



815

Besluit van 16 november 1994, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en enkele andere koninklijke besluiten

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 11 mei 1994, nr. RV 173203, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de Wegenverkeerswet 1994 en de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 20 september 1994, nr. W09.94.0300);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 november 1994, nr. RV 186017, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel f, onder 2, komt te luiden:

2. voor zover het betreft een motorvoertuig voor het besturen waarvan een rijbewijs B, C, D of E is vereist en dat is voorzien van een dubbele bediening, 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 131, eerste lid, van de wet;

2. Onderdeel h komt te luiden:

h. bevoegd gezag: gezag als bedoeld in artikel 18, eerste lid, van de wet;

3. Onderdeel i komt te luiden:

i. bromfiets: voertuig op twee of drie wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km per uur, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor, en niet zijnde een invaliden-voertuig; voertuigen die op de krachtens artikel 5.6.1, tweede lid, van het Voertuigreglement vastgestelde wijze zijn voorzien van één of twee in dat artikel bedoelde gele platen, worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld met bromfietsen; als bromfietsen worden voorts aangemerkt vierwielige motorvoertuigen:

- a. met een ledige massa van minder dan 350 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen,
- b. met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km per uur en
- c. uitgerust met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of uitgerust met een ander type motor met een netto maximum vermogen van ten hoogste 4 kW;

4. Onderdeel r komt te luiden:

r. invaliden-voertuig: voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een invalide, niet breder is dan 1,10 meter en niet is uitgerust met een motor, dan wel is uitgerust met een motor waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 45 km per uur bedraagt, en geen bromfiets is;

5. Onderdeel u vervalt.

6. Onderdeel w vervalt.

7. Na onderdeel aa wordt een onderdeel ingevoegd, dat luidt:

aab. overweg: kruising van een weg en een railweg die wordt aangeduid door middel van bord J12 of J13 van bijlage 1;

8. Onderdeel af komt te luiden:

af. snorfiets: bromfiets die blijkt een daarop aangebracht merk als bedoeld in artikel 5.6.1, eerste lid, van het Voertuigreglement is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur; voertuigen die op de krachtens artikel 5.6.1, tweede lid, van het Voertuigreglement vastgestelde wijze zijn voorzien van één of twee in dat artikel bedoelde oranje platen worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld met snorfietsen;

9. Onderdeel ao komt te luiden:

ao. vrachtauto: motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg;

10. Met vervanging van de punt aan het slot van onderdeel ap door een punt-komma, wordt een onderdeel toegevoegd, dat luidt:

aq. wet: Wegenverkeerswet 1994.

B

Het tweede lid van artikel 2 komt te luiden:

2. De regels van dit besluit betreffende voetgangers zijn voorts mede van toepassing op personen die te voet een motorfiets, bromfiets of fiets aan de hand meevoeren, alsmede op personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen.

C

Aan artikel 5 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt:

4. Bestuurders van fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter, mogen de rijbaan gebruiken.

D

Aan artikel 6 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt:

4. Bestuurders van bromfietsen op meer dan twee wielen en bromfietsen met aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter, mogen de rijbaan gebruiken.

E

Het eerste lid van artikel 10 komt te luiden:

1. Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8, gebruiken de rijbaan. Zij mogen voor het parkeren van hun voertuig tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad of het ruiterspad.

F

Onderdeel c van het tweede lid van artikel 15 komt te luiden:

c. fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidervoertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee, verlenen op kruispunten van wegen van gelijke orde voorrang aan bestuurders van een motorvoertuig.

G

Na artikel 15 wordt een paragraaf 5a ingevoegd, die luidt:

Paragraaf 5a. Gedrag bij overwegen

Artikel 15a

1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken.

2. Bij overwegen laten weggebruikers een railvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

H

Onderdeel b van artikel 22 komt te luiden:

b. voor landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid, als bedoeld in artikel 1.1 van het Voertuigreglement, 25 km per uur.

I

Onderdeel a van het eerste lid van artikel 23 komt te luiden:

a. op een kruispunt of een overweg;

J

Onderdeel d van het eerste lid van artikel 24 komt te luiden:

d. op een parkeergelegenheid voor zover zijn voertuig niet behoort tot de op het onderbord aangegeven categorie voertuigen, op een andere

wijze dan op het onderbord is aangegeven, dan wel op de dagen of uren waarop dit blijkens het onderbord is verboden en

K

Artikel 25 komt te luiden:

Artikel 25

1. Het is verboden in een parkeerschijf-zone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.

2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep, is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan, indien het motorvoertuig overeenkomstig het door Onze Minister bepaalde is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf, waarop het tijdstip staat aangegeven waarop met parkeren is begonnen en de toegestane parkeerduur niet is verstreken.

L

Aan artikel 26 wordt, met vervanging van het woord «of» aan het slot van onderdeel a door een punt-komma en van de punt aan het slot van onderdeel b door het woord «of», een onderdeel toegevoegd, dat luidt:

c. indien de invalidenparkeerplaats is gereserveerd voor een bepaald voertuig, dat voertuig.

M

Het tweede lid van artikel 29 komt te luiden:

2. Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende het blauwe zwaai- of knipperlicht en de meertonige hoorn.

N

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt een volzin toegevoegd die luidt:

De in artikel 29 genoemde bestuurders mogen in die gevallen in plaats van geel zwaai- of knipperlicht, blauw zwaai- of knipperlicht voeren.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende het gele zwaai- of knipperlicht en de werkzaamheden en omstandigheden waarbij deze signalen worden gevoerd.

O

Artikel 31 komt te luiden:

Artikel 31

Signalen mogen niet worden gegeven in andere gevallen of op andere wijze dan in deze paragraaf is toegestaan.

P

In artikel 33 wordt de zinsnede «het in het Wegenverkeersreglement voorgeschreven zijlicht» vervangen door: het in het Voertuigreglement voorgeschreven stadslucht

Q

In het eerste lid van artikel 34 wordt de tweede volzin geschrapt.

R

In artikel 39 wordt de zinsnede «het in het Wegenverkeersreglement voorgeschreven zijlicht» vervangen door: het in het Voertuigreglement voorgeschreven stadslicht

S

In artikel 41 wordt de zinsnede «verlichting ter aanduiding van de omtrek van het motorvoertuig of van de lading» vervangen door: markeringslichten

T

In het eerste lid van artikel 42 wordt het getal «80» vervangen door: 60

U

Artikel 46 komt te luiden:

Artikel 46

1. Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.
2. Indien het erf tevens is aangeduid als parkeerschijf-zone, is ten aanzien van het parkeren van voertuigen artikel 25 van toepassing.

V

Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «en door Onze Minister goedgekeurd kinderbeveiligingsmiddel» vervangen door: kinderbeveiligingsmiddel dat is voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, vierde lid, van de wet
2. In het tweede lid wordt de zinsnede «en door Onze Minister goedgekeurd kinderbeveiligingsmiddel» vervangen door: kinderbeveiligingsmiddel als bedoeld in het eerste lid

W

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Bestuurders en passagiers van een bromfiets op twee wielen en een motorfiets moeten een goed passende helm dragen, die door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd is bevestigd en die is voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, vierde lid, van de wet.
 2. Onder vernummering van het tweede lid tot het derde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, dat luidt:
 2. Het is bestuurders verboden passagiers beneden de twaalf jaren te vervoeren op een andere wijze dan in het eerste lid is voorgeschreven.

X

Na artikel 63 wordt een artikel ingevoegd, dat luidt:

Artikel 63a

Verkeerstekens die een maximumsnelheid aanduiden gaan niet boven de in de artikelen 20, onderdeel b, 21, onderdeel b, en 22, vastgestelde maximumsnelheden, voor zover deze tekens een hogere maximumsnelheid aanduiden.

Y

Artikel 65 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot het eerste tot en met derde lid vervalt het eerste lid.

2. Het eerste lid (oud tweede lid) komt te luiden:

1. Ingeval een weg is verdeeld in rijstroken, kan de toepassing van een verkeersbord worden beperkt tot één of meer rijstroken.

Z

Artikel 67 komt te luiden:

Artikel 67

1. Onder verkeersborden aangebrachte onderborden kunnen inhouden:

- a. een nadere uitleg van het verkeersbord;
- b. ingeval op een onderbord uitsluitend symbolen voorkomen: het verkeersbord geldt slechts voor de aldus aangeduide weggebruikers of het aldus aangeduide verkeersgedrag;
- c. ingeval op een onderbord het woord «uitgezonderd» in combinatie met symbolen voorkomt: het verkeersbord geldt niet voor de aldus aangeduide weggebruikers of het aldus aangeduide verkeersgedrag.

2. Indien het beoogde verkeersgedrag wordt aangegeven door middel van teksten of tekens al dan niet in combinatie met symbolen, blijkt het beoogde verkeersgedrag uit het onderbord.

3. Symbolen op onderborden hebben dezelfde betekenis als die welke in bijlage 1 zijn opgenomen.

AA

Het tweede lid van artikel 74 komt te luiden:

2. Indien het rode licht is vervangen door een geel knipperlicht als bedoeld in artikel 75, mogen voetgangers oversteken, mits zij het overige verkeer ter plaatse voor laten gaan.

AB

Artikel 76 komt te luiden:

Artikel 76

Een doorgetrokken streep heeft de volgende betekenis:

a. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, met verkeer in beide richtingen: bestuurders mogen de streep niet naar links overschrijden en zich niet links van de streep bevinden, tenzij aan de

rechter zijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;

b. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, voor verkeer in één richting: bestuurders mogen de streep niet overschrijden, tenzij tussen de bestuurder en de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht.

AC

Artikel 82 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van het eerste lid wordt een zinsnede toegevoegd, die luidt: alsmede door dienstplichtige militairen bij het Wapen der Koninklijke Marechaussee

2. Aan artikel 82 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt:

4. Weggebruikers zijn voorts verplicht te stoppen indien hen door een begeleider van een railvoertuig een stopteken volgens model F10 van bijlage 1, een rode vlag of een rode lamp wordt getoond.

AD

Artikel 85 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid 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, zijn artikel 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 1, niet van toepassing.

2. Onder vernummering van het tweede lid tot het derde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, dat luidt:

2. Op bestuurders van invalidervoertuigen, zijn artikel 25 en, indien niet langer wordt geparkeerd dan drie uren, de artikelen 24, eerste lid, onderdeel e, en 62, voor zover het betreft bord E1 van bijlage 1, niet van toepassing.

AE

Artikel 87 komt te luiden:

Artikel 87

Door het bevoegd gezag kan ontheffing worden verleend van de artikelen 3, eerste lid, 4, 5, eerste en tweede lid, 6, eerste, tweede en derde lid, 8, 10, 23, eerste lid, 24, 25, 26, 42, 43, 46, 53, alsmede artikel 62 voor zover het betreft de verkeerstekens C1, C2, C4, C6 tot en met C21, D2, D4 tot en met D7, E1 tot en met E3, E5, E7, E8, F7 en de verkeerstekens genoemd in de artikelen 73, 76, 77, 78, 81 en 98.

AF

Van HOOFDSTUK VI ONTHEFFINGEN EN VRIJSTELLINGEN vervallen de paragrafen 2, 3 en 4.

AG

Het eerste lid van artikel 92 komt te luiden:

1. Overtreding van de artikelen 3 tot en met 12, 14 tot en met 27, 31 tot en met 43, 45, 46, 49 tot en met 61, 62, met uitzondering van verkeersbord C22 van bijlage 1, 68, zesde lid, 74, tweede lid, 82 en 83 is een strafbaar feit.

AH

Artikel 93 vervalt.

AI

Artikel 94 vervalt.

AJ

In artikel 97 wordt de zinsnede «voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit» vervangen door: voor 1 november 1991

AK

In artikel 98 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. De zinsnede «behorende bij het in artikel 119 bedoelde reglement» wordt vervangen door: van het op 1 november 1991 ingetrokken Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)

2. In de tweede volzin wordt het woord «Wegenverkeersreglement» vervangen door: Voertuigreglement

AL

Artikel 99 vervalt.

AM

De hoofdstukken IX, X, XI en XII vervallen.

ARTIKEL II

In de bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 behorende bijlage 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A

De tekst bij verkeersbord C1 komt te luiden:

Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee

B

De tekst bij verkeersbord C2 komt te luiden:

Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee

C

De tekst bij verkeersbord E6 komt te luiden:
Invalidenparkeerplaats

D

De tekst bij verkeersbord E10 komt te luiden:
Parkeerschijf-zone

E

De tekst bij verkeersbord E11 komt te luiden:
Einde parkeerschijf-zone

F

De tekst bij verkeersbord F9 komt te luiden:
Einde van alle op een elektronisch signaleringsbord aangegeven
verboden

ARTIKEL III

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer² wordt als volgt gewijzigd:

A

Onder vernummering van artikel 1 tot artikel 1a, wordt een nieuw artikel opgenomen, dat luidt:

Artikel 1

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

- a. bevoegd gezag: gezag als bedoeld in artikel 18, eerste lid, van de wet;
- b. wet: Wegenverkeerswet 1994.

B

Het eerste lid van artikel 6 komt te luiden:

1. De verkeerstekens op het wegdek die een gebod of verbod betreffen zijn de verkeerstekens genoemd in artikel 10, tweede lid, artikel 23, eerste lid, onderdeel e en g, artikel 24, eerste lid, onderdeel e, artikel 25, eerste lid, artikel 46, eerste lid, artikel 49, tweede lid en de artikelen 76 tot en met 81 van het RVV 1990.

C

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst.
2. Deze onderborden kunnen:
 - a. een nadere uitleg van de op de borden voorkomende aanduiding inhouden;
 - b. bij borden die een gebod of verbod aanduiden, een beperking van de werkingssfeer van die borden inhouden;

c. bij de borden E4 tot en met E8 en E10 tot en met E13 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, betrekking hebben op

1°. de categorie voertuigen waarvoor de parkeergelegenheid is bestemd,

2°. de wijze waarop het parkeren dient te geschieden of

3°. de dagen of uren waarop het parkeren is verboden;

d. bij de borden G7, G9 en G11 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, een aanduiding inhouden dat de uit het bord voortvloeiende geboden of verboden niet gelden voor het verkeersgebruik als op het onderbord is aangegeven.

D

Paragraaf 3 komt te luiden:

Paragraaf 3. Zonale toepassing van verkeersborden

Artikel 9

De verkeersborden A1, C1, C6 tot en met C22, E1, E9, E10, G5 en G7 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, kunnen gelden voor het door die borden aangegeven gebied.

E

Onderdeel a van artikel 12 komt te luiden:

a. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze borden een onderbord als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel c, wordt aangebracht.

F

Artikel 17 vervalt.

G

Artikel 20 vervalt.

H

In artikel 21 wordt «de in artikel 2, tweede en derde lid, van de Wegenverkeerswet genoemde belangen» telkens vervangen door: de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen

I

Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Verkeersbesluiten als gevolg waarvan het verkeer op wegen anders dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen bevoegd gezag.

2. Aan het artikel wordt een lid toegevoegd, dat luidt:

2. Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de betrokken spoorwegbeheerder, indien het besluit maatregelen betreft nabij een

overweg als bedoeld in artikel 1, onderdeel aab, van het RVV 1990, waardoor het verkeer over die overweg wordt beïnvloed.

J

In artikel 27 wordt de zinsnede «als bedoeld in artikel 17» vervangen door: als bedoeld in artikel 15, tweede lid, van de wet

K

Artikel 28 vervalt.

L

In artikel 29 wordt de eerste volzin geschrapt.

M

De artikelen 30, 31 en 32 vervallen.

N

In artikel 33 wordt «het bevoegde gezag» telkens vervangen door: het bevoegd gezag

O

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:

Door of vanwege het bevoegd gezag dan wel door of namens het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over een weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, door de eigenaar van de weg kunnen in de hierna genoemde omstandigheden en voor de duur van die omstandigheden verkeerstekens als bedoeld in artikel 12, worden geplaatst alsmede maatregelen als bedoeld in artikel 15, tweede lid, van de wet, worden uitgevoerd:

2. In onderdeel b wordt de zinsnede «van de in het derde lid, onder a, van artikel 2 van de Wegenverkeerswet genoemde belangen» vervangen door: van de in het tweede lid, onder a, van artikel 2 van de wet genoemde belangen

P

In artikel 36 wordt de zinsnede «het krachtens artikel 20 bevoegde gezag» vervangen door: het bevoegd gezag

Q

In artikel 37 wordt de zinsnede «In afwijking van artikel 34» vervangen door: In afwijking van artikel 35

R

Artikel 38 komt te luiden:

Artikel 38

De met verkeersregeling belaste ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, kunnen ten behoeve van verkeerscontroles en, indien in onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, voor ten hoogste drie uren verkeerstekens plaatsen en maatregelen uitvoeren zonder dat kennisgeving aan het bevoegd gezag behoeft te geschieden. Geschiedt de plaatsing of maatregel voor langere tijd, dan is artikel 36 van overeenkomstige toepassing.

S

Artikel 42 vervalt.

T

Artikel 48 komt te luiden:

Artikel 48

Bij de vaststelling van de grenzen van de bebouwde kom of kommen als bedoeld in artikel 20a van de wet, zijn de artikelen 23 en 24 van overeenkomstige toepassing.

U

In artikel 53 wordt de aanhef vervangen door:
Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld omtrent:

V

In artikel 56 wordt de zinsnede «Verkeersbrigadiers, bedoeld in artikel 82, tweede lid» vervangen door: Verkeersbrigadiers als bedoeld in artikel 82, derde lid

W

In artikel 58 komt de aanhef te luiden:
Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld omtrent het in de artikelen 56 en 57 bepaalde alsmede voorschriften omtrent:

X

Artikel 59 komt te luiden:

Artikel 59

Overtreding van de artikelen 1a, 2 en 55 is een strafbaar feit.

Y

Hoofdstuk VII vervalt.

ARTIKEL IV

Het Besluit alcoholonderzoeken³ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

de wet: de Wegenverkeerswet 1994;

ademanalyse: het vaststellen van het alcoholgehalte van uitgeademde lucht door middel van een onderzoek als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel a, van de wet;

ademanalyse-apparaat: een apparaat, bestemd voor het verrichten van ademanalyse;

bloedafname: het afnemen van een hoeveelheid bloed ten behoeve van een onderzoek als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van de wet.

B

In artikel 6 wordt de zinsnede «artikel 26 van de wet» vervangen door: artikel 8 van de wet

C

In artikel 10a, eerste lid, wordt de zinsnede «artikel 26, tweede lid, onder b, van de wet» vervangen door: artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van de wet

D

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt de zinsnede «artikel 26 van de wet» vervangen door: artikel 8 van de wet

2. In het vierde lid wordt de zinsnede «artikel 26, tweede lid, onder b, van de wet» vervangen door: artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van de wet

E

In artikel 16, eerste lid, wordt de zinsnede «artikel 26 van de wet» vervangen door: artikel 8 van de wet

F

In artikel 17, tweede lid, wordt de zinsnede «artikel 33a, achtste lid, van de wet» vervangen door: artikel 163, achtste lid, van de wet.

ARTIKEL V

Het Besluit wegslepen van voertuigen⁴ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. wet: Wegenverkeerswet 1994;

2. Onderdeel b komt te luiden:
b. bewaringsregister: het in artikel 170, derde lid, van de wet bedoelde register;

B

In artikel 2 wordt de zinsnede «de artikelen 27, derde lid, 43a en 43b van de wet» vervangen door: de artikelen 164, zevende lid, en 170 tot en met 174, van de wet

C

In artikel 3 wordt de zinsnede «artikel 43a, zestiende lid, van de wet» vervangen door: artikel 173, derde lid, van de wet

D

In artikel 5 wordt de zinsnede «de artikelen 43a en 43b van de wet» vervangen door «de artikelen 170 tot en met 174 van de wet» en wordt de zinsnede «artikel 43a, eerste lid, en artikel 43b, eerste lid, van de wet» vervangen door: artikel 170, eerste lid, en artikel 174, eerste lid, van de wet

E

In artikel 6 wordt de zinsnede «de artikelen 43a en 43b van de wet» vervangen door: de artikelen 170 tot en met 174 van de wet

F

In artikel 11 wordt de zinsnede «artikel 43a, vijfde lid, van de wet» vervangen door: artikel 170, vijfde lid, van de wet

G

In artikel 12 wordt de zinsnede «artikel 43a, twaalfde lid, van de wet» vervangen door: artikel 172, vierde lid, van de wet

H

In de aanhef van artikel 13 wordt de zinsnede «artikel 43a, zevende lid, van de wet» vervangen door: artikel 171, tweede lid, van de wet

I

In artikel 14 wordt de zinsnede «artikel 43a, twaalfde lid, van de wet» vervangen door: artikel 172, vierde lid, van de wet

J

In artikel 15 wordt de zinsnede «artikel 43a, vijfde lid, van de wet» vervangen door «artikel 170, vijfde lid, van de wet» en wordt de zinsnede «artikel 43a, zevende lid, van de wet» vervangen door: artikel 171, tweede lid, van de wet

K

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel e wordt de zinsnede «artikel 43a, zesde lid, van de wet» vervangen door: artikel 171, eerste lid, van de wet

2. In onderdeel f wordt de zinsnede «artikel 43a, zevende lid, van de wet» vervangen door: artikel 171, tweede lid, van de wet

3. In onderdeel h wordt de zinsnede «artikel 43a, zeventiende lid, van de wet» vervangen door: artikel 173, vierde lid, van de wet

L

In artikel 20 wordt de zinsnede «artikel 43a, zevende lid, van de wet» vervangen door: artikel 171, tweede lid, van de wet

M

In artikel 21 wordt de zinsnede «artikel 43a, zevende lid, van de wet» vervangen door: artikel 171, tweede lid, van de wet

N

In artikel 22, eerste en tweede lid, wordt de zinsnede «artikel 43a, twaalfde lid, van de wet» telkens vervangen door: artikel 172, vierde lid, van de wet

O

In artikel 23 wordt de zinsnede «artikel 43a, eerste lid, van de wet» vervangen door: artikel 170, eerste lid, van de wet.

ARTIKEL VI

Het Kentekenreglement⁵ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 37 wordt, onder vernummering van het zesde lid tot zevende lid, een nieuw zesde lid ingevoegd, dat luidt:

6. In het geval, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, verklaart Onze Minister het kentekenbewijs ongeldig mits ten aanzien van de bestemming van het voertuig wordt voldaan aan nadere bij ministeriële regeling vastgestelde voorwaarden.

B

In artikel 39, eerste lid, onderdeel b, wordt «Belastingdienst» vervangen door: Rijksbelastingdienst

C

Artikel 45, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. handelt in strijd met het bepaalde:

1°. bij of krachtens artikel 37, derde of vierde lid, van de wet, dan wel

2°. krachtens artikel 37, zevende lid, van de wet, voor zover het betreft nadere regels ter uitvoering van het derde lid van dat artikel.

ARTIKEL VII

Het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen⁶ wordt als volgt gewijzigd:

A

In het eerste lid van artikel 10 worden de woorden «23, eerste en vierde lid» vervangen door: 23, eerste lid

B

Het eerste lid van artikel 20 komt te luiden:

1. Overwegen kunnen worden beveiligd door:
 - a. verkeerslichten als bedoeld in artikel 71 van het RVV 1990;
 - b. verkeerslichten als bedoeld in artikel 71 van het RVV 1990 in combinatie met halve overwegbomen of sluitbomen;
 - c. verkeerslichten als bedoeld in de artikelen 68, 69 dan wel 74, van het RVV 1990, op overwegen waar de hoogste snelheid van het spoorwegverkeer niet meer dan 40 km/h bedraagt;
 - d. hekken die zodanig zijn ingericht, dat zij niet naar de zijde van de spoorweg opengaan;
 - e. personeel dat een stopteken toont als bedoeld in artikel 82, vierde lid, van het RVV 1990.

C

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Behoudens op baanvakken die niet regelmatig worden bereiden, draagt de Directie zorg voor de plaatsing van Andreaskruisen volgens model J12 of J13 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, met uitzondering van overwegen in niet voor het openbaar verkeer openstaande wegen die zijn voorzien van hekken als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel d.
 2. Onder vernummering van het vijfde lid tot het vierde lid, vervalt het vierde lid. In het nieuwe vierde lid (oud vijfde lid) komt de zinsnede «in plaats van in het vierde lid genoemde borden» te vervallen.
 3. Het zesde, zevende en achtste lid vervallen.

D

Na artikel 23 wordt een nieuw artikel ingevoegd, dat luidt:

Artikel 23a. Berijden van overwegen door spoorwegverkeer

Overwegen waarbij geen Andreaskruisen of hekken zijn geplaatst, mogen uitsluitend worden bereiden nadat aan het wegverkeer een stopteken als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel e, is getoond.

E

Artikel 24 komt te luiden:

Artikel 24. Gebruik van niet voor het openbaar verkeer openstaande wegen

1. Een ieder is verplicht op overwegen in wegen die niet voor het openbaar verkeer open staan, treinen, rangeerdelen en bijzondere voertuigen voor te laten gaan en daarbij de overweg geheel vrij te laten.

2. Het is een ieder verboden een overweg als bedoeld in het eerste lid, op te gaan, tenzij hij direct kan door gaan en de overweg geheel vrij kan maken.

3. Het is een ieder verboden een overweg als bedoeld in het eerste lid, op te gaan indien een verkeerslicht zoals bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel a, b en c, rood licht of rood knipperlicht toont, dan wel een stopteken als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel e wordt getoond.

ARTIKEL VIII

Het Reglement op de Raccordementen 1966⁷ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt onder vernummering van onderdeel k tot onderdeel l een nieuw onderdeel ingevoegd, dat luidt:

k. overweg: gelijkvloerse kruising van een raccordement en een weg;

B

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

1. De machinist van een raccordementstrein is verplicht bij het berijden van een raccordementsgedeelte dat is gelegen in een voor het openbaar verkeer openstaande weg:

a. de snelheid te verminderen en zonodig te stoppen als de veiligheid van het verkeer dat verlangt;

b. weggebruikers voor te laten gaan;

c. de aanwijzingen 1 tot en met 7 van bijlage 2, behorende bij het RVV 1990, op te volgen;

d. aan weggebruikers de voor het rijden van de raccordementstrein en voor de veiligheid van het verkeer benodigde stoptekens, zoals bedoeld in artikel 82, vierde lid, van het RVV 1990, en andere aanwijzingen te geven.

2. Indien de machinist onvoldoende uitzicht heeft, of de hem in het eerste lid opgelegde verplichtingen niet zelf na kan komen, moet de raccordementstrein worden begeleid door een raccordementsbeambte die deze taken van hem overneemt. De raccordementsbeambte geeft alle voor de veiligheid noodzakelijke opdrachten aan de machinist.

3. Indien de bijzondere situatie van een raccordementsgedeelte dat is gelegen in een voor het openbaar verkeer openstaande weg dit nodig maakt, dragen bestuurders, in overleg met het gezag dat bevoegd is tot het nemen van de in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer bedoelde verkeersbesluiten, dan wel met de wegbeheerder, zorg voor het tot stand brengen van aanvullende maatregelen en voorzieningen voor de veiligheid van het verkeer.

C

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. Bestuurders kunnen, onder goedkeuring van de Directeur-Generaal, bij overwegen Andreaskruisen volgens model J12 of J13 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, of hekken plaatsen. De Directeur-Generaal kan aan de goedkeuring het voorschrift verbinden, dat de overweg wordt beveiligd.

2. Op overwegen waar op grond van het bepaalde in het eerste lid Andreaskruisen of hekken zijn geplaatst, is het bepaalde in de artikelen 20, 21, 22 en 23, tweede tot en met vierde lid, van het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen van overeenkomstige toepassing.

D

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

1. Het is aan een ieder, wie het uit de aard zijner betrekking niet vrij staat, verboden te lopen of te rijden dan wel dieren te drijven of te laten lopen langs of op de gedeelten van een raccordement, die niet zijn gelegen in een overweg of in een voor het openbaar verkeer openstaande weg, tenzij daarvoor door of vanwege de bestuurders toestemming is gegeven.

2. Een ieder is verplicht op overwegen in wegen die niet voor het openbaar verkeer open staan, treinen, rangeerdelen en bijzondere voertuigen voor te laten gaan en daarbij de gehele overweg vrij te laten.

3. Het is een ieder verboden een overweg als bedoeld in het tweede lid, op te gaan, tenzij hij direct kan doorgaan en de overweg geheel vrij kan maken.

4. Het is een ieder verboden een overweg als bedoeld in het tweede lid, op te gaan indien een verkeerslicht, als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel a, b en c, rood licht of rood knipperlicht toont, dan wel een stopteken als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel e, wordt getoond.

ARTIKEL IX

Het Tramwegreglement^a wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7. Overwegen

1. Bestuurders kunnen, onder goedkeuring van de Directeur-Generaal, bij overwegen Andreaskruisen volgens model J12 of J13 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, of hekken plaatsen. De Directeur-Generaal kan aan de goedkeuring het voorschrift verbinden dat de overweg wordt beveiligd.

2. Op overwegen waar op grond van het bepaalde in het eerste lid Andreaskruisen of hekken zijn geplaatst, is het bepaalde in de artikelen 20, 21, 22 en 23, tweede tot en met vierde lid, van het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen van overeenkomstige toepassing.

B

Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11. Gebruik van niet voor het openbaar verkeer openstaande wegen

1. Een ieder is verplicht op overwegen in wegen die niet voor het openbaar verkeer open staan, treinen, rangeerdelen en bijzondere voertuigen voor te laten gaan en daarbij de gehele overweg vrij te laten.

2. Het is een ieder verboden een overweg als bedoeld in het eerste lid, op te gaan, tenzij hij direct kan doorgaan en de overweg geheel vrij kan maken.

3. Het is een ieder verboden een overweg als bedoeld in het eerste lid, op te gaan indien een verkeerslicht, als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel a, b en c, rood licht of rood knipperlicht toont, dan wel een stopteken als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel e, wordt getoond.

C

In artikel 92 wordt na de omschrijving van «wagen» ingevoegd:
overweg: een gelijkvloerse kruising van een tramweg en een weg;

¹ Stb. 1990, 459, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 24 juni 1992, Stb. 396

² Stb. 1990, 460, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 15 juli 1994, Stb. 643

³ Stb. 1987, 432, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 april 1994, Stb. 265

⁴ Stb. 1978, 458, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 april 1994, Stb. 265

⁵ Stb. 1994, 760

⁶ Stb. 1977, 152, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 12 november 1993, Stb. 627

⁷ Stb. 1966, 200, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 29 september 1988, Stb. 485

⁸ Stb. 1920, 85, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 21 februari 1994, Stb. 137

⁹ Stb. 1981, 700, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 april 1994, Stb. 265

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 10 januari 1995 nr. 7

ARTIKEL X

Het Metroreglement⁹ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 18 wordt na het woord «kruisingen» toegevoegd: in niet voor het openbaar verkeer openstaande wegen

ARTIKEL XI

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 vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 november 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de eerste december 1994

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

ALGEMEEN

1. Inleiding

Met de invoering van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in 1991, is de eerste stap gezet op weg naar de deregulering van de gehele wegenverkeerswetgeving. Het doel dat bij deze ingrijpende operatie voorop staat, is vereenvoudiging en duidelijkheid van de regels voor de weggebruikers. Wat betreft het RVV 1990 wordt niet langer getracht voor elke denkbare situatie een regel voor te schrijven. Beoogd is het reglement te beperken tot de basisregels, waarbij aansluiting is gezocht bij de huidige verkeerspraktijk. Er is gekozen voor regels die helder en geloofwaardig zijn. De weggebruiker is namelijk niet gediend met zoveel mogelijk regels, maar met duidelijke en begrijpelijke spelregels, die in het verkeer goed toepasbaar zijn. Het RVV 1990 blijkt in de praktijk als een goed systeem van spelregels te functioneren. Ook zijn deze regels goed te handhaven.

Door in 1991 de voorschriften uit het RVV 1966 op te delen over twee reglementen, het RVV 1990 en het BABW, is een consistenter geheel ontstaan. De regels die zich richten tot de weggebruikers staan in het RVV 1990; die welke zich richten tot de wegbeheerder, in het BABW.

Met de invoering van het RVV 1990 en het BABW, is derhalve gekozen voor een hele andere opzet van regelgeving. Maar vereenvoudiging kan ook tot onduidelijkheid leiden, zoals uit de praktijk blijkt. Vooral bij politie en justitie bestaat behoefte aan juridische duidelijkheid, en een aantal bepalingen in met name het RVV 1990, bleken aanleiding te zijn tot enige onduidelijkheid wat betreft de handhaving en de vervolging. Voor een optimaal functioneren van het RVV 1990 dienden een aantal regels te worden aangepast. Daartoe bevat dit besluit een aantal wijzigingen van hoofdzakelijk technisch-juridische aard.

Verder bleek dat in de praktijk behoefte bestond aan een bijstelling van de parkeerbepalingen, in het bijzonder de toepassingsmogelijkheid van de borden E4 tot en met E13. Hierop zal in paragraaf 2 nader worden ingegaan.

Daarnaast was een aantal wijzigingen van het RVV 1990 en BABW noodzakelijk, in verband met de beoogde invoering van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) met ingang van 1 januari 1995. In paragraaf 3 wordt op de gevolgen van de WVW 1994 voor beide reglementen, nader ingegaan.

Tevens bevat dit besluit een aantal wijzigingen van het Besluit alcoholonderzoeken en het Besluit wegslepen van voertuigen. Deze wijzigingen strekken ertoe de in beide besluiten voorkomende verwijzingen naar de Wegenverkeerswet, te vervangen door verwijzingen naar de overeenkomstige bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994.

Omdat de basisregels die zich richten tot de weggebruikers in het RVV 1990 zijn opgenomen, is een aantal voorschriften uit de spoorwegwetgeving, die betrekking hebben op het gedrag van weggebruikers bij overwegen, overgeheveld naar het RVV 1990. In paragraaf 4 wordt op die wijzigingen nader ingegaan.

Ten slotte is een drietal wijzigingen van het Kentekenreglement opgenomen.

2. De borden betreffende het parkeren

Met de invoering van het RVV 1990 zijn enkele nieuwe verkeerstekens geïntroduceerd die het parkeren van voertuigen op parkeerplaatsen betreffen. Het gaat hier om de borden E5 tot en met E13 van bijlage 1. Blijkens de toelichting bij bijlage 1, hoofdstuk E, van het RVV 1990 is voor de aanduiding van de hier bedoelde parkeerplaatsen gekozen voor een systematiek van positieve aanduidingen in plaats van een verbod met uitzonderingen, zoals bij voorbeeld het oude bord 53 (parkeerverbod langer dan bepaalde tijd met verplicht gebruik parkeerschijf) van bijlage II van het RVV 1966. Bord E4 is voor deze systematiek het uitgangspunt geweest. Bovendien kon op deze wijze worden ingespeeld op de toenemende behoefte bij wegbeheerders het gebruik van parkeerplaatsen te bestemmen voor bepaalde categorieën voertuigen of voor bepaalde activiteiten.

Gebleken is evenwel, dat er onduidelijkheden zijn gerezen bij de toepassing in de praktijk. Deze onduidelijkheden spitsten zich toe op de vraag naar de mogelijkheid van toepassing van onderborden bij bedoelde parkeerborden. Met name kon verwarring ontstaan indien op een onderbord dagen of uren waren vermeld. Over het algemeen houdt een dergelijk onderbord in dat het bord gedurende de aangegeven dagen of uren geldt. Ingevolge het thans gewijzigde onderdeel d van het eerste lid van artikel 24 van het RVV 1990, betekende een dergelijk onderbord dat op die dagen of uren de parkeergelegenheid mocht worden gebruikt doch dat buiten die tijdstippen een parkeerverbod gold. Met andere woorden: het onderbord riep een verbod in het leven op de dagen of uren die niet op het onderbord vermeld stonden. Om aan deze onduidelijkheid een einde te maken, zijn artikel 67 en het eerder genoemd onderdeel d van het eerste lid van artikel 24 van het RVV 1990 aangepast. In deze laatste bepaling is uitdrukkelijk opgenomen dat, indien het onderbord een parkeerverbod in het leven roept op bepaalde dagen of uren, dit expliciet uit het onderbord moet blijken. Dit nieuwe soort onderbord, waaruit een verbod ontstaat, diende een basis in het BABW te hebben. In verband daarmee is artikel 8 van het BABW aangepast. Bij de artikelsgewijze toelichting wordt op de betreffende artikelen nader ingegaan.

Voorts is de verhouding tussen enkele bepalingen betreffende het parkeren en de omschrijvingen bij de verschillende borden die het parkeren betreffen, meer op elkaar afgestemd.

3. Wijzigingen in het kader van de WVV 1994

Dit besluit is tegelijk met de invoering van de WVV 1994 van kracht geworden. Deze wet wijdt aan het verkeersgedrag een afzonderlijk hoofdstuk waarin de hoofdstructuur, de wezenlijke elementen en de voornaamste duurzame normen zijn vervat. De nadere invulling dient plaats te vinden bij algemene maatregel van bestuur, met name het RVV 1990 en het BABW. Een aantal bepalingen die tot nog toe in het RVV 1990 stonden, zijn overgeheveld naar de WVV 1994. Als voorbeeld kan genoemd worden de regeling in hoofdlijnen terzake van het ontheffingenbeleid. De bepalingen in het RVV 1990 terzake, dienden derhalve te vervallen.

Het zelfde geldt voor het BABW. Een aantal bepalingen die tot nog toe een plaats hadden in het BABW, zijn nu opgenomen in de wet. Het betreft onder meer de aanwijzing van de instanties die bevoegd zijn tot het

nemen van verkeersbesluiten, regels met betrekking tot maatregelen op of aan de weg, een kostenregeling en dergelijke. Daar waar de wet een regeling geeft, kon de regeling in het BABW vervallen. In de artikelsgewijze toelichting wordt, voor zover noodzakelijk, nader hierop ingegaan.

De invoering van de wet gaat gepaard met de invoering van een aantal nieuwe reglementen. De invoering van het Voertuigreglement heeft gevolgen voor het RVV 1990 gehad. Met name de begripsbepalingen van bromfiets, snorfiets, invalidevoertuig en vrachtauto dienden daarom te worden aangepast.

Ten slotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt de overgangsbepalingen die op 1 januari 1995 zijn uitgewerkt, te laten vervallen. Ook de bepalingen die wijzigingen in andere besluiten aanbrachten zijn vervallen.

4. Spoorwegbepalingen

Zoals hiervoor reeds vermeld, zijn de spoorwegbepalingen die zich richten tot de weggebruiker, opgenomen in de wegenverkeerswetgeving. Tot nog toe waren de voorschriften voor gedrag van wegverkeer op de overwegen en andere situaties waarin ze met railverkeer te maken krijgen, opgenomen in de diverse spoorwegreglementen. Uit oogpunt van duidelijkheid en kenbaarheid voor de weggebruiker, werd het wenselijk geacht om deze gedragsregels op te nemen in het RVV 1990.

Kern van de wijziging is dat de regels voor de weggebruikers nu zijn samengebracht in het RVV 1990 en de regels voor het railverkeer in de uitvoeringsbesluiten op grond van de spoorwegwetgeving. Een aantal bepalingen dat zich richt tot de wegbeheerder, is in het BABW opgenomen.

Om de weggebruiker duidelijk te maken wanneer er sprake is van een overweg, is in het RVV 1990 een begripsbepaling van overweg opgenomen. Blijkens deze begripsbepaling kan een kruising van een weg met een railweg alleen als overweg worden aangemerkt, indien Andreaskruisen zijn geplaatst (bord J12 of J13 van bijlage 1). Verder worden regels gegeven over het gedrag van de weggebruikers op een overweg, al dan niet bij nadering van een railvoertuig.

Als geen Andreaskruisen zijn geplaatst is er geen sprake van een overweg. In dat geval dient het gevaar dat voor de weggebruikers en het railverkeer ontstaat, te worden afgewend door de plaatsing van verkeerslichten of het stilhouden van het wegverkeer door begeleiders van een railvoertuig. Deze begeleiders hebben de bevoegdheid om aanwijzingen aan de weggebruikers te geven.

De noodzakelijke wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten krachtens de Spoorwegwet en de Lokaalspoor- en tramwet zijn in dit besluit opgenomen.

ARTIKELN

Artikel 1, onderdeel A

1. Ingevolge artikel 1, onderdeel f, onder 2, wordt onder bestuurder van een motorvoertuig tevens verstaan, degene die rijonderricht geeft of toezicht houdt in het kader van een vanwege de overheid ingesteld onderzoek naar de rijvaardigheid. In dat geval wordt de instructeur of de toezichthouder aangemerkt als juridisch bestuurder. Een uitzondering is

gemaakt voor een onderzoek in het kader van artikel 131 van de wet. Dit omdat de auto waarin het onderzoek wordt uitgevoerd praktisch nooit is voorzien van dubbele bediening. De eisen waaraan een motorvoertuig in geval van rijonderricht of onder toezicht rijden moet voldoen, zijn, anders dan in het verleden onder het RVV 1966, geen voorwaarde voor het juridisch bestuurderschap. Daardoor wordt voorkomen dat een feitelijke bestuurder toch achteraf als juridisch bestuurder aangemerkt wordt indien blijkt dat niet aan alle eisen betreffende het voertuig is voldaan.

In de praktijk bleek echter toch behoefte te bestaan aan een scherpere afbakening van het begrip juridische bestuurder. Dit omdat het schrappen van de eisen in de definitie van artikel 1, onderdeel f, onder 2, het risico schiep dat feitelijke bestuurders een beroep zouden doen op de omstandigheid dat zij onder toezicht reden, ondanks dat de toezichthouder niet aan de eisen van het WVR voldeed. Daarbij is niet van belang of de feitelijke bestuurder al dan niet in het bezit is van een geldig rijbewijs. Immers, niet het bezit van een rijbewijs is bepalend voor de vraag wie juridisch bestuurder van het motorvoertuig is, maar de vraag wie toezicht houdt tijdens het rijden en de macht over het voertuig heeft.

Om te voorkomen dat ten onrechte een beroep wordt gedaan op het rijden onder toezicht, is in de definitie de eis van de dubbele bediening opgenomen. Dit is voor degene die rijonderricht krijgt duidelijk waarneembaar en geeft hem de garantie dat hij niet als juridisch bestuurder zal worden aangemerkt. Daarbij is wel van belang dat er tussen de feitelijke bestuurder en de toezichthouder duidelijk een afspraak is gemaakt over het rijden onder toezicht. Het is mogelijk, wanneer de feitelijke bestuurder over een geldig rijbewijs beschikt, bijvoorbeeld in situaties waarin sprake is van een voortgezette rijopleiding, overeen te komen dat er geen sprake is van onder toezicht rijden, zodat de feitelijke bestuurder ook juridisch bestuurder is.

2. De begripsbepaling van bevoegd gezag dient te verwijzen naar artikel 18 van de wet. Deze bepaling is namelijk in de plaats gekomen van artikel 20 BABW.

3. De bromfietsdefinitie is in overeenstemming gebracht met richtlijn nr. 92/61/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen (PbEG L 225/72). Uit deze richtlijn vloeit onder meer voort, dat bromfietsen met een constructiesnelheid van 45 km per uur, op de weg moeten worden toegelaten.

Naast de wijziging van de constructiesnelheid is ook de eis dat bromfietsen niet voorzien mogen zijn van een gesloten carrosserie, op grond van de eerder genoemde EEG-richtlijn komen te vervallen. Verder vallen nu ook voertuigen op drie of vier wielen onder de definitie van bromfiets, wanneer deze voertuigen aan de betreffende eisen voldoen. Ten aanzien van de gesloten carrosserie zal nader worden bezien of voor bromfietsen met een dergelijke gesloten carrosserie aparte regels in het RVV 1990 zullen moeten worden opgenomen, betreffende bijvoorbeeld de plaats op de weg.

4. In verband met gewijzigde constructie-eisen voor de invaliden-voertuigen in het Voertuigreglement, is de begripsbepaling in het RVV 1990 overeenkomstig aangepast.

5 en 6. Aangezien het Voertuigreglement de begrippen laadvermogen en massa van het ledige gewicht niet kent, zijn de betreffende begripsbepalingen in het RVV 1990 vervallen.

7. In verband met de in paragraaf 3 van het algemeen deel reeds genoemde overheveling van een aantal bepalingen uit de spoorwegwetgeving, is in artikel 1, onderdeel aab een begripsbepaling gegeven van het begrip overweg. Een kruising tussen een weg en een railweg is alleen dan een overweg in de zin van het RVV 1990, wanneer de zogenaamde Andreaskruisen zijn geplaatst (bord J12 of J13 van bijlage 1). Wanneer deze Andreaskruisen niet zijn geplaatst, is er geen sprake van een overweg en is het wegverkeer niet gehouden het railverkeer voor te laten gaan. Vrije doorgang voor het railvoertuig zal in dergelijke situaties geregeld moeten worden door het plaatsen van verkeerslichten, dan wel door het geven van aanwijzingen aan de weggebruikers door daartoe bevoegde beampten.

8. De wijziging van de begripsbepaling van snorfiets hangt samen met de wijziging van de begripsbepaling van bromfiets.

9. De begripsbepaling van vrachtauto is aangepast aan de nieuwe terminologie betreffende de toegestane maximum massa in het Voertuigreglement.

10. In verband met de invoering van de WVV 1994 is besloten in het RVV 1990 niet steeds te verwijzen naar de Wegenverkeerswet 1994, maar te spreken van de «wet». Daartoe is dit begrip als zodanig in artikel 1 gedefinieerd.

Artikel 1, onderdeel B

In het kader van de deregulering is de bepaling van artikel 3, eerste lid RVV 1966 geschrapt. Volgens dit eerste lid waren de regels voor voetgangers mede van toepassing op personen die te voet een kindervan, een dergelijk klein voertuig, een fiets of een bromfiets meevoerden. Blijkens de nota van toelichting op het RVV 1990, ligt deze oude regel nu besloten in artikel 2, tweede lid RVV 1990.

Er is echter twijfel ontstaan over de vraag of het tweede lid van artikel 2 RVV 1990 wel betrekking heeft op personen die een fiets, bromfiets of motorfiets aan de hand meevoeren, mede gezien de jurisprudentie die op dit punt bestaat. Het tweede lid spreekt namelijk over het zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen. Volgens de jurisprudentie is iemand die een (motor)voertuig voortduwt bestuurder van dat voertuig. Hij kan de richting van het voertuig veranderen en bepalen op welke plaats van de weg het voertuig zich bevindt.

Om de ontstane twijfel op dit punt weg te nemen is het tweede lid van artikel 2 gewijzigd. Daarin is nu uitdrukkelijk bepaald, dat personen die te voet een fiets, bromfiets of motorfiets meevoeren, de regels voor de voetgangers volgen.

Artikel 1, onderdelen C en D

In de praktijk blijken bestuurders van driewielige (brom)fietsen en (brom)fietsen met aanhangwagten nogal eens in de problemen te komen wanneer zij gebruik willen maken van het fietspad. Vaak is gebruik van het fietspad feitelijk onmogelijk. Gezien de systematiek van de artikelen 5 en 6 van het RVV 1990, was het de bestuurders van de driewielige fietsen en bromfietsen echter niet toegestaan gebruik te maken van de rijbaan. In verband daarmee is gekozen voor het toevoegen van een vierde lid bij de artikelen 5 en 6, waarin wordt toegestaan dat deze bestuurders de rijbaan gebruiken.

Artikel I, onderdeel E

In de bepalingen betreffende de plaats op de weg wordt per categorie aangegeven welk weggedeelte mag worden gebruikt. Voor motorvoertuigen is dit de rijbaan. Deze systematiek had tot gevolg dat het gebruik van de berm niet langer was toegestaan. Gebleken is, dat het met name buiten de bebouwde kom toch gewenst is dat motorvoertuigen in de berm mogen stilstaan of parkeren. Het parkeren op de rijbaan is uit oogpunt van verkeersveiligheid vaak ongewenst. Bovendien geldt ingevolge artikel 24, eerste lid onderdeel c, een parkeerverbod op rijbanen van voorrangswegen buiten de bebouwde kom. Dat betekende dat op die wegen, met uitzondering van de parkeerplaatsen en andere daartoe bestemde weggedeelten, helemaal niet geparkeerd mocht worden.

In verband met deze, overigens niet beoogde, consequenties, is artikel 10 aangepast. Deze bepaling staat op andere weggedeelten dan de rijbaan, waaronder de berm, het parkeren toe, met uitzondering van voetpaden, trottoirs, fietspaden en ruiterspaden.

Artikel I, onderdeel F

Door het ontbreken van een uitdrukkelijke rangorde tussen de onderdelen a, b en c van artikel 15, ontstond discussie over de vraag wie, indien een fietser over een verharde weg en een automobilist over een onverharde weg elkaar naderden, in een dergelijke situatie voorrang heeft. Is dat de fietser omdat hij op een verharde weg rijdt (onderdeel a), of is dat de automobilist omdat de fietser langzaam verkeer is (onderdeel c)? Om ieder misverstand uit te sluiten is in onderdeel c alsnog die rangorde opgenomen door te bepalen dat dit onderdeel slechts van toepassing is op kruispunten van wegen van gelijke orde.

Artikel I, onderdeel G

Dit nieuwe artikel 15a geeft een voor het RVV 1990 vrij uitgebreide regeling voor het gedrag bij overwegen. Gezien het gevaar dat ontstaat wanneer een overweg niet tijdig ontruimd kan worden, werd het wenselijk geacht uitdrukkelijk te bepalen dat men alleen een overweg op mag gaan wanneer direct doorgedaan kan worden.

De regel dat de hele overweg behoort te worden vrijgelaten, moet voorkomen dat een voertuig op brede overwegen tussen de sporen wordt opgesteld. Anders dan bij een kruising van wegen, waar het wel is het toegestaan om zich tussen de verkeersstromen op te stellen, kan dat gezien de bijzonder gevaarlijke situaties die kunnen ontstaan op overwegen, daar uiteraard niet worden toegestaan.

Artikel I, onderdeel H

De maximumsnelheid van 25 km per uur geldt voor twee categorieën van voertuigen, die nader in het Voertuigreglement worden omschreven. Het betreft de landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid. Omdat artikel 22, onderdeel b, niet deze twee categorieën noemde, maar sprak over tractoren en zelfrijdende werktuigen, diende dit onderdeel te worden aangepast.

Artikel I, onderdeel I

Gezien de overheveling van een aantal bepalingen uit de spoorwegwetgeving naar het RVV 1990, lag het in de rede om aan onderdeel a van

het eerste lid van artikel 23, waarin het stilstaan op een kruispunt wordt verboden, de overweg toe te voegen.

Artikel I, onderdeel J

Uit artikel 24, eerste lid, aanhef en onderdeel d, zoals dat luidde voor deze wijziging, vloeide voort dat op een parkeerplaats, op andere dagen of uren dan was aangegeven een parkeerverbod gold. Zoals in het algemeen gedeelte reeds werd vermeld, kon dit leiden tot onduidelijkheden. Immers, doorgaans geldt een ge- of verbod niet op andere dagen of uren dan is aangegeven. Teneinde iedere onduidelijkheid weg te nemen bepaalt het gewijzigde onderdeel d, dat een dergelijk parkeerverbod op andere dagen of uren uit het onderbord moet blijken.

Artikel I, onderdeel K

In de praktijk bestond onduidelijkheid over het in het derde lid van artikel 25 opgenomen verbod. Deze onduidelijkheid vloeide voort uit het feit dat het eerste lid zich richtte tot bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, en dat, nu in het derde lid geen categorieën werden genoemd, dit derde lid ook slechts betrekking zou hebben op bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dat was echter niet de bedoeling. Het derde lid had betrekking op alle voertuigen.

Om deze onduidelijkheid weg te nemen is gekozen voor een andere opzet van het artikel. In het eerste lid van het gewijzigde artikel 25 wordt uitgegaan van een algemeen parkeerverbod voor alle voertuigen in de parkeerschijf-zone, met uitzondering van de parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep. Vervolgens wordt in het tweede lid een aantal eisen gesteld voor het parkeren langs de blauwe streep.

In het kader van de WWV 1994 is niet langer een bepaling opgenomen dat Onze Minister nadere regels geeft over het model parkeerschijf en het gebruik daarvan. De ministeriële regeling betreffende de parkeerschijf is rechtstreeks gebaseerd op de wet.

Artikel I, onderdeel L

De toevoeging van een nieuw onderdeel c aan artikel 26 bevat de regeling van de zogeheten gereserveerde invalidenparkeerplaats. Dit onderdeel is opgenomen vanwege de samenhang met de wijziging van artikel 24.

Artikel I, onderdeel N

Ingevolge artikel 29 voeren bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van aangewezen hulpverleningsdiensten, blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn, om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Zij ontlenen aan het gebruik van die optische en geluids-signalen hun status van voorrangsvoertuig.

Enemaal aangekomen op de plaats van bij voorbeeld een ongeval, worden deze signalen, althans de meertonige hoorn, uitgeschakeld en het blauwe zwaailicht zou ingevolge artikel 30 vervangen moeten worden door geel zwaailicht. In de praktijk blijft het blauwe zwaailicht evenwel gedurende de afwikkeling van het ongeval veelal in werking. Dit omdat deze voertuigen in een aantal gevallen ook niet zijn uitgerust met geel zwaai- of knipperlicht. Overigens bestaat tegen deze praktijk uit een

oogpunt van verkeersveiligheid geen enkel bezwaar, integendeel, het geeft gezien de bijzondere omstandigheden een extra attentiewaarde. Artikel 30 voorzag evenwel niet in de mogelijkheid onder die omstandigheden blauw zwaailicht te voeren. In verband daarmee is aan het eerste lid van artikel 30 een volzin toegevoegd die het gebruik van blauw zwaai- of knipperlicht in dergelijke omstandigheden toelaat.

Artikel I, onderdelen M, N en O

Artikel 31 zoals dat luidde voor de wijziging, betrof de mogelijkheid tot het geven van regels door Onze Minister met betrekking tot het gebruik van de optische en geluidssignalen. De bevoegdheid tot het geven van dergelijke regelingen is nu echter rechtstreeks gebaseerd op de wet. Wel is het op grond van artikel 13, tweede lid, van de wet noodzakelijk om aan te geven voor welke gevallen een ministeriële regeling kan worden vastgesteld. Dit is echter in de artikelen 29 en 30 zelf opgenomen, zodat artikel 31 kon komen te vervallen.

Voor de oude tekst is een nieuwe tekst in de plaats gekomen, waarin een algemeen verbod wordt gegeven met betrekking tot het gebruik van signalen in andere omstandigheden dan in de artikelen 28, 29 en 30 is aangegeven. Deze bepaling bleek noodzakelijk om mogelijk misbruik van optische en geluidssignalen, alsmede andere geluids- en knippersignalen, voldoende tegen te gaan. Door het opnemen van deze nieuwe bepaling zijn de verbodsbepalingen in het tweede lid van artikel 29 en het tweede lid van artikel 30 vervallen. Zoals reeds hierboven is opgemerkt, wordt nu in het tweede lid van artikel 29 en 30 aangegeven in welke gevallen bij ministeriële regeling nadere voorschriften worden gegeven.

Artikel I, onderdeel Q

Voertuigen die voldoen aan de Europese richtlijnen met betrekking tot de voertuigeisen, dienen in Nederland te worden toegelaten. Op grond van richtlijn nr. 91/663/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 10 december 1991 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 76/756/EEG inzake de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen (PbEG L 366/17), is het technisch toegestaan om mistverlichting aan de voorzijde van het motorvoertuig in combinatie met dimlicht en groot licht geschakeld te hebben. Ook zijn schakelingen waarbij de mistachterlichten alleen branden in combinatie met mistlichten aan de voorzijde en dimlicht, technisch toegestaan. Er zijn motorvoertuigen in het verkeer, waarin dergelijke schakelingen al worden toegepast. Gevolg van deze technische mogelijkheden is, dat de regel van artikel 34 waarin werd bepaald dat bij het voeren van mistlicht aan de voorzijde groot licht of dimlicht niet mag worden gevoerd, een beperking van het gebruik van de mistverlichting gaf, die gezien de Europese regelgeving niet in stand kon blijven. Derhalve is deze bepaling geschrapt.

Artikel I, onderdelen P, R en S

Aanpassing in de betreffende artikelen was noodzakelijk in verband met de vervanging van het Wegenverkeersreglement door het Voertuigreglement.

Artikel I, onderdeel T

In de praktijk is gebleken dat de toelatingssnelheid van minimaal 80 km per uur voor de autosnelwegen voor bepaalde motorvoertuigen problemen opleverde. Met name moet worden gedacht aan mobiele

kranen en andere zware bedrijfsvoertuigen. Voorts is gebleken dat niet alle autobussen aan deze eis kunnen voldoen. Omdat tegen het gebruik van de autosnelweg door motorvoertuigen die tenminste een snelheid van 60 km per uur kunnen bereiken, niet een zodanig bezwaar bestaat dat deze voertuigen geweerd zouden moeten worden werd daarvoor steeds een ontheffing verleend. In verband daarmee is besloten de toelatings-snelheid op autosnelwegen te stellen op ten minste 60 km per uur.

Artikel I, onderdeel U

Winkelerven worden steeds vaker toegepast. Omdat veel winkelerven gecombineerd worden met een parkeerschijf-zone, deed zich een conflict voor tussen de artikelen 25 en 46. In een erf mogen namelijk alleen parkeerplaatsen die als zodanig aangeduid of aangegeven zijn, worden gebruikt, terwijl in een parkeerschijf-zone ook geparkeerd mag worden op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep. In het laatste geval moet gebruik worden gemaakt van een parkeerschijf.

Om dit conflict op te lossen is in een nieuw tweede lid bij artikel 46 bepaald, dat wat het parkeren betreft, de bepaling van artikel 25 van toepassing is.

Artikel I, onderdeel V

De goedkeuring van kinderbeveiligingsmiddelen wordt geregeld in artikel 22, vierde lid, WVV 1994. De kinderbeveiligingsmiddelen die zijn voorzien van een goedkeuringsmerk overeenkomstig het in de wet bepaalde, voldoen aan de gestelde eisen en mogen derhalve worden gebruikt. Artikel 59 is dienovereenkomstig gewijzigd.

Artikel I, onderdeel W

De helmdraagplicht voor bestuurders en passagiers van een bromfiets geldt sinds de invoering van het RVV 1990 ook voor de bestuurders en passagiers van de driewielige bromfiets. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan de brom-bakfiets en de zogenaamde ijscokarren. Onder het RVV 1966 was het voor deze personen echter niet verplicht om een helm te dragen.

Tegen de helmdraagplicht bestonden bezwaren. Gelet op de stabiliteit en de doorgaans beperkte snelheid, is het uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet vereist de helmdraagplicht voor deze personen te handhaven. Het eerste lid van artikel 60 is in verband daarmee gewijzigd.

In artikel 60, tweede lid, is de verantwoordelijkheid voor het dragen van de helm voor kinderen die de leeftijd van 12 jaren nog niet hebben bereikt, gelegd bij de bestuurder. Hiermee wordt aangesloten bij de vergelijkbare regeling van de gordeldraagplicht in artikel 59.

Artikel I, onderdeel X

Verkeerstekens gaan boven verkeersregels, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met de tekens. Naar aanleiding van deze rangorde is de vraag opgeworpen of daaruit niet moet worden afgeleid dat verkeersborden die een maximumsnelheid aangeven, boven de bijzondere maximumsnelheden in paragraaf 8 gaan. De consequentie daarvan zou zijn, dat een door borden aangegeven maximumsnelheid van 100 km per uur op autosnelwegen, de in paragraaf 8 opgenomen algemene maximumsnelheid van 80 km per uur voor vrachtauto's, opzij zou zetten. Om ieder misverstand op dit punt te voorkomen, is artikel 63a ingevoegd. Daarin is bepaald dat de borden die een maximumsnelheid geven alleen

boven de regels met betrekking tot de maximumsnelheden gaan, voor zover deze borden geen hogere maximumsnelheid geven dan de in paragraaf 8, voor de te onderscheiden categorieën voertuigen, genoemde bijzondere maxima.

Artikel I, onderdeel Y

Ingevolge het bij dit besluit vervallen eerste lid van artikel 65, golden verkeerstekens over de hele breedte van de weg waarlangs zij zijn geplaatst. Over het algemeen was dit een duidelijke regel, maar het opnemen van deze regel in het RVV 1990 leidde tot onvoorziene complicaties. Op grond van de RVV-bepaling kon namelijk gesteld worden dat bijvoorbeeld het plaatsen van bord G11 (verplicht fietspad) bij een fietspad dat langs de rijbaan is gelegen, gevolgen heeft voor de daarnaast gelegen rijbaan. Immers, de redactie suggereerde dat bord G11 voor de gehele weg gold. Derhalve zouden andere voertuigen dan (brom)fietsen geen gebruik meer mogen maken van de betreffende weg.

Om deze niet beoogde interpretatie uit te sluiten, is het eerste lid van artikel 65 geschrapt. In de praktijk zal uit de situatie duidelijk moeten blijken wat de reikwijdte van geplaatste verkeersborden is. Over het algemeen zal een verkeersteken blijven gelden voor de hele breedte van de weg waarlangs het is geplaatst. Door middel van een duidelijke bebording zal de weggebruikers zekerheid moeten worden verschaft welke verkeerstekens tot hen gericht zijn.

Artikel I, onderdeel Z

De aanpassing van artikel 67 strekt ertoe duidelijker dan voorheen de betekenis van onderborden aan te geven. Om te beginnen is voor de volledigheid thans ook opgenomen dat onderborden een nadere uitleg van het verkeersbord kunnen inhouden (eerste lid, aanhef en onderdeel a). Vervolgens is in het eerste lid, onderdeel b, de betekenis bepaald van een onderbord waarop uitsluitend symbolen voorkomen. In dat geval geldt het verkeersbord slechts voor de aldus aangeduide weggebruikers of het aldus aangeduide verkeersgedrag. Hierbij is, anders dan in het verleden toen gesproken werd over «categorieën weggebruikers», uitdrukkelijk voor de termen «weggebruikers» en «verkeersgedrag» gekozen. Dit om buiten twijfel te stellen dat een onderbord niet slechts betrekking behoeft te hebben op bepaalde, te onderscheiden, groepen of categorieën weggebruikers. Indien wordt beoogd dat het bord juist niet van toepassing is op de op het onderbord aangegeven weggebruikers of verkeersgedrag, dient ingevolge onderdeel c het woord «uitgezonderd» te worden toegevoegd.

Niet in alle gevallen kan echter de beoogde – groep – weggebruikers of het beoogde verkeersgedrag worden aangegeven door middel van symbolen, al dan niet in combinatie met het woord «uitgezonderd». In verband daarmee voorziet het tweede lid erin dat het beoogde verkeersgedrag kan worden aangegeven door middel van teksten of tekens. Voor zover dat mogelijk is kunnen daarbij ook symbolen worden gebruikt.

Artikel I, onderdeel AA

Geel knipperlicht bij voetgangerslichten, betekent dat een voetganger op eigen risico oversteekt. Hij dient al het overige verkeer ter plaatse voor te laten gaan. Dit betekent dat hij niet de bescherming van de voetgangers-oversteekplaats geniet en evenmin voor gaat op afslaan de bestuurders. Omdat dit laatste niet expliciet in het RVV 1990 was verwoord, bleef de regel van artikel 18, dat rechtdoorgaand verkeer voor gaat, onverkort

gelden. Dit was echter niet de bedoeling. Derhalve is in het tweede lid van artikel 74 nu uitdrukkelijk bepaald dat voetgangers het overige verkeer voor moeten laten gaan.

Artikel I, onderdeel AB

Door politie en justitie is erop aangedrongen toch weer een verbod linksaf te slaan op te nemen in artikel 76. Aan deze wens is voldaan met het opnemen van een nieuw artikel 76. In onderdeel a is bepaald dat bestuurders een doorgetrokken streep niet naar links mogen overschrijden of zich op de linker weghelft bevinden, tenzij aan de rechterzijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht. Bestuurders die zich, bijvoorbeeld daar waar de doorgetrokken streep begint, op de linker weghelft bevinden, moeten zich zo spoedig mogelijk naar de rechter weghelft begeven. In verband daarmee is slechts het naar links overschrijden verboden. Uit onderdeel b vloeit voort dat bestuurders bij een doorgetrokken streep tussen rijstroken in één richting, niet van rijstrook mogen wisselen. Bestuurders op de rechter rijstrook mogen dus niet naar de linker rijstrook om vervolgens linksaf te kunnen slaan; bestuurders op de linker rijstrook mogen ook niet naar de rechter rijstrook om vervolgens rechtsaf te kunnen slaan. Artikel 76 is derhalve inhoudelijk en redactioneel aangepast.

Artikel I, onderdeel AC

Vanuit het Ministerie van Defensie is de wens naar voren gekomen om ook aan dienstplichtige militairen bij het Wapen van de Koninklijke Marechaussee aanwijzingsbevoegdheid te geven in het kader van de verkeersregeling. De bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen is in artikel 82, eerste lid opgenomen.

In verband met de overheveling van een aantal spoorwegbepalingen naar de wegenverkeerswetgeving, is aan artikel 82 een vierde lid toegevoegd, waarin de weggebruiker verplicht wordt gevolg te geven aan stoptekens die door begeleiders van railvoertuigen worden gegeven.

Artikel I, onderdeel AD

Artikel 85 gaf bestuurders van invalidervoertuigen de mogelijkheid om, in afwijking van artikel 46, gedurende drie uren te parkeren op andere plaatsen dan parkeerplaatsen. Artikel 46 heeft echter alleen betrekking op motorvoertuigen, zodat een invalidervoertuig in principe altijd al onbeperkt anders dan op een parkeerplaats mag staan. Artikel 85 is dienovereenkomstig gewijzigd.

Artikel I, onderdeel AE

Artikel 87 is aangevuld met een aantal onderdelen, waarvan in de praktijk is gebleken dat het verlenen van ontheffing gewenst kan zijn. Ook zijn de B-weg borden alsnog opgenomen, omdat deze borden vanwege een overgangsbepaling nog tot 1 januari 2000 van kracht zullen blijven.

Artikel I, onderdeel AG

Het nieuwe artikel 31 geeft een algemeen verbod op het gebruik van signalen, die in de plaats komt van de strafbaarstelling in de artikelen 28, 29, eerste lid, en 30, eerste lid. Derhalve is artikel 31 als strafbaar feit opgenomen in artikel 92, terwijl de artikelen 28 tot en met 30 uit de betreffende strafbepaling zijn geschrapt.

In het tweede lid van artikel 74 is bepaald dat voetgangers die bij geel knipperlicht oversteken, het overige verkeer ter plaatse voor laten gaan. Het niet voor laten gaan van het overige verkeer is een strafbaar feit, dat als zodanig in artikel 92 diende te worden opgenomen.

Artikel I, onderdelen AF, AH en AI tot en met AM

Een aantal bepalingen betreffende de vrijstelling en ontheffing zijn geregeld in de WVV 1994. Derhalve konden de artikelen 88, 89, 90 en 99 vervallen. Tevens hebben aanpassingen plaats gevonden in de artikelen 92, 97 en 98. De artikelen 93 en 94 konden vervallen omdat de betreffende overgangsbepalingen zijn uitgewerkt. De Hoofdstukken IX tot en met XII konden eveneens vervallen.

Artikel II, onderdeel A en B

Bord C1 en C2 spraken over een geslotenverklaring voor bestuurders. In de praktijk leverde dit echter handhavingsproblemen op bij voertuigen waar geen bestuurder meer aanwezig is. Derhalve is er voor gekozen de term bestuurders te laten vervallen en aan te geven dat de geslotenverklaring geldt voor de genoemde categorieën.

Artikel II, onderdelen C, D en E

De tekst bij de borden E6 en E10, zoals die luidde voor de inwerking-treding van het onderhavige besluit, suggereerde, dat handhaving kon geschieden op basis van artikel 62 van het RVV 1990. Dit ging voorbij aan het feit, dat de materiële inhoud van de ge- en verboden bij deze borden is opgenomen in de artikelen 26, respectievelijk 25 van het RVV 1990. Overeenkomstig de opzet die is gehanteerd in hoofdstuk G van bijlage 1 kan daarom hier worden volstaan met de vermelding «invaliden-parkeerplaats» bij bord E6, en «parkeerschijf-zone» bij bord E10. De tekst bij bord E11 is hiermede in overeenstemming gebracht.

Artikel II, onderdeel F

De oude tekst bij bord F9 had onbedoeld het gevolg dat niet alleen de op voorafgaande matrixborden aangegeven verboden kwamen te vervallen, maar ook de op andere voorafgaande verkeersborden gegeven verboden. De tekst is nu zodanig geformuleerd dat bord F9 alleen het einde aangeeft van de verboden die op voorafgaande matrixborden werden gegeven.

Artikel III, onderdeel A

Zoals in het algemeen deel al werd opgemerkt, zijn veel bepalingen uit het BABW nu opgenomen in de wet. Omdat in het BABW veelvuldig naar deze bepalingen verwezen wordt, is een begripsbepaling opgenomen van het begrip «wet». Hierdoor is het mogelijk om, waar nodig, te verwijzen naar een bepaald artikel uit de wet, in plaats van te moeten verwijzen naar het betreffende artikel uit de «Wegenverkeerswet 1994».

Voorts is een begripsbepaling opgenomen van het begrip «bevoegd gezag». De competentiebepaling is namelijk eveneens in de WVV 1994 opgenomen, terwijl in het BABW een aantal malen hiernaar wordt verwezen. Derhalve is het mogelijk om op die plaatsen in het BABW enkel te spreken van «bevoegd gezag».

Artikel III, onderdeel B

In artikel 6 worden de verkeerstekens op het wegdek genoemd die een gebod of een verbod inhouden. Echter, het RVV 1990 kent meer verkeerstekens op het wegdek dan in artikel 6 werden genoemd. Het betreft de fietsstrook met doorgetrokken streep, de blokmarkering bij bushaltes en de voetgangersoversteekplaats. Volledigheidshalve zijn deze verkeerstekens alsnog in artikel 6 opgenomen.

Artikel III, onderdelen C en E

In paragraaf 2 van het algemeen deel van de toelichting is reeds melding gemaakt van een nieuw soort onderborden. Het gaat daarbij om onderborden als bedoeld in artikel 24, eerste lid, onderdeel d, van het RVV 1990. De wijziging van artikel 8 strekt ertoe deze nieuwe soort onderborden een basis in het BABW te geven. Daartoe is, met verlettering van het bestaande onderdeel c tot onderdeel d, een nieuw onderdeel c ingevoegd. In dit nieuwe onderdeel is bepaald waarop onderborden onder de verkeersborden E4 tot en met E13 van bijlage 1 van het RVV 1990, betrekking hebben. Daarbij is aansluiting gezocht bij artikel 24 van het RVV 1990. Dat laat onverlet dat, voor zover de verkeersborden zich daarvoor lenen, ook de andere in artikel 8, tweede lid, onderdelen a en b, opgenomen onderborden kunnen worden toegepast.

Artikel III, onderdelen D, F, G en H

Een aantal van de in deze onderdelen opgenomen wijzigingen vloeien voort uit de regeling in de wet. Het lag dus in de rede deze artikelen uit het BABW te schrappen.

Omdat de basis voor de ministeriële regeling uit de wet zelf voortvloeit, konden de artikelen 9, 10 en 11 vervallen. In verband met het in de wet omtrent de mogelijkheid tot het vaststellen van nadere voorschriften bij ministeriële regeling bepaalde, is nagegaan in hoeverre bepalingen terzake het gebruik van verkeerstekens uit de bestaande ministeriële regelingen als toepassing moesten worden aangemerkt, zodat zij overgeheveld moesten worden naar het BABW. Daarbij bleek dat de regeling betreffende de toepassing van verkeersborden in zonale uitvoering een plaats behoort te hebben in de algemene maatregel van bestuur. Daartoe is een nieuw paragraaf 3 opgenomen. In deze paragraaf – artikel 9 – is bepaald welke verkeersborden kunnen gelden voor een bepaald gebied.

In artikel 21 heeft wijziging plaats gevonden in verband met de nieuwe nummering van artikel 2 van de wet, ten opzichte van de oude Wegenverkeerswet.

Artikel III, onderdeel I

Verkeersbesluiten voor wegen nabij een overweg kunnen verstrekkende gevolgen hebben voor de veiligheid van het verkeer op die overweg. Overleg tussen de wegbeheerder en de spoorwegbeheerder, voordat het verkeersbesluit tot stand komt, is derhalve noodzakelijk.

Artikel III, onderdelen J tot en met P

De wijzigingen in deze onderdelen hebben allen betrekking op de overheveling van een aantal bepalingen uit het BABW naar de wet. De artikelen 27, 33, 34 en 36 dienden dan ook te verwijzen naar de betreffende bepalingen in de wet.

Het bepaalde in de vervallen artikelen of onderdelen van artikelen, is thans opgenomen in de wet.

Artikel III, onderdeel Q

In artikel 37 stond een verkeerde verwijzing. Abusievelijk werd verwezen naar artikel 34 in plaats van artikel 35.

Artikel III, onderdeel R

Strikt genomen biedt het huidige BABW geen mogelijkheden om in het kader van grote verkeerscontroles tijdelijk verkeersborden te plaatsen of maatregelen te nemen. Dit is alleen mogelijk bij onvoorziene omstandigheden.

Door een wijziging van artikel 38 krijgen de met verkeersregeling belaste ambtenaren van politie de bevoegdheid voor ten hoogste drie uren verkeerstekens te plaatsen en maatregelen te nemen ten behoeve van verkeerscontroles. Bij periodes langer dan 3 uren blijft artikel 36 BABW van overeenkomstige toepassing.

Artikel III, onderdeel T

Artikel 48 bepaalde dat de vaststelling van de bebouwde komgrenzen bij besluit van de gemeenteraad dient plaats te vinden. Omdat deze bepaling zich uitspreekt over bevoegdheden die aan bepaalde bestuursorganen wordt toegekend, diende deze bepaling te worden opgenomen in de wet. In artikel 48 zijn nadere regels gegeven betreffende het van toepassing zijn van enkele bepalingen uit het BABW.

Artikel III, onderdelen S, U, W en X

De wijzigingen van de artikelen 53, 58 en 59 waren noodzakelijk in verband met de invoering van de Wegenverkeerswet 1994. Artikel 42 kon komen te vervallen omdat een dergelijke bepaling nu in de wet zelf is opgenomen.

Artikel III, onderdeel V

In artikel 56 stond een verkeerde verwijzing. Abusievelijk werd verwezen naar artikel 82, tweede lid, van het RVV 1990, in plaats van artikel 82, derde lid, van het RVV 1990.

Artikel III, onderdeel Y

De in dit onderdeel genoemde artikelen betreffen overgangsbepalingen die inmiddels zijn uitgewerkt. In verband daarmee zijn ze vervallen.

Artikelen IV en V

De voorgestelde wijzigingen strekken ertoe de verwijzingen naar de Wegenverkeerswet in het Besluit alcoholonderzoeken en het Besluit wegslepen van voertuigen, te vervangen door verwijzingen naar de overeenkomstige bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel VI, onderdeel A

Een kentekenbewijs kan onder meer ongeldig worden verklaard indien het betrokken voertuig definitief is bestemd voor gebruik buiten de weg. Het is noodzakelijk gebleken dat de mogelijkheid wordt geopend om aan

deze bestemming nadere voorwaarden te verbinden, met name ten einde te voorkomen dat de – strak gereguleerde – sloopregeling van voertuigen wordt ontdoken. De onderhavige wijziging strekt ertoe het stellen van deze nadere voorwaarden mogelijk te maken.

Artikel VI, onderdeel B

Met de onderhavige wijziging wordt aangesloten bij de wettelijke benaming van de desbetreffende dienst.

Artikel VI, onderdeel C

Met de onderhavige wijziging wordt beoogd een handelaarskentekenbewijs ook ongeldig te kunnen verklaren indien wordt gehandeld in strijd met het bepaalde in de wet ter zake van gebruik en toezicht.

Artikelen VII tot en met X

In het kader van de overheveling van een enkele bepalingen uit de spoorwegwetgeving naar het RVV 1990 en BABW, zijn in een viertal spoorwegreglementen een aantal technische aanpassingen doorgevoerd.

In onderdeel B van Artikel VII is de beveiliging van overwegen met verkeerslichten, gekoppeld aan de verkeerslichten die in het RVV 1990 worden genoemd. De mogelijkheid om in bepaalde situaties twee- en driekleurige verkeerslichten toe te passen, is ten opzichte van de oude bepaling toegevoegd.

In onderdeel C van Artikel VII, onderdeel C van Artikel VIII en onderdeel A van Artikel IX is, in afwijking van het BABW, bepaald dat het plaatsen van Andreaskruisen is opgedragen aan de spoorwegbeheerder.

Onderdeel D van Artikel VII sluit aan bij de definitie van artikel 1, onderdeel aab van het RVV 1990. Railvoertuigen mogen overwegen die niet voldoen aan de definitie, alleen berijden wanneer een stopteken aan de weggebruikers wordt gegeven.

Onderdeel E van Artikel VII, onderdeel D van Artikel VIII, onderdeel B van Artikel IX en onderdeel A van Artikel X regelen de situatie bij overwegen die liggen in niet-openbare wegen die niet feitelijk voor het openbare verkeer openstaan. Op deze wegen is de wegenverkeerswetgeving niet van toepassing. Derhalve blijft een aparte regeling in de diverse spoorwegreglementen noodzakelijk.

In onderdeel B van Artikel VIII worden de gedragsvoorschriften gegeven voor de machinist van een raccordementstrein. Omdat de raccordementstrein geen weggebruiker is in de zin van het RVV 1990, blijft een regeling in het Reglement op de Raccordementen noodzakelijk.

Artikel XI

Een groot aantal van de in dit besluit opgenomen wijzigingen vloeien voort uit de invoering van de WVV 1994. In verband hiermee zal dit besluit dan ook tegelijk met de invoering van de WVV 1994 van kracht worden.

De inwerkingtredingsbepaling voorziet erin dat, indien noodzakelijk, bepaalde artikelen of onderdelen van artikelen op een ander tijdstip van kracht kunnen worden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink