

---

## 268

### **Besluit van 27 mei 1999, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer met betrekking tot de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig**

---

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 6 januari 1999, nr. CDJZ/WJZ/98-1306, Centrale Directie Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 13 en 14 van de Wegenverkeerswet 1994;  
De Raad van State gehoord (advies van 2 maart 1999, nr. WO9.99.0013/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 mei 1999, nr. CDJZ/WBI/1999-465, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

- A. Artikel 1, onderdeel ad, komt te luiden:  
ad. rijbaan: elk voor rijdende voertuigen bestemd weggedeelte met uitzondering van de fietspaden en de fiets/bromfietspaden;.
- B. In artikel 2a wordt na «bromfietsen» ingevoegd: en bromfietzers.
- C. Na artikel 2a wordt een artikel ingevoegd, dat luidt:

#### **Artikel 2b**

De regels van dit besluit betreffende fietsen en fietsers zijn, in plaats van de regels betreffende bromfietsen en bromfietzers, mede van toepassing op snorfietsen en snorfietzers, tenzij anders is bepaald.

- D. Aan artikel 3, tweede lid, wordt een volzin toegevoegd, luidende:  
Dit geldt niet voor snorfietsers.

E. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na «het fietspad» ingevoegd: of het fiets/  
bromfietspad.
2. In het derde lid wordt na «een fietspad» ingevoegd: of een fiets/  
bromfietspad.

F. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «het verplichte fietspad» ingevoegd: of het  
fiets/bromfietspad.
2. In het tweede lid wordt na «een verplicht fietspad» ingevoegd: of een  
fiets/bromfietspad.
3. Aan het derde lid wordt een volzin toegevoegd, die luidt:  
Snorfietzers mogen het onverplichte fietspad slechts gebruiken met  
uitgeschakelde motor.

G. Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «het verplichte fietspad» vervangen door: het  
fiets/bromfietspad.
2. In het tweede lid wordt «een verplicht fietspad» vervangen door: een  
fiets/bromfietspad.
3. Het derde lid vervalt.
4. Het vierde lid wordt vernummerd tot het derde lid.

H. In artikel 7 wordt na «het fietspad» ingevoegd: , het fiets/  
bromfietspad.

I. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «het fietspad» ingevoegd: , het fiets/  
bromfietspad.
2. In het tweede lid vervalt «, bromfietzers».

J. In artikel 11, derde lid, vervalt «en bromfietzers».

K. In artikel 15, tweede lid, vervalt, met vervanging van de puntkomma  
aan het einde van onderdeel b door een punt, onderdeel c.

L. Aan artikel 22 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van  
onderdeel c door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:  
d. voor snorfietzers 25 km per uur.

M. In artikel 32, eerste lid, wordt na «motorvoertuig» ingevoegd: ,  
bromfietzers, snorfietzers en bestuurders van een invalidervoertuig.

N. In artikel 34, eerste lid, wordt na «motorvoertuig» ingevoegd: en van  
een invalidervoertuig.

O. Artikel 35 komt te luiden:

### **Artikel 35**

Fietzers en bestuurders van een wagen moeten bij dag, indien het zicht  
ernstig wordt belemmerd, en bij nacht voor- en achterlicht voeren.

P. Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de aanduiding 1.

2. Het tweede lid vervalt.

Q. Het opschrift van hoofdstuk II, paragraaf 18, komt te luiden:  
*Paragraaf 18 Rotondes*

R. Artikel 47 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na «motorvoertuig» wordt ingevoegd: en bromfietzers die de rijbaan volgen.

2. «verkeerspleinen» wordt vervangen door: rotondes.

S. In artikel 48 wordt «verkeerspleinen» vervangen door: rotondes.

T. Artikel 55 komt te luiden:

#### **Artikel 55**

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

U. Artikel 57 komt te luiden:

#### **Artikel 57**

Bestuurders van een motorvoertuig, bromfietzers en snorfietzers mogen met hun voertuig geen onnodig geluid veroorzaken.

V. In artikel 63 a wordt na «vastgestelde maximumsnelheden», ingevoegd: en de in artikel 45 aangegeven snelheid,.

W. Artikel 68 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt na «bromfietzers» ingevoegd: op een fiets/bromfietspad.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

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

X. Artikel 78 komt te luiden:

#### **Artikel 78**

Bestuurders van een motorvoertuig en bromfietzers die de rijbaan volgen zijn verplicht op een kruispunt de richting te volgen die de voorsorteerstrook waarop zij zich bevinden aangeeft.

Y. In artikel 80 wordt «geven» vervangen door: verlenen.

Z. Artikel 92, tweede lid, komt te luiden:

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

AA. De bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 behorende bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De omschrijving bij bord C 13 komt te luiden:  
Gesloten voor bromfietsen, snorfietsen en invalidevoertuigen, met in werking zijnde motor.
2. In de omschrijving bij borden D 1 en J 9 wordt: «Verkeersplein» telkens vervangen door: Rotonde.
3. Na «bord G 12» worden, overeenkomstig het in de bijlage van dit besluit opgenomen model, twee borden ingevoegd:
  - a. fiets/bromfietspad, bord G 12a.
  - b. einde fiets/bromfietspad, bord G 12b.

## ARTIKEL II

Artikel 15 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer<sup>2</sup> komt te luiden:

### Artikel 15

In het verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1, voorzover dit aanduidt dat een maximumsnelheid van 30 km/h of 60 km/h geldt, bord B3, B4, B5 of B6 op een 30 km/h- of 60 km/h weg of in een 30 km/h- of 60 km/hzone, en bord G5 van bijlage 1<sup>1</sup>, behorende bij het RVV 1990, wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan de krachtens artikel 14 van de wet gestelde voorschriften.

## ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Laatstbedoeld besluit wordt niet genomen voordat vier weken zijn verstreken nadat het onderhavige besluit is overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal, en evenmin indien binnen die termijn door of namens een der kamers of door ten minste een vijfde van het grondwettelijk aantal leden van een der kamers de wens te kennen wordt gegeven dat het in dit besluit geregelde onderwerp van dit besluit bij wet wordt geregeld.

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

's-Gravenhage, 27 mei 1999

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de zesde juli 1999

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

<sup>1</sup> Stb. 1990, 459, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 31 december 1996, Stb. 557.

<sup>2</sup> Stb. 1990, 460, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1997, Stb. 726.

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 Staatscourant van 10 augustus 1999, nr. 151.

**Bijlage bij het besluit van 27 mei 1999 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer met betrekking tot de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig**



**bord G 12a**

**fiets/bromfietspad**



**bord G 12b**

**einde fiets/bromfietspad**

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen

### *§ 1 Inleiding*

Het voorliggende besluit bevat de wijzigingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) ter uitvoering van de afspraken die zijn gemaakt in het op 15 december 1997 tussen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten gesloten convenant (brief aan Tweede Kamer, van 2 maart 1998, kenmerk DGP/VV/821 137) tot uitvoering van het in het MPV 1996–2000 (kamerstukken II 1995/96, 24 722, nr. 2) aangekondigde Startprogramma Duurzaam Veilig (brief aan Tweede Kamer, van 14 juli 1997, kenmerk DGP/VV/724 159). Ter uitvoering van het convenant zullen behalve het RVV 1990 en het BABW ook enige ministeriële regelingen, onder meer de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en de Regeling verkeerslichten, worden gewijzigd.

Het convenant bevat 24 afspraken voor de periode van 1998 – 2000 over infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie, wijzigingen in de algemene regelgeving t.a.v. verkeersregels en verkeerstekens, flankerende maatregelen en voorbereiding van de integrale invoering van Duurzaam Veilig. Voorzover voor het onderhavige besluit van belang voorziet het in het convenant opgenomen pakket maatregelen met name in:

- wijziging van de plaats op de weg van de bromfiets (bromfiets op de rijbaan);
- opheffing uitzonderingsregel bij voorrangverlening (voorrang fietser van rechts en voorrang op verkeersaders);
- invoering van een uniforme voorrangsregeling op rotondes;
- uitbreiding, in aantal en omvang, van 30 km/h-gebieden binnen de bebouwde kom en van 60 km/h-gebieden buiten de bebouwde kom.

Het convenant bevat tevens afspraken over de rijksbijdrage in verband met de financiële gevolgen voor de wegbeheerders. Deze zijn verwerkt in de Regeling subsidies uitvoeringsprogramma duurzaam veilig («Regeling duurzaam veilig»; Stcrt. 1998, 62).

Ten behoeve van wegbeheerders is door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechiek (CROW) een Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig samengesteld.

De juridische uitwerking van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig zal hieronder beknopt worden toegelicht. Voor nadere informatie over de gemaakte afspraken tussen Rijk en wegbeheerders wordt verwezen naar de tekst en de toelichting van het convenant.

### *§ 2 Maatregelen*

Wijziging plaats op de weg van de bromfietser (bromfiets op de rijbaan)

Uit onderzoek is gebleken, onder meer in de gemeenten Den Haag, Apeldoorn en Tiel, dat het wijzigen van de plaats op de weg van de bromfietser, over het algemeen een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid doordat het aantal ongevallen tussen bromfietzers en motorvoertuigen en tussen bromfietzers en fietsers afnam. Echter niet voor alle verkeerssituaties geldt dat het gebruik van de rijbaan door de bromfiets veiliger is, zoals onder meer op wegen buiten de bebouwde kom waar een maximum snelheid geldt van 80 km/h en op verkeersaders binnen de bebouwde kom waar een maximum snelheid geldt van 70 km/h. In het

onderhavige besluit wordt daarom bepaald dat in beginsel de plaats op de weg van de bromfietser de rijbaan is. Indien het gebruik van de rijbaan door bromfietzers niet veiliger is, kan de bromfietser verplicht worden gebruik te maken van het fietspad.

Dit laatste leidt ertoe dat er in het onderhavige besluit een nieuw verkeersteken wordt ingevoerd; het verplichte fiets/bromfietspad. Het verkeersbord fiets/bromfietspad bevat naast het fietssymbool het bromfietsymbool.

Voor de invoering van de maatregel bromfiets op de rijbaan zijn voorts aanpassingen nodig met betrekking tot het gebruik van de fietsstroken, het volgen van de fietslichten, het verplichte gebruik van voorsorteerstroken en het rechts inhalen van het overige verkeer. Deze zullen in de artikelsgewijze toelichting nader worden toegelicht.

Opheffing uitzonderingsregel bij voorrangverlening (voorrang fietser van rechts en voorrang op verkeersaders)

De gedachte, onder meer ingegeven door de motie Rosenmüller (kamerstukken II 1994/95, 22 100 037, blz. 42 / handelingen II 1994/95, nr. 24, blz. 42) achter het Startprogramma Duurzaam Veilig is dat uniformering van voorrangssituaties bijdraagt aan de duidelijkheid voor de weggebruiker en daardoor aan de vermindering van het aantal (ernstige) verkeersongevallen. Dit heeft tot gevolg dat de al jaren bestaande uitzondering dat aan fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invaliden-voertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee die van rechts komen, door bestuurders van een motorvoertuig geen voorrang behoeft te worden verleend, vervalt. De algemene regel «verleen voorrang aan bestuurders die van rechts komen» geldt voortaan tussen alle weggebruikers met uitzondering van voetgangers. Daarbij moet wel in het oog gehouden worden dat verkeersmaatregelen per locatie, in de vorm van voorrangsborden, haaiantanden of een in- of uitrit, boven de algemene gedragsregel gaan. Uitgangspunt moet zijn dat de formele voorrangssituatie overeenkomt met het verwachtingspatroon van de weggebruikers.

In het convenant is met de wegbeheerders de afspraak gemaakt dat maatregelen getroffen worden waardoor steeds voorrang verleend moet worden aan alle bestuurders op «verkeersaders» (wegen waar de doorstroming van het verkeer prioriteit krijgt). Deze uniformering wordt noodzakelijk geacht om de maatregel «voorrang fietser van rechts» te kunnen invoeren zonder bevreesd te zijn voor een nadelig effect op de verkeersveiligheid.

Uniforme voorrang op rotondes

De in het Startprogramma aangekondigde uniformiteit van de voorrangsregels op rotondes, die in overeenstemming is met de aanbevelingen die het CROW begin 1998 in de publicatie «Eenheid in rotondes» heeft gedaan, zal haar uitwerking krijgen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Het voorliggende besluit beperkt zich tot de introductie van een uniforme benaming die in overeenstemming is met het dagelijks spraakgebruik; het begrip verkeersplein wordt vervangen door het begrip rotonde.

Uitbreiding 30 km/h-gebieden binnen de bebouwde kom en 60 km/h-gebieden buiten de bebouwde kom

Om tot een duurzaam veilig wegennet te komen is het belangrijk dat er een eenduidige vormgeving is van het Nederlandse wegennet waardoor het de weggebruikers duidelijk is met welk type weg zij te maken hebben. Het Startprogramma Duurzaam Veilig voorziet in het maken van een

onderscheid tussen verkeersluwe gebieden en verkeersaders waarbij geldt dat in de verkeersluwe gebieden de verkeersveiligheid gebaat is met een verlaging van de maximumsnelheid. Omdat binnen de bebouwde kom de algemene snelheidslimiet van 50 km/h over het algemeen als te hoog wordt ervaren en ook in verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom een verlaging van snelheidslimiet gewenst is, is in het convenant afgesproken dat de 30 km/h-gebieden binnen de bebouwde kom en de 60 km/h-gebieden buiten de bebouwde kom zowel in aantal als in omvang worden uitgebreid.

Uitgangspunt bij de omvorming van wegen tot een 30 km/h- of een 60 km/h-gebied is dat de maximum snelheid in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse en dat de omstandigheden (de weg in zijn omgeving) waar nodig zijn aangepast. De voornaamste wijziging in de regelgeving zal hierin bestaan dat in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens de eisen voor beide typen gebieden onder één noemer zullen worden gebracht. Daarbij zullen enkele té stringente bepalingen die een brede toepassing van deze gebieden in de weg stonden (o.a. met betrekking tot doorgaand verkeer) worden vervangen door de bepaling dat extra aandacht besteed moet worden aan potentieel gevaarlijke punten.

### *§ 3 Handhaving*

Effectieve handhaving van verkeerswetgeving is noodzakelijk voor het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen en de realisering van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem. Duurzaam Veilig is onder andere gericht op herinrichting van het Nederlandse wegennet waarbij door een goede vormgeving van het wegennet het feitelijke gedrag («gebruik») min of meer automatisch overeenkomt met het beoogde gedrag («functie»). Met andere woorden duurzaam veilige maatregelen dienen het gewenste gedrag bij weggebruikers automatisch af te dwingen zonder dat extra handhaving noodzakelijk is.

Ten behoeve van de herinrichting zullen de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens worden gewijzigd. Op termijn zullen door een duurzaam veilige inrichting van het wegennet de benodigde handhavingsinspanningen verminderen. Dit betekent niet dat op den duur de behoefte aan verkeershandhaving geheel verdwijnt, want lang niet alle onderdelen van veilig verkeersgedrag zijn door (her)inrichting te beïnvloeden, bijvoorbeeld het dragen van de bromfietshelm.

Nieuwe maatregelen zoals bromfiets op de rijbaan en fietsers voorrang van rechts vormen een belangrijk onderdeel van het op 15 december 1997 ondertekende convenant Startprogramma Duurzaam Veilig. Een voldoende niveau van handhaving is bij deze maatregelen essentieel en zou inpasbaar moeten zijn binnen de bestaande handhavingsinspanningen. Verwacht mag worden dat de genoemde maatregelen geen bijzondere handhavingsproblemen voor politie en justitie zullen opleveren. Bij het opstellen van het Startprogramma Duurzaam Veilig is steeds de eis overeind gehouden dat geen van de afzonderlijke afspraken mocht leiden tot verdere vergroting van de behoefte aan verkeershandhaving.

### *§ 4 Financiële consequenties*

De uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig kost naar schatting f 400 miljoen. Het Rijk heeft zich bereid verklaard f 200 miljoen voor haar rekening te nemen. In overleg met het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen is gekozen voor een aparte subsidieregeling, de Regeling duurzaam veilig. Wegbeheerders kunnen een verzoek tot subsidie indienen voor de infrastructurele aanpassingen van hun wegen



in het kader van de uitvoering van het startprogramma. Deze infrastructuurle aanpassingen hebben met name betrekking op het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen in de 30 km- en 60 km-gebieden, het plaatsen van verkeerstekens en de uniformering van rotondes. In de regeling zijn twee soorten subsidies onderscheiden, te weten de subsidies voor het treffen van fiets- en bromfietsmaatregelen alsmede projectsubsidies.

### *§ 5 Invoering*

In het convenant is vastgelegd dat het pakket van maatregelen op twee verschillende data zal worden ingevoerd. Het bleek namelijk dat voor een aantal maatregelen infrastructuurle aanpassingen nodig zijn die meer tijd vergen dan de aanpassingen ten behoeve van de overige maatregelen. Dit betekent dat de maatregel «bromfiets op de rijbaan» eerder in werking treedt dan de maatregel «voorrang fietser van rechts». Derhalve is in het besluit voorzien in de mogelijkheid om bij koninklijk besluit de verschillende artikelen of onderdelen van dit besluit op verschillende tijdstippen in werking te laten treden.

Het invoeren van de wijziging van de plaats op de weg van de bromfietser («bromfiets op de rijbaan») en van de opheffing van de uitzonderingsregel bij voorrangverlening («voorrang fietser van rechts») zal worden begeleid door publiekscampagnes op ruime schaal.

### **Artikelen**

*Artikel 1, onderdelen A, E, F, onder 1 en 2, G, onder 1 en 2, H, I, onder 1, W, AA, onder 3*

De in deze onderdelen opgenomen wijzigingen houden allen verband met het invoeren van het verplichte fiets/bromfietspad dat, zoals in het algemeen gedeelte van deze nota van toelichting is uiteengezet, een gevolg is van de wijziging van de plaats op de weg van de bromfietser. De artikelen 1, onderdeel ad, 4, 5, eerste en tweede lid, 6, eerste en tweede lid, 7 en 10, eerste lid, zijn gewijzigd als gevolg van de invoering van het fiets/bromfietspad.

Het fietsverkeerslicht en het bord «Rechtsaf voor (brom)fietsers vrij» is slechts op bromfietsers van toepassing indien zij gebruik maken van het fiets/bromfietspad. In alle andere gevallen is het bord niet op bromfietsers van toepassing en volstaat het bord «Rechtsaf voor fietsers vrij». Artikel 68 voorziet in de plaatsing van de twee borden.

Aan bijlage 1 van het RVV 1990 zijn de nieuwe verkeersborden «fiets/bromfietspad» en «einde fiets/bromfietspad» toegevoegd.

*Artikel 1, onderdelen G onder 3, I, onder 2, J, M, N, O, Q, onder 1, T, X*

Het nieuwe regime met betrekking tot de plaats op de weg van de bromfietser brengt wijziging van een aantal andere verkeersregels voor bromfietsers met zich mee. De aangebrachte wijzigingen strekken ertoe dat bromfietsers indien zij op de rijbaan rijden, de regels volgen die ook voor het overige verkeer op de rijbaan gelden.

Zo kan uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet langer worden toegestaan dat de bromfietser het overige verkeer rechts inhaalt en zal ook voor bromfietsers de hoofdregel moeten gelden dat zij links inhalen. Het derde lid van artikel 11 is in die zin gewijzigd.

Artikel 32 ziet op het gebruik van de lichten tijdens het rijden en heeft tot gevolg dat niet in alle gevallen groot licht kan worden gevoerd. Gezien het feit dat bromfietsen, snorfietzen en invalidervoertuigen op grond van het Voertuigreglement moeten zijn voorzien van groot licht en dimlicht zijn de bestuurders toegevoegd aan artikel 32.

In artikel 34 zijn de bestuurders van een invalidevoertuig toegevoegd omdat ook invalidevoertuigen voorzien mogen zijn van een mistlicht en zij dientengevolge dit mistlicht moeten kunnen voeren.

Omdat aan artikel 32 de bromfietzers, snorfietzers en bestuurders van een invalidevoertuig zijn toegevoegd zijn deze in artikel 35 vervallen.

Artikel 47 is gewijzigd omdat het bromfietzers die de rijbaan volgen, toegestaan moet zijn vlak voor of op een rotonde anders dan aan de rechterzijde van de rijbaan te rijden.

Omdat de verplichting die voor bestuurders van een motorvoertuig geldt om richting aan te geven bij bijzondere manoeuvres ook voor bromfietzers moet gelden is artikel 55 aangepast.

Omdat ook de voorsorteerstrook die de richting aangeeft, gebruikt moet worden door bromfietzers die de rijbaan volgen is artikel 78 gewijzigd. Daarnaast bleek het op grond van de oude tekst in een aantal situaties niet mogelijk om op te treden tegen het volgen van een andere richting dan die door de voorsorteerstrook werd aangegeven. Om te voorzien in een sluitende juridische redenering is ook daarom artikel 78 aangepast.

De verandering van de plaats op de weg betekent ook dat fietsstroken voortaan uitsluitend bedoeld zijn voor gebruik door fietsers, snorfietzers en bestuurders van invalidevoertuigen en dat de bromfietser niet langer gebruik mag maken van een fietsstrook met doorgetrokken streep. Artikel 10, tweede lid, is in verband hiermede gewijzigd. Voor bromfietzers gelden wat dit betreft dezelfde regels als voor bestuurders van andere voertuigen, namelijk dat zij gebruik maken van de overige rijstrook of rijstroken en dat zij daarbij zoveel mogelijk rechts houden. Wordt de fietsstrook afgescheiden door een onderbroken streep dan kan deze zonodig ook door andere bestuurders, waaronder bromfietzers, gebruikt worden.

De in het derde lid van artikel 6 voorziene faciliteit dat bromfietzers (en snorfietzers) met uitgeschakelde motor gebruik mogen maken van het onverplichte fietspad, kan vervallen. Aangezien de meeste bromfietsen niet langer zijn voorzien van trappers, was deze faciliteit voor bromfietzers al langere tijd van weinig betekenis. Voor snorfietzers is deze faciliteit thans ondergebracht in artikel 5, derde lid.

#### *Artikel 1, onderdelen B, C, D, F, onder 3, L, U, Z, AA onder 1*

Gelet op de geringe snelheid van de snorfietzen wordt het niet wenselijk geacht dat snorfietzers net als de bromfiets de rijbaan gaan gebruiken. Daarom wordt in het nieuwe artikel 2b op snorfietzen en snorfietzers in beginsel de regels betreffende fietsers van toepassing verklaard. De wijziging van artikel 2a betreft een technische wijziging en brengt artikel 2a en artikel 2b met elkaar in overeenstemming.

Omdat het echter in het kader van de verkeersveiligheid niet wenselijk wordt geacht dat snorfietzers met zijn tweeën naast elkaar rijden, worden in artikel 3, tweede lid, snorfietzers uitgezonderd van de regel dat fietsers met zijn tweeën naast elkaar mogen rijden.

Omdat het onverplichte fietspad door snorfietzers slechts met uitgeschakelde motor mag worden gebruikt is artikel 5, derde lid, aangepast.

Omdat op grond van artikel 2b de snorfietzers in plaats van de regels voor bromfietzers de regels voor fietsers dienen te volgen, is het noodzakelijk een aparte maximum snelheid voor snorfietzers in het RVV 1990 op te nemen. Derhalve is in artikel 22 een onderdeel d opgenomen waarin voor snorfietzers een maximum snelheid van 25 km/h is vastgesteld. Deze maximum snelheid is gelijk aan de voor snorfietzers vastgestelde constructiesnelheid en geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

In artikel 57 is de snorfietser toegevoegd omdat de regel dat niet onnodig geluid mag worden gemaakt op snorfietzers van toepassing moet blijven.

De snorfietsen zijn toegevoegd aan de tekst bij bord C 13 omdat een dergelijke geslotenverklaring tevens moet gelden voor snorfietsen met in werking zijnde motor.

Aan artikel 92, tweede lid, zijn de snorfietsen toegevoegd omdat de mogelijkheid om snorfietzers de bevoegdheid tot het besturen te kunnen ontzeggen moet blijven bestaan.

*Artikel I, onderdelen K en P, onder 2, U*

Omdat de algemene voorrangregel dat verkeer van rechts voorgaat ook gaat gelden voor fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidevoertuig en voor overig langzaam verkeer met uitzondering van voetgangers vervalt artikel 15, tweede lid, onderdeel c. Voor een nadere toelichting op deze wijziging wordt verwezen naar het algemeen deel van deze nota van toelichting. Het vervallen van het tweede lid van artikel 45 houdt verband met het vervallen van de uitzonderingsgrond in artikel 15, tweede lid, onderdeel c.

De wijziging van artikel 80 betreft een technische wijziging.

*Artikel I, onderdelen Q, R, S, AA, onder 2*

De wijziging van het opschrift van paragraaf 18 van hoofdstuk II en van de omschrijving bij bord D1 houdt verband met de in het algemeen deel van deze nota van toelichting aangekondigde introductie van het begrip rotonde. Ook in de artikelen 47 en 48 is het begrip verkeersplein vervangen door het begrip rotonde.

*Artikel I, onderdeel U*

Borden die een maximumsnelheid geven, gaan boven de regels met betrekking tot de maximumsnelheden. De mogelijkheid doet zich voor dat in een 30 km/h-gebied een erf, waarbinnen bestuurders ingevolge artikel 45, eerste lid, niet sneller mogen rijden dan stapvoets, is gelegen. Verkeerstekens gaan dan boven verkeersregels waar dat niet is bedoeld. Artikel 63a is zodanig aangepast dat binnen een erf, gelegen in een 30 km/h-gebied, toch de regel blijft gelden dat stapvoets moet worden gereden.

*Artikel II*

Gezien de voorgestane uitbreiding, in aantal en in omvang, van de 60 km/h-wegen en gebieden wordt het wenselijk geacht de reeds voor de 30 km/h-wegen en gebieden geldende verplichting dat in het verkeersbesluit betreffende de plaatsing van een bord met een maximum snelheid aangegeven wordt op welke wijze aan de eisen met betrekking tot de inrichting van de weg wordt voldaan, ook voor 60 km/h-gebieden te doen gelden. Tevens is deze verplichting opgenomen voor het verkeersbesluit betreffende de plaatsing van voorrangsborden in een 30 km/h of 60 km/h-gebied waarvan plaatsing in een beperkt aantal situaties en onder strikte voorwaarden is toegestaan. Met name moet daarin worden terugkomen op welke wijze er is voldaan aan snelheidsbeperking en attentieverhoging.

Met bedoelde wijzigingen wordt beoogd te bewerkstelligen dat in een beroepsprocedure beter kan worden getoetst in hoeverre bij het nemen van de verkeersbesluiten is voldaan aan de gestelde eisen met betrekking tot de plaatsing van de verkeerstekens.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos