



497

Besluit van 17 september 1991, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juni 1991, nr. RVR 93205, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

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

De Raad van State gehoord (advies van 3 september 1991, nr. W09.91.0294.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 september 1991, nr. RV 103236, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 1990, 459) worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. In artikel 1 vervallen de onderdelen q en ah.

B. Aan artikel 18 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt:

3. Het eerste en het tweede lid gelden niet voor bestuurders van een tram.

C. Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. De laatste volzin van het tweede lid vervalt.

2. In het vierde lid wordt de zinsnede «indien zij zijn gezeten in een door Onze Minister goedgekeurd kinderzitje» vervangen door: indien zij gebruik maken van een door Onze Minister goedgekeurd kinderbeveiligingsmiddel

D. Artikel 71, onderdeel a, komt te luiden:

a. wit knipperlicht: er nadert geen trein;

E. Artikel 82 komt te luiden:

Artikel 82. 1. Weggebruikers zijn verplicht de aanwijzingen op te volgen die mondeling of door middel van gebaren worden gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare ambtenaren.

2. Bij het geven van aanwijzingen door middel van gebaren worden, voor zover mogelijk, de in bijlage II vastgestelde aanwijzingen gegeven.

3. Bestuurders zijn tevens verplicht de in bijlage II, onderdeel 8, vastgestelde aanwijzing om te stoppen op te volgen die wordt gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare verkeersbrigadiers.

F. Het eerste lid van artikel 85 komt te luiden:

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, indien niet langer wordt geparkeerd dan drie uren, de artikelen 24, eerste lid onderdeel e, 46 en 62, voor zover het betreft bord E1 van bijlage I.

G. Van Hoofdstuk VI Ontheffingen en vrijstellingen, komt de titel van paragraaf 3 te luiden:

Paragraaf 3. Autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen

H. In het eerste lid van artikel 92, wordt na «62, met uitzondering van verkeersbord C22 van bijlage I,» ingevoegd: 68, zesde lid,

I. Aan artikel 93 wordt een volzin toegevoegd, die luidt:

Tot die datum is artikel 23, eerste lid onderdeel g, niet van toepassing 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, mits niet langer dan drie uren wordt geparkeerd, en bestuurders van een motorvoertuig duidelijk zichtbaar een parkeerschijf voeren waarop het tijdstip waarop met parkeren is begonnen wordt aangegeven.

J. De tweede volzin van de aanhef van artikel 96 komt te luiden:

Zij hebben de betekenis die is toegekend aan de overeenkomstige in de linker kolom genoemde borden opgenomen in bijlage I van het RVV 1990, uitgezonderd de in de rechterkolom genoemde borden 46 en 47 die de betekenis behouden die daaraan is toegekend in het in de eerste volzin bedoelde reglement.

Artikel II

In de bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 behorende bijlagen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. In bijlage I wordt in de tekst bij de verkeersborden J10 en J11 het woord «slagbomen» vervangen door: overwegbomen

B. In bijlage II worden, onder vernummering van onderdeel 5 tot onderdeel 8, na onderdeel 4, de volgende onderdelen ingevoegd:

Aanwijzing

Omschrijving

5



Stopteken voor het verkeer dat de verkeersregelaar van rechts nadert

Aanwijzing

Omschrijving

6



Stopteken voor het verkeer in de vrije richtingen
Opletten voor het verkeer in de stopgezette richtingen
Kruispunt vrijmaken

Aanwijzing

Omschrijving

7



Teken tot snelheid verminderen

Artikel III

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 1990, 460) wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 12, onderdeel a, wordt de zinsnede «uitgezonderd de borden C22, E4, indien op een onderbord de wijze waarop parkeren dient te geschieden wordt aangegeven, E9 en E12», vervangen door: uitgezonderd de borden C22, E4, tenzij op een onderbord de categorie waarop het bord betrekking heeft, de wijze waarop parkeren dient te

geschieden dan wel de dagen of uren waarop het bord geldt, wordt aangegeven, E9, E12 en E13.

Artikel IV

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

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

's-Gravenhage, 17 september 1991

Beatrix

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

Uitgegeven de *achtste* oktober 1991

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

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

Bij de voorbereiding van de invoering van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 1990, 459) (RVV 1990) is gebleken dat het wenselijk is het reglement op een aantal punten te wijzigen. Het betreft hoofdzakelijk wijzigingen van technische aard. Daarnaast bevat dit besluit een drietal meer inhoudelijke wijzigingen: het vervallen van de inrit en uitrit definities, het gebruik van autogordels en een wijziging in de bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen aan weggebruikers. Ten slotte wordt met dit besluit een onjuistheid weggenomen in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 1990, 460) (BABW). De meer inhoudelijke wijzigingen zullen in dit algemeen deel van de toelichting worden besproken.

Inrit en uitrit

Rond de vraag of er bij een aansluiting van ondergeschikt belang op een weg, sprake is van een in- of uitrit, heeft in het verleden dikwijls onduidelijkheid bestaan. In een aantal gevallen moest de rechter er aan te pas komen om uiteindelijk het beslissende woord te spreken. Om aan die onduidelijkheid een einde te maken was in het RVV 1990 een definitie van in- en uitrit opgenomen. Daarmee werden deze begrippen wettelijk vastgelegd. Ingevolge artikel 1, onderdelen q en ah, werd onder inrit respectievelijk uitrit verstaan: toe- of uitgang naar een gebouw of besloten erf; een toe- of uitgang door middel van een verlaagd trottoir of een verlaagde trottoirband vormt eveneens een in- of uitrit.

Bij de voorbereiding van de invoering van het RVV 1990 is echter gebleken dat deze definities niet toereikend zijn. De in- en uitritconstructies die de laatste jaren, mede op basis van door de rechter geformuleerde criteria, worden toegepast vallen niet steeds onder deze definities. Met name de bij die constructies op grote schaal gebruikte zogenaamde «inritblokken» leveren problemen op. Daarom is overwogen ook de constructie door middel van inritblokken in de definities op te nemen. De problemen zouden daardoor echter maar gedeeltelijk worden weggenomen. Nog talloze andere, onmiskenbaar als in- of uitrit aan te merken constructies zouden daarmee nog niet onder de definities vallen.

Voorts bleek ook dat het onderdeel van de definities waarbij de in- of uitrit-status wordt verleend aan het feit dat de aansluiting een toe- of uitgang biedt tot een gebouw of een besloten erf, niet tot de gewenste duidelijkheid leidt. Dit laatste omdat voor de weggebruiker niet steeds waarneembaar is of een toe- of uitgang die beperkte bestemming heeft en voorts omdat in identieke situaties die bestemming kan verschillen. Daarmee zou de status van de aansluiting en daarmee het van de weggebruiker verwachte gedrag, ontkoppeld worden van waarneembare omstandigheden.

Door deze problemen begonnen de bezwaren van de definities – voor de weggebruiker als in- of uitrit ervaren aansluitingen blijken juridisch geen in- of uitrit te zijn – zwaarder te wegen dan de voordelen die ermee werden beoogd. Dat is aanleiding geweest om bij nader inzien de aanvankelijk opgenomen definities te schrappen.

Onderkend wordt dat daardoor de oude problemen niet worden opgelost. Opnieuw zal moeten worden teruggevallen op de jurisprudentie. Uit de verscheidenheid waarin in- en uitritten kunnen voorkomen blijkt evenwel dat er in feite geen andere mogelijkheid is. Juist de uiterlijk waarneembare kenmerken maken een aansluiting tot in- of uitrit. Dat zich daarbij ook twijfelgevallen kunnen voordoen – een overigens in het verkeer vaker voorkomend fenomeen – is onvermijdelijk. Een en ander neemt niet weg dat in het kader van het ten behoeve van de

wegbeheerders op te zetten flankerend beleid, een groot deel van die onzekerheid kan worden weggenomen door richtlijnen te geven voor een uniforme uitvoering van in- en uitritten. Ook in het verleden heeft reeds overleg met de wegbeheerders bestaan over die uitvoering.

Bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen

Het RVV 1990 beperkt de bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen aan weggebruikers door onder meer de politie, tot die aanwijzingen die zijn opgenomen in de bij dat reglement behorende bijlage II. Het betreft de meest voorkomende gebaren die door de politie worden gebruikt bij regeling van het verkeer op met name kruispunten.

Bij de opleiding van de politie in het kader van het nieuwe RVV, bleek dat het aantal in de bijlage opgenomen aanwijzingen die nodig zijn voor een goede regeling van het verkeer, ontoereikend is. Wat zich echter nog sterker deed gevoelen was het ontbreken van de, onder het oude RVV wel bestaande, mogelijkheid andere aanwijzingen te geven dan die welke in bijlage II waren opgenomen alsmede het geven van mondelinge aanwijzingen. Hierbij kan worden gedacht aan aanwijzingen ter geleiding van het verkeer in andere situaties dan op kruispunten. Veel voorkomende voorbeelden zijn wellicht de motoragent die op een autosnelweg het verkeer naar een andere rijstrook dirigeert en de, eventueel mondeling gegeven, aanwijzingen bij afsluitingen van wegen.

Hoewel het aantal te geven aanwijzingen met het oog op de kenbaarheid en daarmee tevens de rechtszekerheid voor de burger sterk was beperkt, blijkt het bij nader inzien voor een goed functioneren van de politie toch noodzakelijk het aantal in bijlage II opgenomen aanwijzingen met een drietal uit te breiden en voorts de in het verleden bestaande mogelijkheid tot het geven van niet in bijlage II vastgestelde aanwijzingen opnieuw te openen. De wijzigingen van artikel 82 voorzien daar in.

Kinderbeveiligingsmiddelen

In artikel 59 van het RVV 1990 is het gebruik van autogordels geregeld. Daarbij is in het tweede lid bepaald dat naast de bestuurder van een motorvoertuig gezeten passagiers de voor hen bestemde autogordel moeten gebruiken met dien verstande dat kinderen beneden de 12 jaren een driepuntsgordel als heupgordel mogen gebruiken. In het vierde lid is vervolgens bepaald dat het gebruik van een autogordel niet verplicht is voor kinderen jonger dan 12 jaren die worden vervoerd in een kinderzitje.

Het bepaalde dat kinderen beneden de 12 jaren een driepuntsgordel als heupgordel mogen gebruiken hield verband met de lengte van deze jeugdige personen. Er werd vanuit gegaan dat voor een aantal kinderen – met name in de leeftijdsgroep tussen 4 en 12 jaren – een kinderzitje niet meer bruikbaar zou zijn terwijl het dragen van een driepuntsgordel gevaar op zou kunnen leveren. Het diagonale gedeelte van de gordel kan dan immers precies ter hoogte van de halsstreek zitten.

Inmiddels is de ontwikkeling van kinderbeveiligingsmiddelen voortgeschreden. Er zijn goedgekeurde systemen beschikbaar gekomen waarmee voor verschillende leeftijdscategorieën tot 12 jaren een optimale bescherming wordt gewaarborgd. Deze systemen variëren van babyzitjes (0 tot 9 maanden) tot kinderzitjes (9 maanden tot 4 jaren) en kindergordels, tafeltjes of zittingverhogers (vanaf 4 jaren); ze dienen in bijna alle gevallen in combinatie met de aanwezige gordels te worden gebruikt. Het gebruik van deze speciaal voor kinderen ontwikkelde beveiligingsmiddelen verdient de voorkeur boven het gebruik van een driepuntsgordel als heupgordel. In verband daarmee is de laatste volzin van het tweede lid vervallen en is in het vierde lid het woord «kinderzitje» vervangen door het, zowel het kinderzitje als de andere hiervoor genoemde systemen omvattende, begrip «kinderbeveiligingsmiddel».

II. Artikelen

Artikel I, onderdeel B

Artikel 18 van het RVV 1990 regelt de onderlinge positie van afslaand verkeer. Evenals zulks het geval was in het RVV 1966, wordt beoogd dat bestuurders van trams die afslaan voor mogen gaan ten opzichte van ander verkeer. In de nota van toelichting bij het RVV 1990 (blz. 102) is op deze bijzondere positie van bestuurders van trams gewezen. Verzuimd is dit in dit artikel tot uitdrukking te brengen. De toevoeging van een derde lid aan artikel 18 heft deze omissie op.

Artikel I, onderdeel D en Artikel II, onderdeel A

De in deze onderdelen opgenomen wijzigingen – de betekenis van het witte knipperlicht bij spoorwegovergangen en de betekenis van de verkeersborden J10 en J11 – strekken ertoe de terminologie in overeenstemming te brengen met het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (Stb. 1977, 152).

Artikel I, onderdelen F en I

In artikel 85 is een aantal uitzonderingen voor invaliden opgenomen. Onder meer is het bestuurders van een motorvoertuig die beschikken over een invalidenparkeerkaart en bestuurders van een invalidervoertuig toegestaan gedurende maximaal drie uren te parkeren op plaatsen waar ingevolge bord E1 (parkeerverbod) een parkeerverbod geldt. Diezelfde faciliteit werd niet geboden indien een parkeerverbod op grond van een ter plaatse aangebrachte gele streep geldt. Bij het mondeling overleg met de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat over het RVV 1990 en het BABW op 22 januari 1991 (Kamerstukken II, 1990–1991, 20 935, nr. 10), zegde ik reeds toe deze ongelijkheid weg te nemen. Deze wijziging voorziet daar in.

De in verband met de uitbreiding van de toepassingsmogelijkheden van gele strepen en de gewijzigde betekenis van de doorgetrokken gele streep in het RVV 1990 opgenomen overgangsbepaling in artikel 93, is aan vorengenoemde wijziging aangepast.

Artikel I, onderdeel H

Fietsers, bromfietsers en bestuurders van invalidervoertuigen die, daar waar dat ingevolge het vijfde lid van artikel 68 van het RVV 1990 is toegestaan, bij een geel of rood verkeerslicht rechts afslaan, moeten het overige verkeer ter plaatse voor laten gaan. Handelen in strijd met dit laatste was, evenals bij het negeren van bij voorbeeld het rode licht, strafbaar gesteld als handelen in strijd met een verkeersteken dat een gebod of verbod inhoudt. Bij nader inzien verdient het de voorkeur een dergelijke overtreding zelfstandig strafbaar te stellen. De wijziging van artikel 92 voorziet daar in.

Artikel I, onderdeel J

De in artikel 96 van het RVV 1990 toegekende betekenis aan de borden 46 en 47 van bijlage II van het RVV 1966 kan aanleiding geven tot misverstanden. De toevoeging aan de tweede volzin van de aanhef van artikel 96 strekt ertoe mogelijke misverstanden weg te nemen door te bepalen, dat geplaatste borden volgens model 46 en 47 van bijlage II van het RVV 1966 de betekenis houden die daaraan in het RVV 1966 was toegekend.

Artikel III

Van de verkeersborden waarvoor bij de plaatsing of verwijdering een verkeersbesluit moet worden genomen, dient het bord E4 dat een

algemene parkeerplaats aanduidt, te worden uitgezonderd. Dit bord houdt in beginsel immers geen ge- of verboden voor de weggebruiker in. Dat ligt anders indien de algemene bevoegdheid te parkeren door middel van een onderbord wordt beperkt. In dat geval is er wel aanleiding tot het nemen van een verkeersbesluit. Abusievelijk werd juist dan het verkeersbesluit niet vereist. Met deze wijziging wordt die onjuistheid weggenomen. Voorts is het ten onrechte niet in de opsomming opgenomen bord E13 toegevoegd.

Artikel IV

Bij koninklijk besluit zal dit besluit tegelijk met het RVV 1990 en het BABW in werking treden.

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