

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

W09.10.0026/IV

Besluit van

**houdende wijziging van het RVV 1990 in verband met het
verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten en enige andere
onderwerpen en het BABW**

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van
25 januari 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/49 sector AWW, Hoofddirectie
Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, en artikel 14 van de
Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van
nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en
Waterstaat van 2010, nr. HDJZ/ , Hoofddirectie
Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

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

A

Artikel 1, onderdeel d, komt te luiden:

d. *gezichtsveldverbeterende voorziening*: voorziening als bedoeld in artikel 5.3.45, zesde en elfde lid, van de Regeling voertuigen; .

B

Artikel 8, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d, subonderdeel 2°, wordt na "de wijze waarop" ingevoegd: of het doel waarmee.

2. In onderdeel e wordt " en G11" vervangen door: , G11 en G12a.

C

Artikelen 10 en 11 vervallen.

D

In artikel 58, onderdeel g, wordt "het aanstellingscertificaat" vervangen door: de aanstellingspas.

ARTIKEL II

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel ha vervalt de zinsnede " met een diameter van meer dan 0,60 m".

2. Onderdeel u komt te luiden:

u. ligplaats:

- ligplaats als bedoeld in bijlage IV, annex 1, artikel 1, eerste lid van de Regeling voertuigen, voor zover deze onderdeel uitmaakt van een autobus of

- ligplaats als bedoeld in bijlage VI, artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, voor zover deze onderdeel uitmaakt van een taxi als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;.

3. Na onderdeel ag wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

aga. uitvaartstoet van motorvoertuigen: een stoet, bestaande uit motorvoertuigen, die een lijk als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Wet op de lijkbezorging of de as van een verbrand lijk begeleiden en die de in artikel 30c bedoelde herkenningstekens voeren.

B

In het opschrift van Hoofdstuk II, paragraaf 6, wordt na "militaire kolonnes" toegevoegd: en uitvaartstoeten van motorvoertuigen.

C

In artikel 16 wordt na "militaire kolonnes" ingevoegd: en uitvaartstoeten van motorvoertuigen.

D

Artikel 22 komt te luiden:

Artikel 22

Voor zover niet ingevolge andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, gelden voor de volgende voertuigen de volgende bijzondere maximumsnelheden:

- a. kampeerwagens die volgens het kentekenbewijs behoren tot de categorie bedrijfsauto's en waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg, vrachtauto's en autobussen, niet zijnde T100-bussen, 80 km per uur;
- b. T100-bussen, 100 km per uur;
- c. landbouw- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, al dan niet met aanhangwagen, 25 km per uur;
- d. brommobielen, 45 km per uur;
- e. snorfietsen, 25 km per uur;
- f. personenauto's, bestelauto's, motorfietsen, driewielige motorvoertuigen en T100-bussen, die een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg voortbewegen, 90 km per uur;
- g. andere dan de in onderdelen c en f genoemde motorvoertuigen met aanhangwagen, 80 km per uur.

E

Artikel 22a vervalt.

F

In artikel 24, eerste lid, onderdeel d, subonderdeel 2°, wordt na "op een andere wijze" ingevoegd: , of met een ander doel.

G

Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt de zinsnede "achter de voorruit geplaatste, " geschrapt.

2. Aan het tweede lid wordt een zin toegevoegd, luidende: Indien het motorvoertuig is voorzien van een voorruit, wordt de parkeerschijf achter de voorruit geplaatst.

3. Het derde lid komt te luiden:

3. Op de parkeerschijf staat het tijdstip aangegeven waarop met parkeren is begonnen. Een parkeerschijf voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift mag niet worden gebruikt.

H

Artikel 26, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. een gehandicaptenvoertuig, voor zover het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte;

2. In onderdeel b wordt na "aangebracht" ingevoegd: , voor zover het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van de gehandicapte aan wie, dan wel van bewoners van de instelling waaraan, de kaart is verstrekt, .

I

In artikel 29, derde lid, wordt na "flits- of knipperlicht" ingevoegd: , de tweetonige hoorn.

J

Na artikel 30b wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 30c

De motorvoertuigen die onderdeel uitmaken van een uitvaartstoet van motorvoertuigen voeren een herkenningsteken. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het herkenningsteken en de wijze waarop dit wordt gevoerd.

K

Artikel 31 komt te luiden:

Artikel 31

Signalen mogen niet worden gegeven en de in artikel 30c bedoelde herkenningstekens mogen niet worden gevoerd in andere gevallen of op andere wijze dan bij of krachtens de artikelen in deze paragraaf is bepaald.

L

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het vijfde lid tot het zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. Een fiets mag zijn voorzien van twee ambergeel licht stralende richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde.

2. In het zesde lid (nieuw) wordt "vierde" vervangen door: vijfde.

M

In artikel 35a, tweede lid, wordt na "artikel 35" ingevoegd: , eerste tot en met vierde lid, .

N

In artikel 49, derde lid, wordt na "militaire kolonne" ingevoegd: of een uitvaartstoet van motorvoertuigen.

O

In artikel 56, tweede lid, wordt na "militaire kolonne" ingevoegd: of een uitvaartstoet van motorvoertuigen.

P

Artikel 58a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Tijdens deelname aan het verkeer zitten bestuurders en passagiers op de voor hen bestemde zitplaatsen.

2. Het tweede lid, onderdeel e, komt te luiden:

e. het vervoer van één persoon van 8 jaar of ouder op de bagagedrager door fietsers niet zijnde snorfietsers; .

3. Aan het tweede lid wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

f. het vervoer van passagiers die gebruik maken van een ligplaats, waarbij op één ligplaats ten hoogste één passagier is gelegen.

4. Onder vernummering van het derde tot het vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste lid worden op fietsen en bromfietsen passagiers jonger dan 8 jaren alleen vervoerd indien zij zijn gezeten op een doelmatige en veilige voorziening met voldoende steun voor rug, handen en voeten.

Q

Aan artikel 59 wordt een lid toegevoegd, luidende:

9. Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een ligplaats. Deze passagiers maken gebruik van de daarvoor bestemde veiligheidsvoorziening die deel uitmaakt van het voertuig of van het systeem waarmee de ligplaats aan de vloer van het voertuig is bevestigd.

R

Artikel 59a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede "In afwijking van artikel 59 ... 3 jaren of ouder" vervangen door: Bestuurders van een autobus en hun passagiers van 3 jaren of ouder gebruiken.

2. In het derde lid, wordt "artikel 59a, eerste lid," vervangen door: het eerste lid.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een ligplaats. Deze passagiers maken gebruik van de daarvoor bestemde veiligheidsvoorziening die deel uitmaakt van het voertuig.

S

Hoofdstuk II, paragraaf 29, vervalt.

T

Artikel 76 komt te luiden:

Artikel 76

1. Een doorgetrokken streep die zich niet langs de rand van de rijbaanverharding bevindt mag niet worden overschreden.
2. Het eerste lid is niet van toepassing als:
 - a. de streep wordt overschreden om een naast de gevolgde rijstrook gelegen vluchthaven, vluchtstrook of spitsstrook te bereiken of te verlaten;
 - b. aan de zijde vanwaar men de streep overschrijdt een onderbroken streep is aangebracht;
 - c. zich een doorgetrokken streep bevindt tussen rijstroken voor verkeer in tegenovergestelde richtingen en aan de rechterzijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;
 - d. zich een doorgetrokken streep bevindt tussen een rijstrook en een fietsstrook, voor bestuurders die ingevolge artikel 10, tweede lid, de fietsstrook mogen gebruiken.

U

Aan artikel 77 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Het eerste lid is niet van toepassing wanneer bestuurders rechtmatig een busbaan of busstrook volgen die een splitsing of samenvoeging van wegen, rijstroken of rijbanen passeert.

V

In artikel 87 wordt na "53, " ingevoegd: 58a,.

W

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na bord C7 worden de volgende borden toegevoegd:



C7a Omschrijving: Gesloten voor autobussen



C7b Omschrijving: Gesloten voor autobussen en vrachtauto's

2. Bord K2 wordt aangevuld met de volgende afbeelding:



3. In de omschrijving bij bord K2 wordt na "afstandaanduiding, " ingevoegd: afritnummer,.

4. Bord K4 wordt aangevuld met de volgende afbeelding:



ARTIKEL III

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.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Met dit besluit is het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten in ere hersteld. Daarmee wordt uitwerking gegeven aan de toezegging hieromtrent aan de Tweede Kamer (zie Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 77). Daarnaast is een aantal grotere en kleinere aanpassingen aan het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) doorgevoerd, zoals: het openstellen van het (rijdend) gebruik van goedgekeurde ligplaatsen in bussen en taxi's, het mogelijk maken van het voeren van richtingaanwijzers op fietsen, het (her)invoeren van een verbod op het parkeren met gehandicaptenvoertuig of -parkeerkaart met een ander doel dan het vervoeren van een gehandicapte en de toevoeging van een aantal borden.

Het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten

Het belang van het geven van ruimte aan een uitvaartstoet overstijgt het domein van verkeer alleen. Het zegt veel over de mate van respect voor elkaar in de samenleving in den brede. De noodzaak van het hier doorgevoerde verbod van het doorsnijden van uitvaartstoeten is gelegen in een al langere tijd gaande zijnde verandering in de wijze waarop vorm wordt gegeven aan uitvaartstoeten. Het gebruik van herkenbare volgwapens bij begrafenissen en crematies neemt af. Hierdoor is de uitvaartstoet in veel gevallen voor medeweggebruikers (deels) onherkenbaar. Om de medeweggebruikers de mogelijkheid te bieden om het nodige respect te betonen aan uitvaartstoeten wordt daarom een herkenningsteken ingevoerd.

Het herkenningsteken speelt daarnaast een rol voor de verkeersveiligheid en de handhaving van het verbod op het doorsnijden van uitvaartstoeten.

Voor het verbod is teruggerepen op de regeling zoals die was opgenomen in het RVV 1966. Deze regeling is in het RVV 1990 vervolgens slechts opgenomen voor de militaire colonne. De uitvaartstoet wordt hieraan nu in verregaande mate gelijk gesteld. Op de verschillen tussen beide zal in de artikelsgewijze toelichting nader worden ingegaan.

Het herkenningsteken is in nauw overleg met de uitvaartbranche ontwikkeld. Dit herkenningsteken wordt nader vastgesteld bij ministeriële regeling.

Handhaafbaarheid

Zoals reeds eerder opgemerkt is de wijziging van het RVV 1990 er in de eerste plaats op gericht om weggebruikers duidelijkheid te bieden over de hoedanigheid van auto's die een lijkwagen volgen. De verbeterde herkenbaarheid zal er naar verwachting toe leiden dat het verbod op doorsnijding door een groot deel van de weggebruikers zal worden gerespecteerd. Het feit dat verkeerslichten gerespecteerd moeten worden door alle deelnemers van een uitvaartstoet heeft wel tot gevolg dat uitvaartstoeten na verloop van tijd uiteen kunnen vallen in verschillende delen. Hierdoor is het doorsnijdingsverbod in de praktijk beperkt handhaafbaar. Het blijft evenwel wenselijk dat de politie bij constatering van het doorsnijden van een uitvaartstoet in ieder geval een instrument heeft om op te treden.

Een vergelijkbare overweging geldt voor de in deze wijziging opgenomen inperking van de mogelijkheid van het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats. Het hiermee te voorkomen misbruik zal in de praktijk moeilijk te constateren zijn. Met het verbod wordt echter voorkomen dat de toezichthouder bij constatering van misbruik met lege handen staat.

Over de handhaafbaarheid van de overige onderdelen van het besluit zijn geen bijzonderheden te melden.

Consultatie

Het wijzigingsbesluit is ter consultatie voorgelegd aan de Raad van Hoofdcommissarissen en het College van Procureurs Generaal. De Raad van Hoofdcommissarissen heeft positief geadviseerd over de wijziging. Wel heeft zij een suggestie gedaan voor de verheldering van het voorgestelde artikel 25, derde lid, RVV 1990. Deze suggestie is overgenomen.

Het College van Procureurs Generaal heeft opgemerkt dat het verbod op het doorsnijden van een uitvaartstoet moeilijk te handhaven zal zijn. Op dit aspect is reeds in de vorige paragraaf ingegaan. Daarnaast heeft het college een aantal technische opmerkingen gemaakt met betrekking tot de regeling van ligplaatsen in artikel 58a en de Regeling voertuigen. Deze opmerkingen zijn verwerkt.

Administratieve lasten

Het wijzigingsbesluit veroorzaakt geen administratieve lasten voor burgers. Het besluit veroorzaakt evenmin substantiële bedrijfseffecten noch administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het besluit is daarom niet voorgelegd aan ACTAL.

Artikelsgewijs

Artikel I (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer)

Onderdeel A (wijziging artikel 1, onderdeel d)

Bij de invoering van de Regeling voertuigen is in de definitie van "gezichtsveldverbeterende voorziening" een verwijzing opgenomen naar een niet bestaand artikel. Deze onvolkomenheid is hiermee weggenomen.

Onderdeel B (wijziging artikel 8, tweede lid, BABW) en artikel II, onderdeel F (wijziging artikel 24, eerste lid, onderdeel d, RVV 1990)

Tot op heden kon het gebruik van een parkeerplaats enkel worden beperkt tot categorieën voertuigen, tijdstippen en wijzen van parkeren. In de praktijk bleek ook behoefte aan de mogelijkheid van een beperking aan de hand van bepaalde doelen, zoals het afzetten en ophalen van passagiers (kiss en ride) of het opladen van elektrische voertuigen. Met de toevoegingen "of het doel waarmee" en "of met een ander doel" in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, subonderdeel 2° BABW respectievelijk artikel 24, eerste lid, onderdeel d, subonderdeel 2°, van het RVV 1990 wordt dit mogelijk gemaakt.

De toevoeging van bord G12a aan artikel 8, tweede lid, onderdeel e, van het BABW is abusievelijk achterwege gebleven bij de invoering van dit bord in het RVV 1990.

Onderdeel C (vervallen artikelen 10 en 11)

De grondslag die deze artikelen voorheen boden voor de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens wordt thans gegeven in artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994. Inmiddels hebben deze artikelen geen zelfstandige functie meer en kunnen ze komen te vervallen.

Onderdeel D (wijziging artikel 58)

Met het besluit opgenomen in Staatsblad 2009, 171 is getracht "het aanstellingscertificaat" in onderdeel g van artikel 58 te wijzigen in "de aanstellingspas". Door een verkeerde aanduiding van het onderdeel heeft deze wijziging geen effect gehad. Met deze wijziging wordt dit rechtgezet.

Artikel II (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

Onderdeel A, eerste lid (wijziging artikel 1, onderdeel ha)

Het verplicht gebruik van een helm was voor bestuurders van een brombakfiets tot op heden mede gekoppeld aan de grootte van de diameter van de voorwielen. Dit leidt tot een in de praktijk soms moeilijk verdedigbaar onderscheid in de verplichtingen van verschillende brombakfietsbestuurders. Om dit onderscheid op te

heffen is de verwijzing naar de omvang van de diameter van de voorwielen van de brombakfiets uit de definitie verwijderd. Voor alle brombakfietsbestuurders gelden daarmee dezelfde eisen.

Onderdelen A, tweede lid, P, derde lid, Q, R, derde lid en V (wijziging artikelen 1, onderdeel u, 58a, 59, 59a en 87)

Op basis van artikel 58a van het RVV 1990 was het tot nu toe enkel mogelijk om passagiers zittend te vervoeren, behoudens de uitzonderingen van het tweede lid. Krachtens de Regeling voertuigen is het evenwel mogelijk dat bussen en taxi's zijn voorzien van ligplaatsen. Voor bussen gaat het daarbij met name om slaapplekken voor tijdens de reis. Voor taxi's gaat het om het vervoer van personen op een draagbaar. Om het gebruik van deze ligplaatsen mogelijk te maken is voorzien in een uitzondering in artikel 58a, tweede lid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het begrip ligplaatsen, dat gedefinieerd wordt in artikel 1, onderdeel u. Deze definitie verschilt voor bussen en taxi's, overeenkomstig de verschillende definities zoals die zijn opgenomen in de Regeling voertuigen.

Onderdelen A t/m C, J, K, N en O (wijziging artikelen 1, 16, 31, 49 en 56)

Momenteel heeft een uitvaartstoet van motorvoertuigen geen bijzondere positie in het verkeer. Met de voorgestelde wijzigingen wordt het verbod op het doorsnijden van een uitvaartstoet ingevoerd (artikel 16). Om te bewerkstelligen dat een uitvaartstoet zo veel mogelijk aaneengesloten kan blijven rijden, krijgt de uitvaartstoet in een aantal gevallen dezelfde positie als een militaire colonne. Zo wordt geregeld dat motorvoertuigen die deel uitmaken van een uitvaartstoet voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen bij voetgangersoversteekplaatsen niet voor hoeven te laten gaan (artikel 49). Tevens wordt geregeld dat de bestuurder van een motorvoertuig dat deel uitmaakt van een uitvaartstoet geen gelegenheid hoeft te geven aan een bestuurder van een autobus om weg te rijden van een bushalte (artikel 56). Daarmee wordt voorkomen dat op basis van deze bepalingen een uitvaartstoet alsnog uiteen valt.

Anders dan een militaire colonne zal de uitvaartstoet wel moeten stoppen voor een rood verkeerslicht, ook als de voorste wagen nog door groen is gereden. Vanuit de brancheorganisaties van uitvaartondernemers is zelf aangegeven dat het te risicovol is om de volgauto's van een rouwstoet toe te staan door rood licht te rijden. Bovendien zal het door rood rijden van volgauto's problemen geven bij verkeerslichten met roodlichtcamera's. De bestuurders van deze volgauto's zullen immers een bekeuring thuisgestuurd krijgen, terwijl zij – indien de desbetreffende regel veranderd zou worden – geen overtreding hebben begaan (zie ook Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 77).

Het stoppen voor een rood verkeerslicht kan tot gevolg hebben dat delen van een uitvaartstoet na een of meerdere verkeerslichten toch van elkaar verwijderd rijden. De motorvoertuigen van de verschillende delen begeleiden dan nog steeds de overledene en vormen als zodanig een uitvaartstoet van motorvoertuigen. Wel dienen de bestuurders van de eenmaal los geraakte delen van de uitvaartstoet zich bewust te zijn van hun veranderde positie op de weg. De voorste bestuurder van ieder deel van een uitvaartstoet van motorvoertuigen dient immers wel de normale voorrangregels in acht te nemen.

Het begrip uitvaartstoet van motorvoertuigen is in artikel 1, onderdeel a), beperkt tot stoeten die bestaan uit motorvoertuigen. Voor uitvaartstoeten bestaande uit andere voertuigen en uit voetgangers zoals bedoeld in artikel 9 RVV, bestaat geen behoefte aan een aparte regeling. De motorvoertuigen die onderdeel uitmaken van een uitvaartstoet van motorvoertuigen dienen de op basis van artikel 13, tweede lid, Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde herkenningstekens te voeren.

Voor de vastgestelde herkenningstekens is aansluiting gezocht bij de vergelijkbare regeling voor militaire colonnes. Anders dan aangekondigd in de brief aan de Tweede Kamer van 15 juli 2009 (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 77) zijn de wijze van bevestiging aan het voertuig en andere technische aspecten van het herkenningsteken niet voorgeschreven. In de Regeling voertuigen is vastgelegd dat de herkenningstekens deugdelijk aan het voertuig dienen te zijn bevestigd.

Mogelijk misbruik van de regels rond uitvaartstoeten wordt voorkomen door de begripsomschrijving van de uitvaartstoet. Niet enkel de herkenningstekens bepalen dat sprake is van een uitvaartstoet, tevens is noodzakelijk dat de stoet een stoffelijk overschot, dan wel de as daarvan, begeleidt. In de omschrijving van het stoffelijk overschot is aansluiting gezocht bij de terminologie van de Wet op de lijkbezorging. Het onterecht voeren van de herkenningstekens is strafbaar op basis van artikel 31 jo. 92 RVV.

Onderdelen D en E (wijziging artikel 22 en vervallen 22a)

Tot op heden waren de maximumsnelheden gekoppeld aan voertuigen vastgelegd in artikel 22 en was de maximumsnelheid van de T100-bus vastgelegd in artikel 22a. In de praktijk bleek artikel 22 aanleiding te geven voor verwarring. Dit betrof met name de vraag of voertuigen met een beperkte snelheid met een aanhangwagen gebonden waren aan de maximale snelheid die geldt voor voertuigen met aanhangwagen of aan de maximale snelheid die geldt voor het voertuig. In het nieuwe artikel 22 zijn de oude artikelen 22 en 22a in elkaar geschoven.

Onderdeel G (wijziging artikel 25)

Bij het parkeren op plaatsen voorzien van een blauwe streep zijn motorvoertuigen op meer dan twee wielen verplicht gebruik te maken van een parkeerschijf. Tot op heden bestond de verplichting deze parkeerschijf achter de voorruit te plaatsen. Het gebruik van een parkeerschijf die het aanvangstijdstip van parkeren automatisch vastlegde, was verboden.

De wijziging zorgt ervoor dat in de omschrijving nu ook rekening wordt gehouden met het ontbreken van een voorruit bij bepaalde voertuigen op meer dan twee wielen. Daarnaast is gebleken dat in Denemarken inmiddels parkeerschijven op de markt zijn die automatisch het aanvangstijdstip instellen. Het Besluit parkeerschijf is aangepast waardoor parkeerschijven uit alle EU- en EER-landen kunnen worden gebruikt. Het gebruik van de automatische parkeerschijf is in het RVV 1990 hiermee ook mogelijk gemaakt. Het gebruik van een schijf die tijdens het parkeren de aangegeven aankomsttijd verschuift, blijft uiteraard verboden.

Onderdeel H (wijziging artikel 26)

In het RVV 1990 was tot op heden geen verbod opgenomen op misbruik van de gehandicaptenparkeerkaart. Evenmin was vastgelegd dat het parkeren van een gehandicaptenvoertuig op een gehandicaptenparkeerplaats verband moest houden met het vervoer van een gehandicapte. Het gebruik van gehandicaptenvoertuigen heeft in de afgelopen jaren een enorme vlucht genomen, ook onder niet gehandicapten. Daarmee is behoefte ontstaan aan de mogelijkheid op te treden tegen misbruik van gehandicaptenparkeerplaatsen. In het RVV 1966 stond eerder wel een verbodsbepaling die hierop betrekking had. Overeenkomstig die verbodsbepaling wordt nu opnieuw een verbod opgenomen.

Hoewel het verbod op misbruik van gehandicaptenparkeerplaatsen in de praktijk niet gemakkelijk handhaafbaar zal zijn, wordt met het verbod voorkomen dat de toezichthouder bij constatering van misbruik met lege handen staat.

Onderdeel I (wijziging artikel 29)

In artikel 29, derde lid, was per abuis de tweetonige hoorn niet opgenomen. Deze omissie is hersteld.

Onderdeel L en M (wijziging artikel 35 en 35a)

Met deze aanpassing is het toegestaan dat fietsen richtingaanwijzers voeren. Voor sommige fietsers is het vermoeiend of pijnlijk om een arm uit te strekken om aan te geven dat ze willen afslaan. Voor hen kan het wenselijk zijn om dat teken te geven via richtingaanwijzers die aan de voor- en achterzijde van de fiets zijn gemonteerd. Er zijn inmiddels dergelijke richtingaanwijzers op de markt.

Onderdeel P, eerste lid (wijziging artikel 58a)

Tot op heden bestond niet voor alle voertuigen de verplichting voor de bestuurder om gebruik te maken van een zitplaats. Deze verplichting vloeide in de meeste gevallen reeds voort uit de verplichting in artikel 59, eerste lid, om een autogordel te dragen. Voor de bestuurders van andere dan in dit artikel genoemde voertuigen wordt nu duidelijk vastgelegd dat ook zij verplicht zijn te (blijven) zitten op de zitplaats tijdens het rijden.

Onderdelen P, tweede en derde lid, en S (wijziging artikel 58a en vervallen hoofdstuk II, § 29)

Op basis van de oude tekst van het RVV 1990 was het vervoer van kinderen onder de acht jaar op fietsen en bromfietsen niet toegestaan, omdat kinderzitjes werden omschreven als zitplaatsen, terwijl de definitie van zitplaatsen hiermee geen rekening hield. Voor de verplichting kinderen te vervoeren in kinderzitjes is daarom nu gekozen voor de omschrijving "doelmatige en veilige *voorziening* die voldoende steun voor rug, handen en voeten biedt". Daarmee worden de eisen die aan het vervoer van kinderen worden gesteld naar verwachting voldoende omschreven. Dat het gaat om een zitgelegenheid volgt uit de eis dat de kinderen moeten zijn gezeten in de eerdergenoemde voorziening.

De mogelijkheid van het vervoeren van passagiers op bagagedragers van fietsen is tegelijkertijd aangepast, waardoor buiten twijfel staat dat dit slechts mogelijk is voor personen van acht jaar of ouder.

Door de aanpassing van artikel 58a is artikel 61 overbodig geworden.

Onderdeel R, eerste en tweede lid en T (wijziging artikel 59a)

Uit artikel 59a is een aantal tekstdelen verwijderd dat ten overvloede was opgenomen.

Onderdeel T (wijziging artikel 76)

Uit de praktijk kwamen veel vragen over de betekenis en toepassing van het toenmalige artikel 76. Het artikel is in verband daarmee aangepast. Daarbij is een nieuwe uitzondering opgenomen op het verbod van het overschrijden van een doorgetrokken streep voor de gebruikers van een fietsstrook met doorgetrokken strepen (tweede lid, onderdeel d). Deze bestuurders kunnen daardoor bij het afslaan en het inhalen ook gebruik maken van het overige deel van de rijbaan.

Onderdeel U (wijziging artikel 77)

Op sommige plekken in Nederland worden busbanen en busstroken voorafgegaan door verdrijvingsvlakken dan wel puntstukken. Daarmee wordt beoogd de weggebruikers die niet gerechtigd zijn deze busbanen en busstroken te gebruiken naar een andere rijstrook te dirigeren.

Zonder een algemene regeling moet voor alle afzonderlijke bussen, trams en andere voertuigen die gerechtigd zijn van de busbaan/busstrook gebruik te maken een afzonderlijke ontheffing worden gegeven voor het gebruik van de verdrijvingsvlakken en puntstukken. Met deze aanpassing is voorzien in zo'n algemene regeling.

Onderdelen W (wijziging bijlage I)

Bijlage 1 wordt aangevuld met een nieuwe opzet voor de borden K2 en K4. Uit verschillende proeven blijkt het gebruik van deze vormgeving de doorstroming te bevorderen. Daarnaast is een aantal borden ingevoegd waaraan in de praktijk behoefte bestaat (nrs. C7a en C7b). Vanuit een aantal steden is het verzoek gekomen om op eenvoudige wijze de binnenstad af te kunnen sluiten voor bussen, al dan niet in combinatie met vrachtauto's. Met deze borden wordt aan dat verzoek tegemoet gekomen.

Artikel III (inwerkingtreding)

De beoogde inwerkingtreding van dit besluit is, overeenkomstig het beleid van vaste verandermomenten, 1 juli 2010. Een aantal artikelen zal later inwerkingtreden omdat deze gelijktijdig in werking moeten treden met een gewijzigde bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Bij een niet gelijktijdige inwerkingtreding zou de overtreding van deze artikelen via het strafrecht moeten worden afgedaan. Dit zou een ongewenste belasting van de strafrechtketen tot gevolg hebben.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings