzigd. De diagonale balk is weggelaten, omdat een dergelijke balk in zijn algemeenheid het einde van een verbod aangeeft.

In de praktijk bestaat behoefte het rode kruis zowel door teken F-8 als door teken F-9 te kunnen beëindigen. Het RVV 1966 voorzag niet in die mogelijkheid. Vandaar dat de betekenis van die tekens is herzien. Teken F-8 wil men met name toepassen bij werken in uitvoering; F-9 komt meer in normale situaties voor toepassing in aanmerking.

Teken F-10 combineert model 56 van het RVV 1966 en het stopteken als bedoeld in de artikelen 106 en 106a van het RVV 1966. Model 56 van het RVV 1966 vervalt hiermee.

Hoofdstuk G

Dit hoofdstuk bevat de tekens waarmee bepaalde wegen, paden of gebieden worden aangeduid en waaraan één of meerdere verkeersregels zijn verbonden. Elk van deze tekens heeft nu ook een einde-teken.

In artikel 8 van het RVV 1990 wordt het ruiterpad geïntroduceerd. Het hierbij behorende teken is G-9. In de praktijk is aan dit teken behoefte gebleken.

Hoofdstuk H

Op de borden van dit hoofdstuk kan de plaatsnaam eveneens in het Fries voorkomen en kan de gemeentenaam onder de plaatsnaam zijn vermeld.

Hoofdstuk J

De tekens J-6 en J-7 vervangen model 70 van het RVV 1966, waarop alleen de helling was aangegeven. Het wordt wenselijk geacht eveneens de daling als teken op te nemen, omdat juist de daling gevaarlijk kan zijn.

Teken J-9 dient ter vervanging van model 15 van het RVV 1966 met onderbord, dat soms als waarschuwing voor een verkeersplein wordt gebruikt. Een dergelijk gebruik van model 15 is niet gewenst.

In de omschrijving bij de tekens J-12 en J-13 is ten opzichte van de modellen 75 en 76 van het RVV 1966 weggelaten dat sprake is van een niet van beweegbare afsluitingen voorziene spoorwegovergang, omdat deze tekens in de praktijk ook steeds voorkomen bij wel van beweegbare afsluitingen voorziene spoorwegovergangen. Het meest essentiële van dit teken is dat het aangeeft of er sprake is van een enkel- of van een dubbelspoor.

Aan teken J-37 is in gestippelde vorm een onderbord toegevoegd. Dit teken dient alleen dan te worden toegepast, als de aard van het gevaar op het onderbord is aangegeven. Zonder een dergelijke nadere aanduiding is de plaatsing van dit teken niet gewenst.

De bakens volgens model 74 van het RVV 1966 zijn vervallen omdat het bebakening betreft die niet in alle situaties wordt toegepast.

Vervallen is model 81d van het RVV 1966. Het bord is in feite geen waarschuwingsbord, maar de bebakening van een obstakel.

Hoofdstuk K

Dit hoofdstuk bevat – ten opzichte van het RVV 1966 – nieuwe verkeerstekens: het betreft de bewegwijzering op de verschillende categorieën wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Opgenomen zijn voorbeelden van de meest voorkomende voorwegwijzers en beslissingswijzers.

Tot het opnemen van deze tekens is overgegaan, omdat:

- het voor de weggebruiker evenzeer van belang is beter bekend te worden met de systematiek van de bewegwijzering en met het gebruik van kleuren en symbolen;
- het belang is uniformiteit in aanduidingen voor bewegwijzering te bewerkstelligen, met name in het gebruik van kleuren en symbolen;
- in de Verdragen de bewegwijzering als reeks verkeerstekens is opgenomen²⁴², terwijl de bewegwijzering tot nu toe slechts in richtlijnen voorkomt.

Alleen teken K-14 bestaat reeds, als model 98 van het RVV 1966.

Hoofdstuk L

Het laatste hoofdstuk van bijlage I is een verzameling van tekens die belangrijke informatie bieden voor weggebruikers.

Het teken L-1 is opgenomen, omdat in de praktijk is gebleken dat daar behoefte aan bestaat. Het dient om de vrije hoogte in een onderdoorgang aan te geven. Het komt voor dat bestuurders in het ongewisse verkeren omtrent die hoogte, bij voorbeeld door ligging of vormgeving van de onderdoorgang. Toepassing van het teken biedt dan de op dat moment noodzakelijke informatie.

Teken L-3 is een nieuwe uitvoering voor model 102 uit het RVV 1966. Dit model voor het halte-bord – met lijnummers en dienstregeling – komt ook voor in de verkeersverdragen²⁴³. De kop is gewijzigd. De tekst is door een symbool vervangen.

Teken L-4, als vervanging van model 100 uit het RVV 1966, is wat de uitvoering betreft in overeenstemming gebracht met de tekens L-5, -6 en -7. De afbeelding op het bord geeft de indeling – in voorsorteervakken – van de rijbaan weer. De tekens L-5, -6 en -7 worden in de praktijk reeds toegepast. Deze aanduidingen voldoen in een duidelijk gebleken behoefte van de weggebruikers. De tekens worden opgenomen, omdat een uniforme uitvoering ervan, daar waar ze worden toegepast, aanbeveling verdient. Het aantal pijlen op het bord komt overeen met het aantal rijstroken op de rijbaan, ter plaatse van, of direct na het bord.

Van de aanduidingen voor «doodlopende weg», de modellen 101a tot en met 101d uit het RVV 1966, zijn slechts twee voorbeelden opgenomen, de tekens L-8 en -9. Met name van teken L-9 kunnen meerdere vormen voorkomen.

De tekens L-10, -11 en -12 zijn reeds bestaande aanduidingen. Het gebruik ervan is echter alleen geregeld in de regeling van 5 oktober 1977, betreffende verkeerstekens op borden en op het wegdek, en onderborden²⁴⁴, en derhalve alleen gericht op de wegbeheerders. Weggebruikers kunnen deze bordencombinaties tegenkomen en daarom is opnemning in de bijlage nodig. De in deze tekens aangegeven verkeers-

²⁴² Tekens E,1a e.v., bijlage 5 bij het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

²⁴³ Tekens E,19 en E,20, bijlage 5 bij het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

²⁴⁴ Stcrt. 228.

tekens dienen slechts als voorbeeld; andere tekens zijn ook mogelijk.

Uit hoofdstuk III van bijlage II van het RVV 1966 komt een groot aantal modellen te vervallen, of zijn elders opgenomen. Model 95 vervalt; het aangeven van een oversteekplaats voor fietsers is met infrastructurele middelen beter – en duidelijker – aan te geven. Model 96a is opgenomen in de richtlijnen voor bewegwijzering; als verkeersteken is het niet van belang voor het bepalen van het gedrag op de weg. Model 97 vervalt als zelfstandig verkeersteken; het kan nog voorkomen als onderbord. Handhaving ervan zou verwarring kunnen geven met teken C-4. Het model wordt overigens toegepast als aanduiding van een omleiding, maar dan als zwarte pijl op een oranje veld.

De modellen 103, 103a en 103b zijn geïntegreerd in enkele tekens van hoofdstuk K van bijlage I bij het RVV 1990. De modellen 105 tot en met 116 zijn niet van groot belang voor het bepalen van het gedrag op de weg. Daarom kunnen ze als verkeerstekens vervallen. De symbolen van deze modellen en overeenkomstige symbolen zijn opgenomen in de richtlijnen bewegwijzering.

Het model van de blindenstok zoals weergegeven in model 104 van bijlage II, behorende bij het RVV 1966, is tot uitdrukking gebracht in artikel 49, eerste lid, van het RVV 1990. In verband hiermee behoeft model 104 niet in bijlage I van het RVV 1990 te worden opgenomen.

BIJLAGE II

In deze bijlage zijn uit dereguleringsoogpunt slechts vijf figuren van verkeersregelaars opgenomen. Zij geven de voor het verkeer meest essentiële houdingen van deze verkeersregelaars weer. De overige aanwijzingen, zoals de rijtekens voor het verkeer (de aanwijzingen f, g en h van bijlage I, behorende bij het RVV 1966), hadden een meer adviserend dan een gebiedend karakter.

Het stop- en rijteken (de aanwijzingen l en m van bijlage I, behorende bij het RVV 1966) zijn verdwenen, omdat deze in de praktijk niet meer worden toegepast. Het stopteken als bedoeld in de artikelen 106 en 106a van het RVV 1966 is opgenomen als teken F-10 in bijlage I van het RVV 1990. Ten opzichte van de bij het RVV 1966 behorende bijlage I is thans een afbeelding van een verkeersbrigadier opgenomen.

Bij deze nota van toelichting zijn transponeringstabellen gevoegd die er toe strekken op eenvoudige wijze aan te geven door welke nieuwe artikelen de artikelen van het RVV 1966 zijn vervangen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Transponeringstabel RVV 1966 vs RVV 1990 en BABW

RVV 1966	RVV 1990/BABW
Artikel 1, eerste lid	Vervallen
Artikel 1, tweede lid	Vervallen
Artikel 2	Artikel 1, onderdeel ap, RVV 1990
Artikel 3, eerste lid	Vervallen
Artikel 3, tweede lid	Vervallen
Artikel 3a, eerste lid	Vervallen
Artikel 3a, tweede lid	Vervallen
Artikel 3a, derde lid	Artikel 2, eerste lid, RVV 1990
Artikel 3a, vierde lid	Vervallen
Artikel 4, eerste lid, onderdeel a	Artikel 1, onderdeel i, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel aa	Artikel 1, onderdeel r, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel b	Artikel 1, onderdeel z, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel c	Artikel 1, onderdeel ao, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel d	Artikel 1, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel e	Vervallen
Artikel 4, eerste lid, onderdeel f onder I	Artikel 1, onderdeel x, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel f onder II	Vervallen
Artikel 4, eerste lid, onderdeel g (ledig gewicht)	Artikel 1, onderdeel w, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel g (laadvermogen)	Artikel 1, onderdeel u, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel g (aanhangwagens)	Artikel 1, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel g (cushionband)	Vervallen
Artikel 4, eerste lid, onderdeel g (massieve band)	Vervallen
Artikel 4, eerste lid, onderdeel g (wioldruk > asdruk)	Vervallen
Artikel 4, eerste lid, onderdeel h	Artikel 1, onderdeel n, RVV 1990
Artikel 4, eerste lid, onderdeel i	Vervallen
Artikel 4, tweede lid	Artikel 1, onderdelen i en af, RVV 1990
Artikel 5, eerste lid (verkeer)	Artikel 1, onderdeel aj, RVV 1990
Artikel 5, eerste lid (bestuurders)	Artikel 1, onderdeel g, RVV 1990
Artikel 5, tweede lid	Artikel 1, onderdeel f onder 2, RVV 1990
Artikel 6, eerste lid	Vervallen
Artikel 6, tweede lid	Vervallen
Artikel 6, derde lid	Vervallen
Artikel 7, eerste lid	Artikel 81, eerste lid, RVV 1990
Artikel 7, tweede lid	Artikel 81, tweede lid, RVV 1990
Artikel 8	Artikel 61 RVV 1990
Artikel 9, eerste lid	Artikel 83 RVV 1990
Artikel 9, tweede lid	Artikel 62 RVV 1990
Artikel 9, derde lid	Vervallen
Artikel 10	Vervallen
Artikel 11	Vervallen
Artikel 12	Vervallen
Artikel 13	Vervallen
Artikel 14, eerste lid	Vervallen
Artikel 14, tweede lid	Vervallen
Artikel 15, eerste lid	Vervallen
Artikel 15, tweede lid	Artikel 49, eerste lid, RVV 1990
Artikel 16	Artikel 54 RVV 1990
Artikel 16a, eerste lid, eerste volzin	Artikel 56, eerste lid, RVV 1990
Artikel 16a, eerste lid, tweede en derde volzin	Vervallen
Artikel 16a, tweede lid (inz. militaire kolonne)	Artikel 56, tweede lid, RVV 1990
Artikel 16a, tweede lid (inz. uitvaartstoet)	Vervallen
Artikel 17, eerste lid	Vervallen
Artikel 17, tweede lid	Vervallen
Artikel 18, eerste lid	Vervallen
Artikel 18, tweede lid	Vervallen
Artikel 19, eerste lid	Vervallen
Artikel 19, tweede lid	Vervallen
Artikel 19, derde lid	Artikel 51, eerste lid, RVV 1990
Artikel 19, vierde lid, eerste volzin	Artikel 51, tweede lid, RVV 1990
Artikel 19, vierde lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 20, eerste lid	Vervallen
Artikel 20, tweede lid	Vervallen
Artikel 21	Vervallen
Artikel 22	Artikel 3, eerste lid, RVV 1990
Artikel 23, eerste lid	Artikel 13, eerste lid, RVV 1990

RVV 1966	RVV 1990/BABW
Artikel 23, tweede lid	Vervallen
Artikel 24, eerste lid	Vervallen
Artikel 24, tweede lid	Vervallen
Artikel 25, eerste lid	Vervallen
Artikel 25, tweede lid	Vervallen
Artikel 26, eerste lid	Vervallen
Artikel 26, tweede lid	Vervallen
Artikel 27, eerste lid, eerste volzin	Artikelen 5, eerste lid, en 6, eerste lid, RVV 1990
Artikel 27, eerste lid, tweede volzin	Artikelen 5, tweede lid, en 6, tweede lid, RVV 1990
Artikel 27, tweede lid	Artikelen 5, derde lid, en 6, derde lid, RVV 1990
Artikel 27, derde lid, eerste zinsnede	Artikel 3, tweede lid, RVV 1990
Artikel 27, derde lid, tweede zinsnede	Vervallen
Artikel 27, vierde lid	Artikel 10, eerste lid, RVV 1990
Artikel 27a, eerste lid	Artikel 7 RVV 1990
Artikel 27a, tweede lid	Artikel 7 RVV 1990
Artikel 27a, derde lid	Vervallen
Artikel 27a, vierde lid	Vervallen
Artikel 28, eerste lid, eerste volzin	Artikel 4, eerste lid, RVV 1990
Artikel 28, eerste lid, tweede en derde volzin	Vervallen
Artikel 28, tweede lid, eerste volzin	Artikel 4, tweede lid, RVV 1990
Artikel 28, tweede lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 28, derde lid, eerste volzin	Artikel 4, derde lid, RVV 1990
Artikel 28, derde lid, tweede en derde volzin	Vervallen
Artikel 28, vierde lid	Vervallen
Artikel 28, vijfde lid	Artikel 10, eerste lid, RVV 1990
Artikel 29, eerste lid	Artikelen 9 en 2, derde lid, RVV 1990
Artikel 29, tweede lid	Vervallen
Artikel 29, derde lid	Vervallen
Artikel 30, eerste lid, eerste volzin	Artikel 50 RVV 1990
Artikel 30, eerste lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 30, tweede lid	Artikel 31 RVV 1990
Artikel 31	Vervallen
Artikel 32, eerste lid	Vervallen
Artikel 32, tweede lid	Vervallen
Artikel 33, eerste lid	Artikel 11, eerste lid, RVV 1990
Artikel 33, tweede lid	Artikel 11, tweede lid, RVV 1990
Artikel 33, derde lid	Artikel 13, tweede lid, RVV 1990
Artikel 34	Vervallen
Artikel 35, eerste lid	Artikel 55 RVV 1990
Artikel 35, tweede lid	Vervallen
Artikel 35, derde lid	Vervallen
Artikel 36, eerste lid	Vervallen
Artikel 36, tweede lid	Vervallen
Artikel 37, eerste lid	Vervallen
Artikel 37, tweede lid	Vervallen
Artikel 37, derde lid	Artikel 12 RVV 1990
Artikel 38, eerste lid	Artikel 11, vijfde lid, RVV 1990
Artikel 38, tweede lid	Artikel 11, vijfde lid, RVV 1990
Artikel 39, eerste volzin	Artikel 52 RVV 1990
Artikel 39, tweede volzin	Vervallen
Artikel 40, eerste lid	Vervallen
Artikel 40, tweede lid	Artikel 14 RVV 1990
Artikel 41	Artikel 15, eerste lid, RVV 1990
Artikel 42, onderdeel a	Bord B6 bijlage I RVV 1990
Artikel 42, onderdeel b	Artikel 15, tweede lid, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 42, onderdeel c (inz. trams)	Artikel 15, tweede lid, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 42, onderdeel c (inz. langzaam verkeer)	Artikel 15, tweede lid, onderdeel c, RVV 1990
Artikel 42, onderdeel d	Vervallen
Artikel 43, eerste lid (inz. militaire kolonnes)	Artikel 16 RVV 1990
Artikel 43, eerste lid (inz. uitvaartstoeten etc.)	Vervallen
Artikel 43, tweede lid	Artikel 90 RVV 1990
Artikel 44, eerste lid	Vervallen
Artikel 44, tweede lid, onderdeel a	Artikel 17, tweede lid, RVV 1990
Artikel 44, tweede lid, onderdeel b	Artikel 17, eerste lid, RVV 1990
Artikel 44, derde lid	Vervallen

RVV 1966	RVV 1990/BABW
Artikel 45	Vervallen
Artikel 46	Artikel 18, eerste lid, RVV 1990
Artikel 47	Vervallen
Artikel 48	Vervallen
Artikel 49, eerste lid	Vervallen
Artikel 49, tweede lid	Artikel 19 RVV 1990
Artikel 50, eerste lid	Vervallen
Artikel 50, tweede lid	Vervallen
Artikel 50a, eerste lid	Vervallen
Artikel 50a, tweede lid	Vervallen
Artikel 51, eerste lid	Artikel 20, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 51, tweede lid	Bord Al bijlage I j° artikel 65 RVV 1990
Artikel 51, derde lid	Artikel 12, onderdeel a, BABW
Artikel 52, eerste lid, onderdeel a	Artikel 21, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 52, eerste lid, onderdeel b	Artikel 21, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 52, tweede lid	Vervallen
Artikel 52, derde lid	Vervallen
Artikel 52, vierde lid	Vervallen
Artikel 53, onderdeel a (inz. vrachtauto's en autobussen)	Artikel 22, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 53, onderdeel a (inz. autobussen met éénassige aanhangwagen)	Vervallen
Artikel 53, onderdeel b	Vervallen
Artikel 53, onderdeel c	Vervallen
Artikel 53, onderdeel d	Artikel 22, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 53, onderdeel e	Vervallen
Artikel 53, onderdeel f	Vervallen
Artikel 53, onderdeel g	Vervallen
Artikel 54, onderdeel a	Artikel 20, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 54, onderdeel b	Artikel 21, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 55	Artikel 90 RVV 1990
Artikel 56, eerste lid	Artikel 28 RVV 1990
Artikel 56, tweede lid	Vervallen
Artikel 57, eerste lid	Vervallen
Artikel 57, tweede lid	Vervallen
Artikel 58, eerste lid	Vervallen
Artikel 58, tweede lid	Artikelen 29 en 31 RVV 1990
Artikel 58, derde lid	Artikelen 30 en 31 RVV 1990
Artikel 59, eerste lid	Vervallen
Artikel 59, tweede lid	Vervallen
Artikel 60	Vervallen
Artikel 61, eerste lid	Artikel 32, eerste lid, RVV 1990
Artikel 61, tweede lid, onderdeel a	Vervallen
Artikel 61, tweede lid, onderdeel b	Vervallen
Artikel 61, tweede lid, onderdeel c	Artikel 32, tweede lid, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 61, tweede lid, onderdeel d	Artikel 32, tweede lid, onderdeel c, RVV 1990
Artikel 61, tweede lid, onderdeel e	Vervallen
Artikel 61, derde lid	Vervallen
Artikel 62, eerste lid	Artikel 32, eerste lid, RVV 1990
Artikel 62, tweede lid	Artikel 32, eerste lid, RVV 1990
Artikel 63, eerste lid	Artikel 34, eerste lid, RVV 1990
Artikel 63, tweede lid	Vervallen
Artikel 63, derde lid	Artikel 41 RVV 1990
Artikel 64	Vervallen
Artikel 64a	Artikel 34, tweede lid, RVV 1990
Artikel 65	Artikel 32, derde lid
Artikel 66, eerste lid	Artikel 38 RVV 1990
Artikel 66, tweede lid	Vervallen
Artikel 67, eerste lid	Vervallen
Artikel 67, tweede lid	Artikel 38 RVV 1990
Artikel 68, eerste lid	Artikel 33 RVV 1990
Artikel 68, tweede lid	Artikel 33 RVV 1990
Artikel 68, derde lid	Artikel 39 RVV 1990
Artikel 69, eerste lid	Vervallen
Artikel 69, tweede lid	Vervallen
Artikel 69, derde lid	Vervallen
Artikel 70	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71, eerste lid	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71, tweede lid	Artikel 35 RVV 1990

Artikel 71, derde lid	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71a, eerste lid	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71a, tweede lid	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71a, derde lid	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71a, vierde lid	Artikel 35 RVV 1990
Artikel 71a, vijfde lid	Vervallen
Artikel 72, eerste lid	Artikel 36 RVV 1990
Artikel 72, tweede lid	Vervallen
Artikel 73, eerste lid	Artikel 37 RVV 1990
Artikel 73, tweede lid	Artikel 37 RVV 1990
Artikel 73, derde lid	Artikel 37 RVV 1990
Artikel 74	Artikel 40 RVV 1990
Artikel 75, eerste lid	Vervallen
Artikel 75, tweede lid	Vervallen
Artikel 76, eerste lid	Vervallen
Artikel 76, tweede lid	Vervallen
Artikel 77	Vervallen
Artikel 78, eerste lid	Artikel 58, eerste lid, RVV 1990
Artikel 78, tweede lid	Artikel 58, derde lid, RVV 1990
Artikel 78, derde lid	Artikel 58, eerste lid, RVV 1990
Artikel 78, vierde lid	Artikel 58, tweede lid, RVV 1990
Artikel 78, vijfde lid	Vervallen
Artikel 79	Vervallen
Artikel 80, eerste lid	Vervallen
Artikel 80, tweede lid	Vervallen
Artikel 80, derde lid	Vervallen
Artikel 81, eerste lid	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel a (m.u.v. fietsstroken)	Artikel 10, eerste lid, RVV 1990
Artikel 81, tweede lid, onderdeel a (fietsstroken)	Artikel 23, eerste lid, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 81, tweede lid, onderdeel b	Artikel 23, eerste lid, onderdeel c, RVV 1990
Artikel 81, tweede lid, onderdeel c	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel d, (inz. tunnels)	Artikel 23, eerste lid, onderdeel d, RVV 1990
Artikel 81, tweede lid, onderdeel d (inz. bruggen en viaducten)	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel e	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel f	Artikel 23, eerste lid, onderdeel e, RVV 1990
Artikel 81, tweede lid, onderdeel g (eerste zinsnede)	Artikel 23, eerste lid, onderdeel c, RVV 1990
Artikel 81, tweede lid, onderdeel g (tweede zinsnede)	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel h	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel i	Vervallen
Artikel 81, tweede lid, onderdeel j	Artikel 23, eerste lid, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 82, eerste lid	Vervallen
Artikel 82, tweede lid	Artikel 27 RVV 1990
Artikel 82, derde lid	Vervallen
Artikel 82, vierde lid	Vervallen
Artikel 83, onderdeel a	Artikel 24, eerste lid, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 83, onderdeel b	Vervallen
Artikel 83, onderdeel c	Artikel 24, eerste lid, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 83, onderdeel d	Artikel 24, eerste lid, onderdeel d, RVV 1990
Artikel 83, onderdeel e	Vervallen
Artikel 83, onderdeel f	Vervallen
Artikel 83, onderdeel h	Artikel 24, eerste lid, onderdeel d, RVV 1990
Artikel 83a, eerste lid	Bord E1 bijlage I j° artikel 65
Artikel 83a, tweede lid	Artikel 64, vierde lid, RVV 1990
Artikel 84, eerste lid, aanhef	Artikel 25, eerste lid, aanhef
Artikel 84, eerste lid, onderdeel a (inz. parkeerschijf)	Artikel 25, eerste lid, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 84, eerste lid, onderdeel a (inz. model)	Artikel 25, vierde lid, RVV 1990

RVV 1966	RVV 1990/BABW
Artikel 84, eerste lid, onderdeel b (inz. tijdstip)	Artikel 25, eerste lid, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 84, eerste lid, onderdeel b (inz. wijze aangeven tijdstip)	Artikel 25, vierde lid, RVV 1990
Artikel 84, eerste lid, onderdeel b (inz. instelling Vervallen later tijdstip en vervanging)	
Artikel 84, eerste lid, onderdeel c	Artikel 25, eerste lid, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 84, eerste lid, onderdeel d	Artikel 25, eerste lid, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 84, tweede lid	Artikel 25, tweede lid, RVV 1990
Artikel 84a, aanhef	Artikel 26, aanhef, RVV 1990
Artikel 84a, onderdeel a	Artikel 26, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 84a, onderdeel b	Artikel 26, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 84b (m.u.v. onderdeel c onder 2)	Artikel 84, eerste lid, RVV 1990
Artikel 84b (inz. onderdeel c onder 2)	Artikel 84, tweede lid, RVV 1990
Artikel 84c	Vervallen
Artikel 84d	Vervallen
Artikel 84e	Artikel 85 RVV 1990
Artikel 84f	Vervallen
Artikel 85	Vervallen
Artikel 86	Artikel 1, onderdeel ac, RVV 1990
Artikel 87, eerste lid	Artikel 42, tweede lid, RVV 1990
Artikel 87, tweede lid	Artikel 42, eerste lid, RVV 1990
Artikel 87, derde lid	Artikel 42, eerste en tweede lid; artikel 43, derde lid; artikel 1, onderdelen c en d, RVV 1990
Artikel 88, eerste lid	Artikel 43, eerste lid, RVV 1990
Artikel 88, tweede lid, eerste volzin, eerste zinsnede	Artikel 43, tweede lid, RVV 1990
Artikel 88, tweede lid, eerste volzin, tweede zinsnede	Artikel 1, onderdelen c en d, RVV 1990
Artikel 88, tweede lid, tweede volzin	
Artikel 88, derde lid	Artikel 43, derde lid, RVV 1990
Artikel 88a, eerste zinsnede	Artikel 43, vierde lid, RVV 1990
Artikel 88a, tweede zinsnede	Artikel 44 RVV 1990
Artikel 88b, eerste volzin	Vervallen
Artikel 88b, tweede volzin	Artikel 45, eerste lid, RVV 1990
Artikel 88c	Vervallen
Artikel 88d, eerste lid	Artikel 45, tweede lid, RVV 1990
Artikel 88d, tweede lid	Vervallen
Artikel 88e, eerste lid	Vervallen
Artikel 88e, tweede lid	Artikel 46 RVV 1990
Artikel 89	Vervallen
Artikel 90	Artikel 47 RVV 1990
Artikel 91	Artikel 48 RVV 1990
Artikel 92, eerste lid	Vervallen
Artikel 92, tweede lid	Vervallen
Artikel 92, derde lid	Vervallen
Artikel 93, onderdelen a t/m e	Artikel 61
Artikel 93, onderdeel f	Vervallen
Artikel 94, eerste lid, eerste volzin	Vervallen
Artikel 94, eerste lid, tweede volzin (t.a.v. kinderen)	Artikel 61
Artikel 94, eerste lid, derde volzin	Vervallen
Artikel 94, tweede lid	Vervallen
Artikel 94a, eerste lid	Artikel 60, eerste lid, RVV 1990
Artikel 94a, tweede lid	Artikel 60, eerste lid, RVV 1990
Artikel 94a, derde lid	Artikel 60, tweede lid, RVV 1990
Artikel 94a, vierde lid	Vervallen
Artikel 95, eerste lid	Vervallen
Artikel 95, tweede lid	Vervallen
Artikel 95, derde lid, onderdeel a	Artikel 59, vierde lid, RVV 1990
Artikel 95, derde lid, onderdeel b	Artikel 59, tweede lid, RVV 1990
Artikel 95, vierde lid	Artikel 88 RVV 1990
Artikel 95, vijfde lid	Vervallen
Artikel 95a, eerste lid	Artikel 59, eerste lid, RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder I	Artikel 59, eerste lid, RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder II	Artikel 59, eerste lid, RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder III	Artikel 59, eerste lid, RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder IV	Vervallen

Artikel 95a, tweede lid onder V	Vervallen
Artikel 95a, tweede lid onder VI	Artikel 59, eerste lid, RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder VII	Artikel 88 RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder VIII	Artikel 59, derde lid, RVV 1990
Artikel 95a, tweede lid onder IX	Vervallen
Artikel 95a, derde lid	Artikel 59, tweede lid, RVV 1990
Artikel 95a, vierde lid	Artikel 59, vijfde lid, RVV 1990
Artikel 95a, vijfde lid	Artikel 88 RVV 1990
Artikel 96, eerste lid	Artikel 53 RVV 1990
Artikel 96, tweede lid	Vervallen
Artikel 97	Vervallen
Artikel 97a, eerste lid	Artikel 60, eerste lid, RVV 1990
Artikel 97a, tweede lid	Artikel 60, eerste lid, RVV 1990
Artikel 98	Artikel 57 RVV 1990
Artikel 99, eerste lid	Vervallen
Artikel 99, tweede lid	Vervallen
Artikel 99, derde lid	Vervallen
Artikel 100, eerste lid (inz. naderen)	Vervallen
Artikel 100, eerste lid (inz. doorgang)	Artikel 49, tweede lid, RVV 1990
Artikel 100, tweede lid (inz. voorrangsvoertuigen)	Artikel 90 RVV 1990
Artikel 100, tweede lid (inz. militaire kolonnes)	Artikel 49, derde lid, RVV 1990
Artikel 100, tweede lid (inz. uitvaartstoeten)	Vervallen
Artikel 101	Vervallen
Artikel 102, eerste lid	Vervallen
Artikel 102, tweede lid	Vervallen
Artikel 103	Vervallen
Artikel 104	Artikel 81, eerste lid, RVV 1990
Artikel 105	Vervallen
Artikel 106, eerste lid, onderdeel a	Artikel 81, eerste lid, RVV 1990
Artikel 106, eerste lid, onderdeel b	Artikel 82 RVV 1990
Artikel 106, eerste lid, onderdeel c	Artikel 82 RVV 1990
Artikel 106, tweede lid	Vervallen
Artikel 106a, eerste lid	Artikel 81, tweede lid, RVV 1990
Artikel 106a, tweede lid	Vervallen
Artikel 106b, eerste lid	Artikel 56 BABW
Artikel 106b, tweede lid	Artikel 57 BABW
Artikel 106b, derde lid	Artikel 58 BABW
Artikel 106b, vierde lid	Vervallen
Artikel 107	Artikel 3 BABW
Artikel 108	Artikel 9 BABW
Artikel 109	Artikel 2 BABW
Artikel 110, eerste lid	Artikel 67, eerste lid, RVV 1990
Artikel 110, tweede lid	Artikel 67, tweede lid, RVV 1990
Artikel 110, derde lid (gelding weggebruikers)	Artikel 90 RVV 1990
Artikel 110, derde lid (gelding voorrangsvoertuigen)	Vervallen
Artikel 110, vierde lid	Vervallen
Artikel 110, vijfde lid	Vervallen
Artikel 110, zesde lid (inz. militaire kolonnes)	Artikel 67, derde lid, RVV 1990
Artikel 110, zesde lid (inz. processies en uitvaartstoeten)	Artikel 67, vierde lid, RVV 1990
Artikel 110a, eerste lid	Vervallen
Artikel 110a, tweede lid	Artikel 68, eerste lid, RVV 1990
Artikel 110a, derde lid	Artikel 68, tweede lid, RVV 1990
Artikel 111, eerste lid, onderdeel a	Artikel 68, tweede lid, RVV 1990
Artikel 111, eerste lid, onderdeel b	Artikel 72, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 111, eerste lid, onderdeel c	Artikel 72, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 111, eerste lid, onderdeel d	Vervallen
Artikel 111, eerste lid, onderdeel e	Artikel 72, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 111, eerste lid, onderdeel f	Artikel 72, onderdeel c, RVV 1990
Artikel 111, tweede lid	Artikel 72, onderdeel d, RVV 1990
Artikel 111a, eerste lid	Artikel 90 RVV 1990
Artikel 111a, tweede lid	Artikel 69, eerste lid, RVV 1990
Artikel 111a, derde lid	Artikel 69, tweede lid, RVV 1990
Artikel 111a, vierde lid	Artikel 69, derde lid, RVV 1990
Artikel 112	Vervallen
Artikel 113, onderdeel a	Artikel 73, eerste lid, RVV 1990
Artikel 113, onderdeel b	Artikel 70, onderdeel a, RVV 1990
Artikel 113, onderdeel c	Artikel 70, onderdeel b, RVV 1990
Artikel 113, onderdeel d	Vervallen
	Vervallen

RVV 1966	RVV 1990/BABW
Artikel 114, eerste lid	Artikel 71 RVV 1990
Artikel 114, tweede lid	Vervallen
Artikel 115	Vervallen
Artikel 116	Artikel 74 RVV 1990
Artikel 117	Vervallen
Artikel 118	Artikel 7 BABW
Artikel 119	Artikel 4, eerste en tweede lid, BABW
Artikel 120, eerste lid	Artikel 4, derde lid, BABW
Artikel 120, tweede lid	Vervallen
Artikel 121, eerste lid, eerste volzin (inz. plaatsing onderborden)	Artikel 66, eerste lid, RVV 1990/artikel 8, eerste lid, BABW
Artikel 121, eerste lid, eerste volzin (inz. kleur)	Vervallen
Artikel 121, eerste lid, tweede volzin	Artikel 9 BABW
Artikel 121, tweede lid	Artikel 8, tweede lid, BABW
Artikel 121, derde lid	Vervallen
Artikel 121, vierde lid	Artikel 66, vierde lid, j° artikel 1, onderdeel e, RVV 1990
Artikel 122, eerste lid, eerste volzin	Artikel 75, eerste lid, RVV 1990
Artikel 122, eerste lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 122, tweede lid	Vervallen
Artikel 122, derde lid	Artikel 75, tweede lid, RVV 1990
Artikel 122, vierde lid	Vervallen
Artikel 123	Artikel 77 RVV 1990
Artikel 124	Vervallen
Artikel 125	Vervallen
Artikel 126	Artikel 24, eerste lid, onderdeel e, RVV 1990
Artikel 127	Artikel 78 RVV 1990
Artikel 128, eerste lid, eerste zinsnede	Artikelen 5, tweede lid, en 6, tweede lid, j° artikel 3 j° artikel 1, onderdeel n, RVV 1990
Artikel 128, eerste lid, tweede zinsnede	Artikel 10, tweede lid, RVV 1990
Artikel 128, tweede lid, eerste zinsnede	Artikelen 5, tweede lid, en 6, tweede lid, j° artikel 3 j° artikel 1, onderdeel n, RVV 1990
Artikel 128, tweede lid, tweede zinsnede	Vervallen
Artikel 129, eerste volzin	Artikel 80 RVV 1990
Artikel 129, tweede volzin	Artikel 90 RVV 1990
Artikel 130, eerste lid	Artikel 6, tweede lid, BABW
Artikel 130, tweede lid	Artikelen 9 en 10, derde lid, onderdeel c, BABW
Artikel 131	Artikel 29 BABW
Artikel 132, eerste lid, aanhef	Artikel 12, aanhef en onderdeel a, BABW
Artikel 132, eerste lid, onderdeel a	Artikel 20, eerste lid, onderdeel a, BABW
Artikel 132, eerste lid, onderdeel b	Artikel 20, eerste lid, onderdeel b, BABW
Artikel 132, eerste lid, onderdeel c	Artikel 20, eerste lid, onderdeel d, BABW
Artikel 132, tweede lid	Artikel 23 BABW
Artikel 132, derde lid	Vervallen
Artikel 132, vierde lid, onderdeel a	Artikel 12, onderdeel b onder l j° artikel 16 BABW
Artikel 132, vierde lid, onderdeel b	Artikel 12, onderdeel b onder IV, BABW
Artikel 132, vierde lid, onderdeel c	Artikel 12, onderdeel b onder V, BABW
Artikel 132, vierde lid, onderdeel d	Artikel 12, onderdeel b onder II, BABW
Artikel 132, vierde lid, onderdeel e	Artikel 12, onderdeel b onder III, BABW
Artikel 132a, eerste lid	Vervallen
Artikel 132a, tweede lid	Vervallen
Artikel 132b, eerste lid	Artikel 10, eerste lid, BABW
Artikel 132b, tweede lid, eerste volzin	Artikel 15 BABW
Artikel 132b, tweede lid, tweede en derde volzin	Vervallen
Artikel 132b, derde lid	Vervallen
Artikel 132b, vierde lid	Vervallen
Artikel 132c, eerste lid	Artikel 10, eerste lid, BABW
Artikel 132c, tweede lid (inz. de eerste volzin van het tweede lid van artikel 132b)	Artikel 15 BABW

Artikel 132c, tweede lid (inz. artikel 132b, tweede lid, tweede en derde volzin, derde en vierde lid)	Vervallen
Artikel 133, eerste lid	Artikel 26, eerste lid, BABW
Artikel 133, tweede lid	Vervallen
Artikel 134, eerste lid	Artikel 28 BABW
Artikel 134, tweede lid	Artikel 29 BABW
Artikel 135, eerste lid	Artikelen 21, eerste lid, en 22 BABW
Artikel 135, tweede lid	Artikelen 43 en 44 BABW
Artikel 135, derde lid	Artikel 45 BABW
Artikel 135, vierde lid	Vervallen
Artikel 135, vijfde lid	Vervallen
Artikel 136, eerste lid	Vervallen
Artikel 136, tweede lid	Vervallen
Artikel 136, derde lid	Vervallen
Artikel 136, vierde lid	Vervallen
Artikel 136, vijfde lid	Vervallen
Artikel 136a	Artikel 10, eerste lid, BABW
Artikel 137, eerste lid, eerste volzin	Artikel 34, aanhef en onderdeel a, BABW
Artikel 137, eerste lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 137, tweede lid	Artikel 36 BABW
Artikel 137, derde lid	Vervallen
Artikel 137, vierde lid	Artikel 38 BABW
Artikel 137, vijfde lid	Artikel 39 BABW
Artikel 137, zesde lid	Artikel 40 BABW
Artikel 137, zevende lid	Artikel 42 BABW
Artikel 137, achtste lid	Artikel 31 BABW
Artikel 137a, eerste lid	Artikel 49 BABW
Artikel 137a, tweede lid	Artikel 50 BABW
Artikel 137a, derde lid	Artikel 51 BABW
Artikel 137a, vierde lid	Artikel 52 BABW
Artikel 137a, vijfde lid (m.u.v. laatste volzin)	Artikel 53 BABW
Artikel 137a, vijfde lid, laatste volzin	Vervallen
Artikel 137a, zesde lid	Artikel 54 BABW
Artikel 137a, zevende lid	Artikelen 46 en 47 BABW
Artikel 137b	Artikel 55 BABW
Artikel 138, eerste lid	Artikel 86 RVV 1990
Artikel 138, tweede lid	Artikel 89, eerste lid, RVV 1990
Artikel 138, derde lid	Artikel 89, tweede lid, RVV 1990
Artikel 138, vierde lid, eerste volzin	Artikel 87 RVV 1990
Artikel 138, vierde lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 138, vijfde lid	Vervallen
Artikel 139, eerste lid	Artikel 91, eerste lid, RVV 1990
Artikel 139, tweede lid	Artikel 91, tweede lid, RVV 1990
Artikel 140	Vervallen
Artikel 141, eerste lid, eerste volzin	Artikel 60 BABW
Artikel 141, eerste lid, tweede volzin	Vervallen
Artikel 141, tweede lid'	Vervallen
Artikel 141, derde lid	Vervallen
Artikel 141, vierde lid	Vervallen
Artikel 142	Artikel 98 RVV 1990
Artikel 143	Vervallen
Artikel 144	Vervallen
Artikel 145	Vervallen
Artikel 145a	Vervallen
Artikel 145b	Vervallen
Artikel 146	Artikel 120 RVV 1990
Artikel 147	Artikel 119 RVV 1990

Bijlage I RVV 1966

Bijlage II RVV 1990

Aanwijzing a
Aanwijzing b
Aanwijzing c
Aanwijzing d
Aanwijzing e
Aanwijzing f
Aanwijzing g
Aanwijzing h
Aanwijzing i
Aanwijzing j
Aanwijzing k
Aanwijzing l
Aanwijzing m
Aanwijzing n
Aanwijzing o

Aanwijzing 2
Aanwijzing 3
Vervallen
Aanwijzing 4
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Vervallen
Aanwijzing 5
Aanwijzing 1

RVV 1966	RVV 1990/BABW
Bijlage II RVV 1966	Bijlage I RVV 1990
Bord 1	Bord A1
Bord 1a	Borden A4;A3
Bord 1b	Bord A1 j° artikel 65 RVV 1990
Bord 2	Bord A2
Bord 2a	Borden A5 F9
Bord 2b	Bord A2 j° artikel 65 RVV 1990
Bord 3	Bord H1
Bord 4	Vervallen
Bord 5	Bord H2
Bord 6	Bord B1
Bord 7	Bord B2
Bord 8	Bord B3
Bord 9	Bord B6
Bord 10	Bord B7
Bord 11	Bord C1
Bord 12	Bord C2
Bord 13	Bord C3
Bord 14	Bord C4
Bord 15	Bord D1
Bord 16	Bord D2
Bord 17	Bord C6
Bord 17a	Bord C7
Bord 17b	Bord C8
Bord 18	Bord C10
Bord 19	Bord C11
Bord 20	Bord C12
Bord 21	Bord C13
Bord 22	Bord C14
Bord 23	Bord C15
Bord 24	Vervallen
Bord 25	Vervallen
Bord 26	Vervallen
Bord 27	Bord C16
Bord 28	Vervallen
Bord 29	Vervallen
Bord 30	Vervallen
Bord 31	Vervallen
Bord 32	Bord C17
Bord 33	Bord C18
Bord 34	Bord C19
Bord 35	Bord C20
Bord 36	Bord C21
Bord 37	Vervallen
Bord 38	Vervallen
Bord 39	Vervallen
Bord 40	Bord F1
Bord 41	Bord F2
Bord 42	Bord F3
Bord 43	Bord F4
Bord 44	Bord F5
Bord 45	Bord F6
Borden 46 en 47	Borden D4 t/m D7
Bord 48	Bord F7
Bord 49	Bord E1
Bord 49a	Bord E1 j° artikel 65 RVV 1990
Bord 49b	Vervallen
Bord 50a	Vervallen
Bord 50b	Vervallen
Bord 51	Bord E2
Bord 52	Bord E3
Bord 53	Bord E10
Bord 54	Bord E11
Bord 54a	Bord E5
Bord 54b	Bord E6
Bord 54c	Bord E6
Bord 54d	Bord E7
Bord 55	Bord F8
Bord 56	Vervallen

Bijlage II RVV 1966	Bijlage I RVV 1990
Bord 57a	Bord G1
Bord 57b	Bord G3
Bord 57c	Bord G5
Bord 58a	Bord G2
Bord 58b	Bord G4
Bord 58c	Bord G6
Bord 59	Bord G11
Bord 60	Bord G13
Bord 61	Bord G7
Bord 62	Vervallen
Bord 63	Vervallen
Bord 64	Vervallen
Bord 65	Bord J1
Bord 66	Bord J2
Bord 67	Bord J3
Bord 68	Bord J5
Bord 69	Bord J4
Bord 70	Bord J6
Bord 71	Bord J8
Bord 72	Bord J10
Bord 73	Bord J11
Bord 74	Vervallen
Bord 75	Bord J12
Bord 76	Bord J13
Bord 77	Bord J14
Bord 78	Bord J14
Bord 79	Bord J15
Bord 80	Bord J16
Bord 81a	Bord J17
Bord 81b	Bord J18
Bord 81c	Bord J19
Bord 81d	Vervallen
Bord 82	Bord J20
Bord 83	Bord J21
Bord 84 (inz. v.o.p.)	Bord J22
Bord 85	Bord J25
Bord 86	Bord J26
Bord 87	Bord J24
Bord 88	Bord J27
Bord 89	Bord J28
Bord 90	Bord J37
Bord 91	Bord J29
Bord 92	Bord J30
Bord 93	Bord J31
Bord 94	Bord J32
Bord 94a	Bord J33
Bord 94b	Bord J34
Bord 94c	Bord J35
Bord 94d	Bord J36
Bord 95	Vervallen
Bord 96	Bord L2
Bord 96a	Vervallen
Bord 97	Vervallen
Bord 98	Bord K14
Bord 98a	Bord C22
Bord 99	Bord E4
Bord 99a	Bord E9
Bord 99aa	Bord E9 j ^a artikel 65 RVV 1990
Bord 99ab	Bord E12
Bord 99b	Vervallen
Bord 100	Bord L4
Bord 100a	Bord L5
Bord 101a	Bord L8
Bord 101b	Bord L9
Bord 101c	Vervallen
Bord 101d	Vervallen
Bord 102	Bord L3
Bord 103	Vervallen
Bord 103a	Vervallen
Bord 103b	Vervallen

Bijlage II RVV 1966	Bijlage I RVV 1990
Bord 104	Vervallen (zie echter artikel 49, eerste lid, RVV 1990)
Bord 105	Vervallen
Bord 106	Vervallen
Bord 107	Vervallen
Bord 108	Vervallen
Bord 109	Vervallen
Bord 110	Vervallen
Bord 111	Vervallen
Bord 112	Vervallen
Bord 113	Vervallen
Bord 114	Vervallen
Bord 115	Vervallen
Bord 116	Vervallen

Deze bijlage behoort bij de Nota van Toelichting

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

RVV 1990	RVV 1966
Artikel onder a	Artikel 4, eerste lid onder g
Artikel 1 onder b	Artikel 4, eerste lid onder d
Artikel 1 onder c	Nieuw
Artikel 1 onder d	Nieuw
Artikel 1 onder e	Nieuw (zie echter artikel 121, vierde lid)
Artikel 1 onder f onder 1	Nieuw
Artikel 1 onder f onder 2	Artikel 5, tweede lid
Artikel 1 onder g	Artikel 5, eerste lid, laatste zinsnede
Artikel 1 onder h	Nieuw
Artikel 1 onder i, eerste zinsnede	Artikel 4, eerste lid onder a
Artikel 1 onder i, tweede zinsnede	Artikel 5, tweede lid
Artikel 1 onder j	Nieuw (zie echter artikel 129, eerste volzin)
Artikel 1 onder k	Nieuw
Artikel 1 onder l	Nieuw
Artikel 1 onder m	Nieuw
Artikel 1 onder n	Artikel 4, eerste lid onder h
Artikel 1 onder o	Nieuw
Artikel 1 onder p	Nieuw
Artikel 1 onder q	Nieuw
Artikel 1 onder r	Artikel 4, eerste lid onder aa
Artikel 1 onder s	Nieuw
Artikel 1 onder t	Nieuw (zie echter b.v. artikel 40, eerste lid)
Artikel 1 onder u	Artikel 4, eerste lid onder g
Artikel 1 onder v	Nieuw (zie echter b.v. artikel 129, eerste volzin)
Artikel 1 onder w	Artikel 4, eerste lid onder g ("ledig gewicht")
Artikel 1 onder x	Artikel 4, eerste lid onder f onder l
Artikel 1 onder y	Nieuw
Artikel 1 onder z	Artikel 4, eerste lid onder b
Artikel 1 onder aa	Nieuw
Artikel 1 onder ab	Nieuw
Artikel 1 onder ac	Artikel 86
Artikel 1 onder ad	Nieuw
Artikel 1 onder ae	Nieuw
Artikel 1 onder af, eerste zinsnede	Artikel 80a, tweede lid onder g onder l, VVR
Artikel 1 onder af, tweede zinsnede	Artikel 5, tweede lid
Artikel 1 onder ag	Nieuw
Artikel 1 onder ah	Nieuw
Artikel 1 onder ai	Nieuw
Artikel 1 onder aj	Artikel 5, eerste lid, tweede zinsnede
Artikel 1 onder ak	Nieuw
Artikel 1 onder al	Nieuw
Artikel 1 onder am	Nieuw
Artikel 1 onder an	Nieuw
Artikel 1 onder ao	Artikel 4, eerste lid onder c
Artikel 1 onder ap	Artikel 2
Artikel 2, eerste lid	Artikel 3a, derde lid
Artikel 2, tweede lid	Nieuw
Artikel 2, derde lid	Artikel 29, eerste lid, en tweede lid onder b
Artikel 3, eerste lid	Artikel 2
Artikel 3, tweede lid	Artikel 27, derde lid
Artikel 4, eerste lid	Artikel 28, eerste lid, eerste volzin
Artikel 4, tweede lid	Artikel 28, tweede lid, eerste volzin
Artikel 4, derde lid	Artikel 28, derde lid, eerste volzin
Artikel 5, eerste lid	Artikel 27, eerste lid, eerste volzin
Artikel 5, tweede lid	Artikel 27, eerste lid, tweede volzin
Artikel 5, derde lid	Artikel 27, tweede lid, eerste zinsnede
Artikel 6, eerste lid	Artikel 27, eerste lid, eerste volzin
Artikel 6, tweede lid	Artikel 27, eerste lid, tweede volzin
Artikel 6, derde lid	Artikel 27, tweede lid, tweede zinsnede
Artikel 7	Artikel 27a, eerste en tweede lid
Artikel 8, eerste lid	Nieuw
Artikel 8, tweede lid	Nieuw
Artikel 9	Artikel 29, eerste lid
Artikel 10, eerste lid	Artikelen 27, vierde lid, en 28, vijfde lid

RVV 1990	RVV 1966
Artikel 10, tweede lid	Artikel 128, eerste lid, tweede zinsnede
Artikel 11, eerste lid	Artikel 33, eerste lid
Artikel 11, tweede lid	Artikel 33, tweede lid
Artikel 11, derde lid	Nieuw
Artikel 11, vierde lid	Nieuw
Artikel 11, vijfde lid	Artikel 38
Artikel 12	Artikel 37, derde lid
Artikel 13, eerste lid	Artikel 23, eerste lid
Artikel 13, tweede lid	Artikel 33, derde lid
Artikel 14	Artikel 40, tweede lid
Artikel 15, eerste lid	Artikel 41
Artikel 15, tweede lid onder a	Artikel 42 onder b
Artikel 15, tweede lid onder b	Artikel 42 onder c
Artikel 15, tweede lid onder c	Artikel 42 onder c
Artikel 16	Artikel 43, eerste lid
Artikel 17, eerste lid	Artikelen 44, tweede lid onder b, 45, eerste volzin, en 48
Artikel 17, tweede lid	Artikel 44, tweede lid onder a
Artikel 18, eerste lid	Artikel 46, eerste zinsnede
Artikel 18, tweede lid	Nieuw
Artikel 18, derde lid (inz. het eerste lid m.b.t. de tram)	Artikel 46, tweede zinsnede
Artikel 18, derde lid (inz. het eerste lid m.b.t. de militaire kolonne)	Nieuw
Artikel 18, derde lid (inz. het tweede lid)	Nieuw
Artikel 19	Artikel 49, tweede lid
Artikel 20 onder a	Artikel 51, eerste lid
Artikel 20 onder b (inz. bromfietsen)	Artikel 54 onder a
Artikel 20 onder b (inz. invalidervoertuigen met motor)	Artikel 54 onder a j ^o artikel 3a, tweede lid
Artikel 21 onder a	Artikel 52, eerste lid
Artikel 21 onder b (inz. bromfietsen)	Artikel 54 onder b
Artikel 21 onder b (inz. invalidervoertuigen met motor)	Artikel 54 onder b j ^o artikel 3a, tweede lid
Artikel 22 onder a (inz. vrachtauto's en autobussen)	Artikel 53 onder a
Artikel 22 onder a (inz. motorvoertuigen met aanhangwagen)	Artikel 53 onder c en d
Artikel 22 onder b	Artikel 18, tweede lid onder e, WVR
Artikel 23, eerste lid onder a	Nieuw
Artikel 23, eerste lid onder b (inz. fietsstrook)	Artikel 81, tweede lid onder a
Artikel 23, eerste lid onder b (inz. stilstaan langs een fietsstrook)	Artikel 81, tweede lid onder j
Artikel 23, eerste lid onder c (op oversteekplaatsen)	Artikel 81, tweede lid onder b
Artikel 23, eerste lid onder c (inz. stilstaan binnen 5 meter van een oversteekplaats)	Artikel 81, tweede lid onder g
Artikel 23, eerste lid onder d	Artikel 81, tweede lid onder d
Artikel 23, eerste lid onder e	Artikel 81, tweede lid onder f (m.u.v. laatste zinsnede)
Artikel 23, eerste lid onder f	Nieuw
Artikel 23, eerste lid onder g	Nieuw
Artikel 23, tweede lid	Artikel 81, tweede lid onder f, laatste zinsnede
Artikel 24, eerste lid onder a	Artikel 83 onder a
Artikel 24, eerste lid onder b (inz. inrit)	Nieuw
Artikel 24, eerste lid onder b (inz. uitrit)	Artikel 83 onder c
Artikel 24, eerste lid onder c	Artikel 83 onder c
Artikel 24, eerste lid onder d (inz. categorieën voertuigen en wijze van parkeren)	Artikel 83 onder h
Artikel 24, eerste lid onder d (inz. dagen en uren)	Nieuw
Artikel 24, eerste lid onder e	Artikel 126
Artikel 24, tweede lid	Nieuw
Artikel 25, eerste lid onder a	Artikel 84, eerste lid onder a en b
Artikel 25, eerste lid onder b	Artikel 84, eerste lid onder d
Artikel 25, tweede lid	Artikel 84, tweede lid
Artikel 25, derde lid	Nieuw
Artikel 25, vierde lid	Artikel 84, eerste lid onder a en b
Artikel 26	Artikel 84a
Artikel 27	Artikel 82, tweede lid

Artikel 28	Artikel 56, eerste lid
Artikel 29	Artikel 58, tweede lid
Artikel 30	Artikel 58, derde lid
Artikel 31	Artikel 58, tweede en derde lid
Artikel 32, eerste lid	Artikelen 61, eerste lid, en 62
Artikel 32, tweede lid onder a	Nieuw
Artikel 32, tweede lid onder b	Artikel 61, tweede lid onder c
Artikel 32, tweede lid onder c	Artikel 61, tweede lid onder d
Artikel 32, derde lid	Artikel 65
Artikel 33 (inz. achterlicht)	Artikel 68, eerste lid
Artikel 33 (inz. verlichting achterkentekenplaat)	Artikel 65 j ^o artikel 61, eerste lid
Artikel 33 (inz. zij licht)	Artikel 68, tweede lid
Artikel 34, eerste lid	Artikel 63, eerste lid
Artikel 34, tweede lid	Artikel 64a
Artikel 35 (inz. fietsers en bromfietsers)	Artikelen 70 en 71, tweede en derde lid
Artikel 35 (inz. bestuurders van een invalidervoertuig)	Artikel 71a, eerste t/m derde lid
Artikel 35 (inz. wagens)	Artikel 71, eerste lid
Artikel 36	Artikel 72, eerste lid
Artikel 37	Artikel 73, eerste lid
Artikel 38	Artikel 66, eerste lid
Artikel 39	Artikel 68, derde lid
Artikel 40	Artikel 74
Artikel 41	Artikel 63, derde lid
Artikel 42, eerste lid	Artikel 87, tweede lid
Artikel 42, tweede lid	Artikel 87, eerste lid
Artikel 43, eerste lid	Artikel 88, eerste lid
Artikel 43, tweede lid	Artikel 82, tweede lid, eerste volzin
Artikel 43, derde lid	Artikel 88, tweede lid, tweede volzin; artikel 87, derde lid
Artikel 43, vierde lid	Artikel 88, derde lid
Artikel 44	Artikel 88a, eerste zinsnede
Artikel 45, eerste lid	Artikel 88b, eerste volzin
Artikel 45, tweede lid	Artikel 88c
Artikel 46	Artikel 88e, eerste lid
Artikel 47	Artikel 89
Artikel 48	Artikel 90
Artikel 49, eerste lid	Artikel 15, tweede lid
Artikel 49, tweede lid (inz. oversteken)	Artikel 100, eerste lid, tweede gedeelte
Artikel 49, tweede lid (inz. op het punt staan over te steken)	Nieuw
Artikel 49, derde lid	Artikel 100, tweede lid
Artikel 49, vierde lid	Nieuw
Artikel 50	Artikel 30, eerste lid, eerste volzin
Artikel 51, eerste lid	Artikel 19, derde lid
Artikel 51, tweede lid	Artikel 19, vierde lid
Artikel 52	Artikel 39
Artikel 53	Artikel 96, eerste lid
Artikel 54	Artikel 16
Artikel 55 (m.u.v. inhalen)	Nieuw
Artikel 55 (inz. inhalen)	Artikel 35, eerste lid
Artikel 56, eerste lid	Artikel 16a, eerste lid, eerste volzin
Artikel 57 (inz. bromfietsers)	Artikel 93 onder f
Artikel 57 (inz. bestuurders van een invalidervoertuig)	Artikel 98
Artikel 58, eerste lid	Artikel 98, eerste en derde lid
Artikel 58, tweede lid	Artikel 78, vierde lid, eerste volzin
Artikel 58, derde lid	Artikel 78, tweede lid, en derde lid, aanhef
Artikel 59, eerste lid	Artikel 95a, eerste lid, en tweede lid onder I t/m III
Artikel 59, tweede lid	Artikel 95a, derde lid, eerste volzin
Artikel 59, derde lid	Artikel 95a, tweede lid onder VIII
Artikel 59, vierde lid	Nieuw
Artikel 59, vijfde lid	Artikel 95a, vierde lid
Artikel 60, eerste lid (inz. motorfietsers)	Artikel 94a, eerste lid
Artikel 60, eerste lid (inz. bromfietsers)	Artikel 97a, eerste lid
Artikel 60, eerste lid (inz. goedkeuring helmen en vaststelling goedkeuringsmerk m.b.t. bromfietsers)	Artikel 94a, tweede lid

RVV 1990	RVV 1966
Artikel 60, eerste lid (inz. goedkeuring helmen en vaststelling goedkeuringsmerk m.b.t. motorfietzers)	Artikel 97a, tweede lid
Artikel 60, tweede lid	Artikel 94a, derde lid
Artikel 61	Artikelen 92, derde lid, en 94, eerste lid, tweede en derde volzin
Artikel 62	Artikel 8
Artikel 63	Artikel 9, tweede lid
Artikel 64	Nieuw
Artikel 65, eerste lid	Nieuw
Artikel 65, tweede lid	Nieuw
Artikel 65, derde lid	Nieuw (zie echter wat de borden E1 en E2 betreft het onderschrift onder de borden 49 en 51)
Artikel 65, vierde lid	Nieuw (zie echter wat de borden E1 en E2 betreft het onderschrift onder de borden 49 en 51)
Artikel 66	Nieuw
Artikel 67, eerste lid	Artikel 121, eerste lid
Artikel 67, tweede lid	Nieuw
Artikel 67, derde lid	Nieuw
Artikel 67, vierde lid	Nieuw
Artikel 68, eerste lid	Artikel 110, eerste lid
Artikel 68, tweede lid	Artikel 110, tweede lid
Artikel 68, derde lid	Artikel 110, vijfde lid
Artikel 68, vierde lid	Artikel 110, zesde lid
Artikel 68, vijfde lid	Nieuw
Artikel 68, zesde lid	Nieuw
Artikel 69, eerste lid	Artikel 110a, eerste lid
Artikel 69, tweede lid (inz. tweede t/m vierde lid van artikel 67)	Artikel 110a, tweede lid
Artikel 69, tweede lid (inz. vijfde en zesde lid van artikel 67)	Nieuw
Artikel 70, eerste lid	Artikel 111a, eerste lid
Artikel 70, tweede lid	Artikel 111a, tweede lid
Artikel 70, derde lid	Artikel 111a, derde lid
Artikel 71 onder a	Artikel 113 onder a
Artikel 71 onder b	Artikel 113 onder b
Artikel 72	Artikel 114, eerste lid
Artikel 73 onder a (inz. groene pijl)	Artikel 111, eerste lid onder a
Artikel 73 onder a (inz. bord A3)	Artikel 111, eerste lid onder b
Artikel 73 onder b	Artikel 111, eerste lid onder d
Artikel 73 onder c	Artikel 111, eerste lid onder e
Artikel 73 onder d	Artikel 111, eerste lid onder f
Artikel 74, eerste lid	Artikel 112
Artikel 74, tweede lid	Nieuw
Artikel 75	Artikel 116
Artikel 76, eerste lid	Artikel 122, eerste lid, eerste volzin
Artikel 76, tweede lid	Artikel 122, derde lid
Artikel 77	Nieuw
Artikel 78	Artikel 123
Artikel 79	Artikel 127
Artikel 80	Nieuw
Artikel 81	Artikel 129, eerste volzin
Artikel 82, eerste lid	Artikel 7, eerste lid
Artikel 82, tweede lid	Artikel 7, tweede lid
Artikel 83 (inz. rode lamp)	Artikel 106, eerste lid onder b
Artikel 83 (inz. transparant)	Artikel 106, eerste lid onder c
Artikel 84	Artikel 9, eerste lid
Artikel 85, eerste lid	Artikel 84b, aanhef en onder a, b en c onder l
Artikel 85, tweede lid	Artikel 84b onder c onder 2
Artikel 86	Artikel 84e
Artikel 87	Artikel 138, eerste lid
Artikel 88	Artikel 138, vierde lid
Artikel 89 (inz. artikel 59, eerste lid)	Artikel 95a, vijfde lid
Artikel 89 (inz. artikel 59, tweede lid)	Artikel 95, vierde lid
Artikel 90, eerste lid	Artikel 138, tweede lid
Artikel 90, tweede lid	Artikel 138, derde lid
Artikel 91	Nieuw

RVV 1990	RVV 1966
Artikel 92, eerste lid (inz. overtreding van artikelen)	Artikel 139, eerste lid
Artikel 92, eerste lid (inz. overtreding van voorschriften bij ontheffingen en vrij stellingen)	Nieuw
Artikel 92, tweede lid	Artikel 139, tweede lid
Artikelen 93 en 94	Nieuw
Artikel 95	Artikel 111 bij koninklijk besluit van 7 juli 1988
Artikelen 96 t/m 98	Nieuw
Artikel 99	Artikel 142
Artikelen 100 t/m 118	Nieuw
Artikel 119	Nieuw
Artikel 120	Artikel 147
Artikel 121	Artikel 146

Bijlage I RVV 1990

Bijlage II RVV 1966

Bord A1	Bord 1
Bord A2	Bord 2
Bord A3	Bord 1a, tweede model
Bord A4	Bord 1a, eerste model
Bord A5	Bord 2a, eerste model
Bord B1	Bord 6
Bord B2	Bord 7
Bord B3	Bord 8
Bord B4	Bord 8 (onderschrift)
Bord B5	Bord 8 (onderschrift)
Bord B6	Bord 9
Bord B7	Bord 10
Bord C1	Bord 11
Bord C2	Bord 12
Bord C3	Bord 13
Bord C4	Bord 14
Bord C5	Nieuw
Bord C6	Bord 17
Bord C7	Bord 17a
Bord C8	Bord 17b
Bord C9	Nieuw
Bord C10	Bord 18
Bord C11	Bord 19
Bord C12	Bord 20
Bord G13	Bord 21
Bord C14	Bord 22
Bord C15	Bord 23
Bord C16	Bord 27
Bord C17	Bord 32
Bord C18	Bord 33
Bord C19	Bord 34
Bord C20	Bord 35
Bord C21	Bord 36
Bord C22	Bord 98a
Bord D1	Bord 15
Bord D2	Bord 16
Bord D3	Nieuw
Bord D4	Nieuw
Bord D5	Nieuw
Bord D6	Nieuw
Bord D7	Nieuw
Bord E1	Bord 49
Bord E2	Bord 51
Bord E3	Bord 52
Bord E4	Bord 99
Bord E5	Bord 54a
Bord E6	Borden 54b en 54c
Bord E7	Bord 54d
Bord E8	Nieuw
Bord E9	Bord 99a
Bord E10	Bord 53
Bord E11	Bord 54
Bord E12	Bord 99b
Bord E13	Nieuw
Bord F1	Bord 40
Bord F2	Bord 41
Bord F3	Bord 42
Bord F4	Bord 43
Bord F5	Bord 44
Bord F6	Bord 45
Bord F7	Bord 48
Bord F8	Bord 55
Bord F9	Bord 1a, tweede model
Bord F10	Aanwijzing n
Bord G1	Bord 57a
Bord G2	Bord 58a
Bord G3	Bord 57b
Bord G4	Bord 58b

Bijlage I RVV 1990	Bijlage II RVV 1966
Bord G5	Bord 57c
Bord G6	Bord 58c
Bord G7'	Bord 61
Bord G8	Nieuw
Bord G9	Nieuw
Bord G10	Nieuw
Bord G11	Bord 59
Bord G12	Nieuw
Bord G13	Bord 60
Bord G14	Nieuw
Bord H1	Bord 3
Bord H2	Bord 5
Bord J1	Bord 65
Bord J2	Bord 66
Bord J3	Bord 67
Bord J4	Bord 69
Bord J5	Bord 68
Bord J6	Nieuw
Bord J7	Bord 70
Bord J8	Bord 71
Bord J9	Nieuw
Bord J10	Bord 72
Bord J11	Bord 73
Bord J12	Bord 75
Bord J13	Bord 76
Bord J14	Borden 77 en 78
Bord J15	Bord 79
Bord J16	Bord 80
Bord J17	Bord 81a
Bord J18	Bord 81b
Bord J19	Bord 81c
Bord J20	Bord 82
Bord J21	Bord 83
Bord J22	Bord 84 (m.b.t. onderschrift)
Bord J23	Nieuw
Bord J24	Bord 87
Bord J25	Bord 85
Bord J26	Bord 86
Bord J27	Bord 88
Bord J28	Bord 89
Bord J29	Bord 91
Bord J30	Bord 92
Bord J31	Bord 93
Bord J32	Bord 94
Bord J33	Bord 94a
Bord J34	Bord 94b
Bord J35	Bord 94c
Bord J36	Bord 94d
Bord J37	Bord 90
Bord K1	Nieuw
Bord K2	Nieuw
Bord K3	Nieuw
Bord K4	Nieuw
Bord K5	Nieuw
Bord K6	Nieuw
Bord K7	Nieuw
Bord K8	Nieuw
Bord K9	Nieuw
Bord K10	Nieuw
Bord K11	Nieuw
Bord K12	Nieuw
Bord K13	Nieuw
Bord K14	Bord 98
Bord L1	Nieuw
Bord L2	Bord 96
Bord L3	Bord 102
Bord L4	Bord 100
Bord L5	Bord 100a
Bord L6	Nieuw
Bord L7	Nieuw
Bord L8	Bord 101a

Bord L9
Bord L10
Bord L11
Bord L12

Bord 101b
Nieuw
Nieuw
Nieuw

verkeersregels en
verkeerstekens 1990
Bijlage I – Verbetering

Bijlage I RVV 1990	Bijlage II RVV 1966
Bijlage II RVV 1990	Bijlage I RVV 1966
Aanwijzing I	Aanwijzing o
Aanwijzing 2	Aanwijzing a
Aanwijzing 3	Aanwijzing b
Aanwijzing 4	Aanwijzing d
Aanwijzing 5	Nieuw

Deze bijlage behoort bij de Nota van Toelichting

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen