
519

Besluit van 18 oktober 2001, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement (wijzigingen helmdraagplicht)

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 13 juni 2001, nr. CDJZ/WBI/2001-779, Centrale Directie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 13 en 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 26 juli 2001, nr. W09.01.0271/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 oktober 2001, nr. CDJZ/WBI/2001-1260, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. na onderdeel h wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - ha. brombakfiets: bromfiets op drie symmetrisch geplaatste wielen, met twee voorwielen met een diameter van meer dan 0,60 m, uitsluitend ingericht voor het vervoer van de bestuurder en van goederen en eventueel van een achter de bestuurder gezeten passagier;
2. onderdeel ia komt te luiden als volgt:
 - ia. brommobiel: bromfiets op meer dan twee wielen, die is voorzien van een carrosserie;
3. na onderdeel m wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - ma. driewielig motorvoertuig: driewielig motorrijtuig als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel q, jo. onderdelen ab, ap en x, jo. artikel 1.4, tweede lid, van het Voertuigreglement;

4. na onderdeel ag wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - ah. veiligheidscel: onderdeel van de constructie van een bromfiets, een motorfiets of een driewielig motorvoertuig dat de bestuurder of passagiers beschermt tegen hoofdletsel;

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Onder de vermelding in dit besluit van een EG-richtlijn wordt verstaan hetgeen daaronder wordt begrepen in artikel 1.1a van het Voertuigreglement, met inbegrip van de ingevolge artikel 1.7, eerste lid, van het Voertuigreglement bekendgemaakte wijzigingen. Artikel 1.7, tweede lid, van het Voertuigreglement is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2a komt te luiden als volgt:

Artikel 2a

De regels van dit besluit betreffende motorvoertuigen en bestuurders en passagiers van motorvoertuigen zijn, in plaats van de regels betreffende bromfietsen, bromfietzers en passagiers van bromfietsen, mede van toepassing op brommobielen en bestuurders en passagiers van brommobielen.

D

In artikel 59, eerste lid, wordt «Bestuurders van een motorvoertuig» vervangen door: Bestuurders van een motorvoertuig of bromfiets.

E

Artikel 60 komt te luiden als volgt:

Artikel 60

1. De bestuurder en de passagiers van bromfietsen, motorfietsen en driewielige motorvoertuigen 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. Het eerste lid geldt niet voor:

- a. de bestuurder en de passagiers van een snorfiets;
- b. de bestuurder en de achter hem zittende passagier van een brombakfiets;
- c. de bestuurder of de passagier van een door de Dienst Wegverkeer aangewezen type bromfiets, niet zijnde een brommobiel, of motorfiets van wie de zitplaats beschermd wordt door een veiligheidscel en voorzien is van autogordels. Bij de aanwijzing kan onderscheid gemaakt worden tussen de bestuurder en de passagiers ten aanzien van de gelding van het eerste lid. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld betreffende de eisen waaraan een type bromfiets of motorfiets moet voldoen om te kunnen worden aangewezen. Deze regels zien in elk geval op de eisen die gesteld worden aan de veiligheidscel en de autogordels;
- d. de bestuurder en de passagiers van een brommobiel met een gesloten carrosserie;
- e. de bestuurder of de passagiers van een brommobiel zonder gesloten carrosserie of een driewielig motorvoertuig, van wie de zitplaats in deze

brommobiel of dat motorvoertuig is voorzien van bevestigingspunten voor autogordels overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 97/24/EG, zoals deze gold op de datum waarop het voertuig in gebruik is genomen, en van autogordels die voorzien zijn van een krachtens artikel 5.2.47, zesde lid, van het Voertuigreglement vastgesteld goedkeuringsmerk.

3. Het is bestuurders verboden passagiers beneden de twaalf jaren te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

F

In artikel 88, derde lid wordt «kinderbeveiligingsmiddelen» vervangen door: kinderbeveiligingssystemen.

ARTIKEL II

Het Voertuigreglement² wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.8.4 komt te luiden als volgt:

Artikel 3.8.4

Helmen voor bestuurders en passagiers van bromfietsen, motorfietsen en driewielige motorrijtuigen voldoen aan het bepaalde in het Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen.

B

In artikel 5.6.1, derde lid, wordt «gesloten carrosserie» vervangen door: een carrosserie.

C

In artikel 5.18.60 wordt «gesloten carrosserie» vervangen door: een carrosserie.

¹ Stb. 1990, 459, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 juni 2001, Stb. 329.

² Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 19 september 2001, Stb. 448.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

ARTIKEL III

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

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

's-Gravenhage, 18 oktober 2001

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *achtste* november 2001

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

§ 1. Algemeen

Bij de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) bij 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 (Stb. 815) is de helmdraagplicht (artikel 60 van het RVV 1990) voor de bestuurder en passagiers van drie- en vierwielige bromfietsen opgeheven. Sedertdien is het wenselijk gebleken in de helmdraagplicht een drietal nadere wijzigingen aan te brengen, zoals ondergetekende heeft aangegeven in een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 8 juni 2000 (Kamerstukken II 1999/2000, 26 115, nr. 15), te weten:

- a. (her)invoering van de helmdraagplicht voor bestuurders en passagiers van drie- en vierwielige bromfietsen zonder gesloten carrosserie, met uitzondering van de zogenaamde brombakfiets (daaronder begrepen ijscokarren en dergelijke voertuigen);
- b. invoering van de helmdraagplicht voor bestuurders en passagiers van driewielige motorvoertuigen (in het spraakgebruik vaak aangeduid als trikes), met inbegrip van bepaalde lichte vierwielers (in het spraakgebruik vaak aangeduid als quads), die niet voorzien zijn van autogordels;
- c. invoering van de mogelijkheid tot vrijstelling van de helmdraagplicht van bestuurder of passagiers van motorfietsen en driewielige motorvoertuigen die aan bepaalde constructieve eisen voldoen.

Bij deze wijzigingen geldt als uitgangspunt dat de bestuurder en passagiers van een bromfiets, motorfiets of driewielig motorvoertuig tegen hoofdletsel beschermd moeten worden door het dragen van een goedgekeurde helm, dan wel vrijgesteld worden van de verplichting tot het dragen van een helm, indien hun voertuig is uitgerust met zodanige voorzieningen dat de bestuurder en passagiers op gelijkwaardige wijze tegen hoofdletsel zijn beschermd.

Deze drie wijzigingen worden hieronder toegelicht:

ad a.

Bij de wijziging van het RVV 1990 die aan het begin van deze toelichting is vermeld, is de helmdraagplicht voor bestuurders en passagiers van alle drie- en vierwielige bromfietsen opgeheven, omdat deze verplichting voor de betrokkenen bezwaarlijk en uit veiligheidsoogpunt overbodig werd geacht voor bestuurders van brombakfietsen, ijscokarren en dergelijke voertuigen. Argumenten voor deze vrijstelling waren de stabiliteit en de doorgaans beperkte snelheid van de desbetreffende voertuigen. De bij deze wijziging beoogde uitzondering van de helmdraagplicht voor de bestuurders en de achter de bestuurder (dus niet in de bak) gezeten passagiers van brombakfietsen (met inbegrip van ijscokarren e.d.) blijft (zie artikel 60, tweede lid, onderdeel b) in dit besluit gehandhaafd. De invoering van de helmdraagplicht voor de overige drie- en vierwielige bromfietsen – in het RVV 1990 en het spraakgebruik meestal aangeduid als «brommobielen» – houdt verband met de introductie van brommobielen (niet alleen vierwielige, maar mogelijkerwijs ook driewielige voertuigen) zonder gesloten carrosserie. Deze voertuigen waren geen brommobiel in de zin van het RVV 1990, aangezien artikel 1, onderdeel ia, van het RVV 1990 een brommobiel tot dusverre omschreef als «bromfiets op meer dan twee wielen, die is voorzien van een gesloten carrosserie». Voor bestuurders of passagiers van een bromfiets op meer

dan twee wielen gold – ongeacht de carrosserie – geen helm draagplicht, aangezien verondersteld werd dat het daarbij steeds zou gaan om een brommobiel, dat wil zeggen een voertuig met gesloten carrosserie, waarin het dragen van een helm overbodig is. Dit werd overbodig geacht gezien de lage snelheid van deze voertuigen, alsmede de onmogelijkheid van of uit het voertuig geslingerd te worden bij botsingen.

Thans worden echter ook goedgekeurde bromfietsen op meer dan twee wielen met open carrosserie – in feite brommobiel-cabriolets – ten verkoop aangeboden. Bestuurders en passagiers van brommobielen met een open carrosserie missen de bescherming van de carrosserie, zodat een helm draagplicht of het dragen van autogordels wenselijk is om een beschermingsniveau te verkrijgen dat gelijkwaardig is aan dat bij andere bromfietsrijders. In artikel 60, tweede lid, onderdeel d, van het RVV 1990 is daarom bepaald dat de helm draagplicht niet geldt voor bestuurders en passagiers van brommobielen met een gesloten carrosserie.

De introductie van een bromfiets op meer dan twee wielen met open carrosserie heeft overigens ook geleid tot een aanpassing van de definitie van brommobiel in artikel 1, onderdeel ia, van het RVV 1990. Voor de plaats op de weg (de rijbaan en niet het fietspad) is het niet van belang of een brommobiel een open of een gesloten carrosserie heeft.

ad b.

In het nota-overleg over het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1997-2001 en de startnotitie Duurzaam Veilig (zie het stenografisch verslag in Kamerstukken II 1997/98, 25 318, nr. 8, pag. 36) heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven de helm draagplicht ook te willen invoeren voor open motorfietsen op meer dan twee wielen, in het bijzonder de zogenaamde «trikes» (driewielige motorvoertuigen), de «quads» (vierwielige motorvoertuigen), en de drie- en vierwielige bromfiets, indien daarin geen autogordels (moeten) zitten en derhalve – op grond van artikel 59 van het RVV 1990 – niet gedragen hoeven worden.

Met de onderhavige wijziging van het RVV 1990 – artikel 60, eerste en tweede lid, aanhef en onder e – wordt uitvoering gegeven aan dit voornemen, dat ondergetekende heeft bevestigd in de bovengenoemde brief aan de Tweede Kamer van 8 juni 2000. De helm draagplicht voor de bestuurder en passagiers van een motorfiets, ingevolge de definitie van motorfiets in het RVV 1990 al dan niet met zijspan, blijft ongewijzigd gehandhaafd. Toegevoegd wordt de helm draagplicht voor bestuurders en passagiers van driewielige motorvoertuigen waaronder – als gevolg van de verwijzing naar het Voertuigreglement voor de definitie voor driewielige motorvoertuigen – mede verstaan worden bepaalde vierwielige motorvoertuigen (zogenaamde «quads»). Voor een nadere uiteenzetting over deze definitie wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel A. Ingevolge artikel 3.5.36 van het Voertuigreglement moeten driewielige motorrijtuigen met een carrosserie voorzien zijn van autogordels, zodat deze op grond van artikel 59 van het RVV 1990 ook verplicht gedragen moeten worden. Indien deze voertuigen geen carrosserie hebben, behoeven zij ingevolge het Voertuigreglement niet voorzien te zijn van autogordels, maar het is niet ondenkbaar dat zij wel van autogordels en bevestigingspunten zijn voorzien, conform de eisen die het Voertuigreglement stelt aan driewielige motorrijtuigen die wel zijn voorzien van een carrosserie. Ook in dat geval zijn de bestuurders en passagiers ingevolge artikel 59 van het RVV 1990 verplicht de autogordels te dragen en geldt voor hen niet de helm draagplicht. Indien de autogordels of goedgekeurde bevestigingspunten daarvoor echter ontbreken, zijn de bestuurder en passagiers verplicht een helm te dragen.

ad c.

De derde wijziging heeft betrekking op het tweede onderdeel van de reeds enkele malen genoemde brief aan de Tweede Kamer van 8 juni 2000. De wijziging betreft het invoeren van de mogelijkheid vrijstelling van de helmdraagplicht te verlenen aan de bestuurder en passagier(s) van bromfietsen en motorfietsen, die voorzien zijn van zodanige veiligheidsverhogende voorzieningen (een veiligheidscel en autogordels) dat het dragen van een helm in feite overbodig is en wellicht zelfs de kans op letsel zou kunnen vergroten. Voor driewielige motorvoertuigen behoeft deze vrijstellingsmogelijkheid niet te worden geregeld; voor deze voertuigen geldt immers (zie hiervoor) dat daarvoor reeds vrijstelling van de helmdraagplicht geldt, indien zij zijn voorzien van goedgekeurde autogordels en bevestigingspunten. De eventuele vrijstellingsmogelijkheid voor bromfietsen en motorfietsen kwam aan de orde als gevolg van de introductie op de markt van een eerste type motorfiets – in casu het type C1 van BMW – dat eigenlijk een soort motorscooter is, voorzien van een sterke dakconstructie (veiligheidscel) en autogordels. De ons omringende landen hebben voor dit type motorfiets reeds vrijstelling gegeven van de helmdraagplicht. De door BMW aangeleverde onderzoeksgegevens over crash tests en andere proeven waaraan deze motorfiets is onderworpen, zijn door TNO-Wegtransportmiddelen onderzocht. Uit dit onderzoek bleek dat er geen overwegend bezwaar bestaat om ook in Nederland vrijstelling te verlenen van de helmdraagplicht aan de bestuurder van deze motorfiets. Eventuele passagiers op deze motorfiets bevinden zich overigens buiten de veiligheidscel en dragen geen autogordels, zodat voor hen een vrijstelling van de helmdraagplicht niet verantwoord is.

In artikel 60, tweede lid, onderdeel c, is opgenomen dat deze vrijstelling geldt voor bestuurders of passagiers van bromfietsen en motorfietsen, indien deze voertuigen zijn voorzien van een veiligheidscel en autogordels. Ingevolge artikel 59 van het RVV 1990 moeten de bestuurders en passagiers in deze gevallen de aanwezige autogordel ook dragen. Tevens biedt deze bepaling een grondslag om bij ministeriële regeling de eisen vast te stellen waaraan de veiligheidscel en de autogordels dienen te voldoen. De aanwijzing geschiedt door de Dienst Wegverkeer. Van een dergelijke aanwijzing zal mededeling gedaan worden in de Staatscourant. Ten behoeve van de handhaving zal de vermelding dat de bestuurder of passagier is vrijgesteld van de helmdraagplicht, tevens worden vermeld op het kentekenbewijs. Zoals bekend zijn bromfietsen nog niet gekentekend. Zodra dit het geval is, zal ook bij bromfietsen deze vermelding op het kentekenbewijs worden opgenomen. In de tussentijdse periode zal volstaan worden met de bekendmaking van de aanwijzing van het type. Aangezien het naar verwachting – zeker bij bromfietsen – om een (zeer) beperkt aantal typen zal gaan (vooralsnog zijn er geen typen bromfietsen die hiervoor in aanmerking zouden kunnen komen bekend), levert dit voor de handhaving geen bezwaren op. Bij de aanwijzing van het desbetreffende voertuigtype kan worden bepaald of de vrijstelling van de helmdraagplicht voor de bestuurder en/of de passagier(s) geldt. Zoals al blijkt uit het ontwerp van de BMW – C1 is het mogelijk dat de bestuurder wel beschermd wordt door de veiligheidscel en de autogordels, maar de passagier niet, zodat laatstgenoemde een helm moet dragen.

Het ontwerp van het voorliggende besluit is op 7 mei 2001 ingevolge artikel 8, eerste lid, van richtlijn 98/34/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van

20 juli 1998 (PbEG L 217), voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschap. Van de zijde van het Verenigd Koninkrijk zijn opmerkingen ontvangen ingevolge artikel 8, tweede lid, van deze richtlijn. Hierop is inmiddels gereageerd. Tevens heeft, ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235) melding plaatsgevonden aan het Secretariaat van de Wereldhandelsorganisatie. Een en ander heeft niet tot wijzigingen geleid.

Tenslotte is dit besluit, overeenkomstig artikel 2b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, gedurende zes weken overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal en zal het besluit overeenkomstig artikel 2b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, na de vaststelling aan de beide Kamers der Staten-Generaal worden overgelegd. De eerste overlegging is noodzakelijk in verband met de in artikel II opgenomen wijziging van het Voertuigreglement; de tweede overlegging vloeit voort uit de in artikel I opgenomen wijziging van het RVV 1990.

Deze dubbele overlegging bij dit type besluiten wordt overigens onwenselijk geacht; een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 waarin deze beide procedures worden geharmoniseerd is daarom op 29 juni 2001 ingediend bij de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2000/01, 27 840, nrs. 1 t/m 3).

§ 2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A (artikel 1 van het RVV 1990)

In het nieuwe onderdeel ha wordt een definitie van «brombakfiets» ingevoegd. De definitie is zodanig gekozen dat het alleen gaat om bakfietsen en daarop gelijkende voertuigen als ijscoarren en dergelijke voertuigen, dat wil zeggen gemotoriseerde voertuigen met drie wielen met een redelijk grote diameter, waarvan twee voor en een achter. Alleen voertuigen die ingericht zijn om, naast de bestuurder, uitsluitend goederen te vervoeren, en eventueel plaats bieden aan een achter de bestuurder gezeten passagier, worden aangemerkt als brombakfiets. Volgens het nieuwe artikel 60, tweede lid, onderdeel b, is ook alleen de bestuurder en de eventueel achter hem gezeten passagier vrijgesteld van de helmdraagplicht. Mocht er een passagier voor de bestuurder van een brombakfiets plaatsnemen, dan dient deze in elk geval, nog ongeacht de mogelijkheid dat daardoor artikel 61 van het RVV 1990 wordt overtreden, een helm te dragen.

In de definitie van brommobiel in artikel 1, onderdeel ia, is het woord «gesloten» geschrapt. Zoals uiteengezet in paragraaf 1, ad a, van deze toelichting, is het voor de toepassing van de verkeersregels (plaats op de rijbaan, parkeerverboden, etc.) voor brommobielen niet relevant of de carrosserie gesloten dan wel open is. Dit onderscheid is overigens wel van belang voor de helmdraagplicht, zodat het begrip «gesloten» wel is opgenomen in artikel 60, tweede lid, onder d.

Voor de in artikel 1, onderdeel ma, opgenomen definitie van «driewielig motorvoertuig» wordt verwezen naar de omschrijving van driewielig motorvoertuig in artikel 1.1, onderdeel q, van het Voertuigreglement. De omschrijving van dit begrip in het Voertuigreglement is ontleend aan de onderliggende EG-richtlijnen. Om buiten twijfel te stellen dat voor de begrippen «motorrijtuig met beperkte snelheid», «landbouwtrekker» en «invalidervoertuig», die in de definitie van driewielig motorrijtuig in het

Voertuigreglement worden gebruikt, ook de omschrijvingen zoals deze zijn opgenomen in het Voertuigreglement van toepassing zijn, wordt in onderdeel ma ook verwezen naar artikel 1.1, onderdelen ab, ap en x, jo. artikel 1.4, tweede lid, van het Voertuigreglement.

De definitie van «veiligheidschel» (het nieuwe onderdeel ah) geeft aan dat de veiligheidschel geïntegreerd onderdeel uit dient te maken van de constructie van het voertuig. Ook dient een veiligheidschel – die immers dient om een beschermingsniveau te bieden dat vergelijkbaar is met dat bij het dragen van een helm – specifiek tegen hoofdletsel te beschermen. Een constructie die bijvoorbeeld uitsluitend het lichaam van de bestuurder of passagier beschermt bij zijdelingse botsingen – denk aan een airbag – is derhalve geen veiligheidschel in de hier bedoelde zin.

Onderdeel B (artikel 1a van het RVV 1990)

In onderdeel B wordt voorzien in de invoeging van een bepaling die een eenvoudige aanhaling van EG-richtlijnen in het RVV 1990 mogelijk maakt, op een wijze analoog aan die nu wordt gehanteerd in het Voertuigreglement. Door de gekozen formulering is een afzonderlijke toepassing van Aanwijzingen voor de regelgeving nr. 343 voor deze regeling niet nodig.

Onderdeel C (artikel 2a van het RVV 1990)

In het nieuwe artikel 60, tweede lid, onderdeel e, van het RVV 1990, worden o.a. ook passagiers van een brommobiel zonder gesloten carrosserie vrijgesteld van de verplichting tot het dragen van een helm, indien hun zitplaats is voorzien van (bevestigingspunten voor) autogordels. Zoals in het algemeen deel van deze nota van toelichting (zie ad b.) is uiteengezet, dient de aanwezige autogordel uiteraard ook te worden gedragen om verantwoord tot vrijstelling van de helmdraagplicht te kunnen komen. De gordeldraagplicht is geregeld in artikel 59 van het RVV 1990. Via de weg van artikel 2a van het RVV 1990 gelden de daarin opgenomen verplichtingen voor bestuurders van motorvoertuigen, weliswaar ook voor bestuurders van brommobielen, maar niet voor de passagiers van brommobielen. De onderhavige wijziging behelst een zodanige aanvulling van artikel 2a dat de voorschriften in het RVV 1990 die betrekking hebben op passagiers van motorvoertuigen ook gaan gelden voor passagiers voor brommobielen. Deze aanvulling heeft praktisch alleen betekenis voor artikel 59. Voor het andere artikel van het RVV 1990 waarin het begrip «passagiers» voorkomt (zie artikel 23, tweede lid) heeft deze aanvulling geen inhoudelijke betekenis.

Onderdeel D (artikel 59 van het RVV 1990)

In dit artikel wordt de gordeldraagplicht geregeld. De nieuwe redactie van het eerste lid breidt de reikwijdte van deze plicht uit tot de bestuurders of passagiers van bromfietsen, niet zijnde brommobielen. Bij vrijstelling van de helmdraagplicht voor passagiers of bestuurders van bromfietsen op twee wielen met een veiligheidschel en een autogordel moet derhalve op grond van dit artikel de autogordel worden gedragen. Het voorvoegsel «auto» betreft alleen de technische eisen te stellen aan de gordel en heeft geen betekenis voor het type voertuig waarin de gordel is bevestigd.

Onderdeel E (artikel 60 van het RVV 1990)

Voor een toelichting op dit onderdeel wordt verwezen naar het algemeen deel van deze nota van toelichting. Opgemerkt wordt nog dat in

de ministeriële regeling ter uitvoering van artikel 60, tweede lid, onderdeel c, voor wat betreft de technische eisen die gesteld worden aan de veiligheidscel in principe uitgegaan zal worden van bepaalde prestatie-eisen bij een aantal specifiek voorgeschreven crash tests, een zijdelingse omvaltest en een daksterktest. Bij de eisen die gesteld worden aan de autogordels zal in hoofdzaak aangeknoopt worden bij de eisen die ingevolge de artikelen 3.5.36 en 5.2.47 van het Voertuigreglement reeds gelden. In het bijzonder bij tweewielige motorvoertuigen zullen echter – als gevolg van het bij deze voertuigen ontbreken van een carrosserie waarin de bevestigingspunten voor autogordels kunnen worden aangebracht – aanvullende eisen worden gesteld. Ook zal gezien de zithouding en de stabiliteit van een tweewielig motorvoertuig voor deze voertuigen een veiligheidsgordel worden vereist die het lichaam van de berijder in alle richtingen goed verankert, voordat het desbetreffende type kan worden aangewezen in verband met een vrijstelling van de helmdraagplicht. Artikel 60, derde lid, is ontleend aan het oude artikel 60, tweede lid, met dien verstande dat de tekst terminologisch is afgestemd op artikel 59, vierde lid, van het RVV 1990.

Onderdeel F (artikel 88 van het RVV 1990)

Bij het met ingang van 2 juni 2001 in werking getreden koninklijk besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2001, houdende wijziging van het Voertuigreglement en van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2000/3/EG tot aanpassing aan de stand van de techniek van richtlijn nr. 77/541/EEG van de Raad betreffende veiligheidsgordels en bevestigingssystemen in motorvoertuigen (Stb. 243) is in het eerste en tweede lid van artikel 59 RVV 1990 de term «kinderbeveiligingsmiddel» vervangen door de term «kinderbeveiligingssysteem». Bij het met ingang van 1 oktober 2001 in werking getreden koninklijk besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 maart 2001, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en een aantal andere besluiten in verband met de invoering van een gehandicaptenparkeerkaart volgens communautair model (Stb. 201) is aan artikel 88 RVV 1990 een vijfde lid toegevoegd, waarin abusievelijk de oude term «kinderbeveiligingsmiddelen» wordt gebruikt. Die term wordt hier vervangen door de term «kinderbeveiligingssystemen».

Artikel II

Onderdeel A (artikel 3.8.4 van het Voertuigreglement)

Artikel 3.8.4 van het Voertuigreglement bepaalt dat helmen voor bestuurders en passagiers van bromfietsen en motorfietsen moeten voldoen aan het Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen. Nu de helmdraagplicht wordt uitgebreid tot bestuurders en passagiers van driewielige motorvoertuigen («driewielige motorrijtuigen» in de terminologie van het Voertuigreglement), dient dit voorschrift ook te gaan gelden voor deze personen. De onderhavige wijziging van het Voertuigreglement voorziet hierin. Tevens is de formulering van de verwijzing naar de van toepassing zijnde regelgeving inzake motor- en bromfietshelmen aangepast. Deze verwijzing bleek niet in overeenstemming te zijn met de citeertitel van dit besluit, die Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen luidt. In de onderhavige redactie van artikel 3.8.4 wordt derhalve de correcte citeertitel gebruikt.

De gewijzigde definitie van de brommobiel, waarbij het begrip gesloten carrosserie is vervangen door het begrip carrosserie noopt tot aanpassing van de artikelen in het Voertuigreglement waarin nog wordt verwezen naar de gesloten carrosserie. Daartoe worden de artikelen 5.6.1, derde lid, en 5.18.60 gewijzigd.

Artikel III

De inwerkingtreding van het onderhavige besluit geschiedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Deze wijze van inwerkingtreding is gekozen om drie redenen: allereerst dient voldaan te kunnen worden aan het bepaalde in artikel 2b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Daarin is bepaald dat de inwerkingtreding van een besluit als het onderhavige slechts kan plaatsvinden dertig dagen na overlegging van het vastgestelde besluit aan de beide kamers der Staten-Generaal, tenzij door een der beide kamers de wens te kennen wordt gegeven dat dit onderwerp bij wet moet worden geregeld. Voorts zal voorafgaand aan inwerkingtreding van dit besluit de nodige voorlichting aan publiek en de personen belast met handhaving moeten worden gegeven. Een adequate opzet en planning daarvan maakt inwerkingtreding op een nader te bepalen tijdstip noodzakelijk. Ten derde dient de ministeriële regeling op grond van artikel 60, tweede lid, onderdeel b, tot stand te worden gebracht. Ook deze regeling zal ingevolge artikel 8, eerste lid, van richtlijn 98/34/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1998 (PbEG L 217), worden voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos