

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van [datum] tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de invoering van de helmplicht voor snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen (helmplicht snorfiets en onderhoudswijziging Reglement verkeersregels verkeerstekens 1990)**

***Versie ten behoeven van de internetconsultatie***

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;  
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr. );  
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

**A**

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het begrip *ambulance* komt te luiden:  
*ambulance*: een voor het verlenen van zorg aan en vervoer van zieken en gewonden ingericht motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet ambulancevoorzieningen.
2. Het begrip *diensten voor spoedeisende medische hulpverlening* komt te luiden:  
*diensten voor spoedeisende medische hulpverlening*: de op grond van artikel 4, tweede lid, van de Wet ambulancevoorzieningen aangewezen Regionale Ambulancevoorzieningen, alsmede andere hulpverleningsdiensten die zich in opdracht van een Regionale Ambulancevoorziening als bedoeld in artikel 4,

tweede lid, van de Wet ambulancevoorzieningen bezig houden met het verlenen van spoedeisende medische hulpverlening; .

3. In de alfabetische rangschikking wordt het volgende begrip en de bijbehorende begripsbepaling ingevoegd:

*kampeerwagen*: kampeerwagen als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen; .

## **B**

In artikel 8, tweede lid, wordt 'de berm of de rijbaan' vervangen door 'de berm, het fietspad of de rijbaan'.

## **C**

In artikel 26, tweede lid, wordt 'artikel 25, tweede lid' vervangen door 'artikel 25, tweede tot en met vijfde lid'.

## **D**

Artikel 41a, eerste lid, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder 7° wordt 'artikel 4, eerste lid, van de Tijdelijke wet ambulancezorg' vervangen door 'artikel 4, tweede lid, van de Wet ambulancevoorzieningen'.
2. Onder 8° wordt 'die zich in opdracht van een meldkamer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder e, van de Tijdelijke wet ambulancezorg' vervangen door 'die zich in opdracht van een Regionale Ambulancevoorziening als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Wet ambulancevoorzieningen'.

## **E**

In paragraaf 15 wordt na artikel 41a een nieuw artikel toegevoegd, luidende:

### **Artikel 41b**

Motorrijders en hun passagiers mogen geen verlichting op hun kleding of helm voeren.

## **F**

In artikel 46, tweede lid, wordt 'artikel 25' vervangen door 'artikel 25 en 26'.

## **G**

In artikel 59, zesde lid, wordt 'artikel 84, derde lid, van die wet' vervangen door: 'artikel 81, tweede lid, van die wet'.

## H

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'van bromfietsen' vervangen door 'van bromfietsen, snorfietsen'.
2. Het tweede lid, onder a, komt te luiden:
  - a. de bestuurder en de passagiers van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet.

## I

In artikel 65, tweede lid, wordt 'weg' vervangen door 'rijbaan'.

## J

Artikel 68 wordt als volgt gewijzigd:

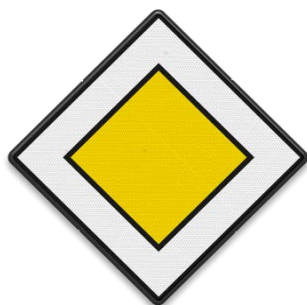
1. Aan het vijfde lid wordt een zin toegevoegd, luidende: Zij dienen alsdan het overige verkeer ter plaatse voor te laten gaan.
2. Het zesde lid vervalt.

## K

De definitie van kampeerwagen in artikel 86c vervalt.

## L

In bijlage I worden de pictogrammen van de verkeersborden B1 en B2 vervangen door de volgende pictogrammen:





### M

In bijlage I wordt bij de omschrijving van verkeersbord C21 tussen 'totaalmassa' en 'hoger' de woorden 'of de som van de aslasten' ingevoegd.

### N

In bijlage I wordt het volgende pictogram en bijbehorende tekst toegevoegd na bord E8 waarmee een parkeergelegenheid voor een kampeerwagen wordt aangeduid:

Bord



Omschrijving

E8a

Parkeergelegenheid alleen bestemd voor kampeerwagens

### O

In bijlage I wordt het volgende pictogram en bijbehorende tekst toegevoegd na bord E13 waarmee een parkeergelegenheid voor het opladen van elektrische voertuigen wordt aangeduid:

Bord



Omschrijving

E14

Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen

## **ARTIKEL II**

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.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

Dit besluit brengt een aantal wijzigingen aan in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). De belangrijkste wijziging is dat de uitzondering op het dragen van een helm voor bestuurders en passagiers van een snorfiets komt te vervallen. Daarmee wordt het dragen van een helm voor snorfietsers verplicht. Daarnaast worden er een aantal kleinere wijzigingen aangebracht en enkele (redactionele) omissies hersteld. De helmplicht voor snorfietsers wordt verder toegelicht in paragraaf 2 van deze toelichting. De andere wijzigingen worden toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze toelichting. De wijzigingen zijn tot stand gekomen in samenwerking met het Openbaar Ministerie, Politie en het ministerie van Justitie en Veiligheid.

#### **2. De inhoud van de helmplicht voor snorfietsers**

De aanleiding van deze wijziging is een motie van het lid Von Martels<sup>1</sup> die de regering verzoekt om de Tweede Kamer spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietsers. Het doel van deze maatregel is om het aantal verkeersdoden en –gewonden onder snorfietsers te verminderen. Op 18 februari 2019 is de Tweede Kamer geïnformeerd<sup>2</sup> over het proces van deze wijziging en is aangegeven dat zou worden onderzocht wat de te verwachten (neven) effecten van de maatregel zijn. Deze onderzoeken zijn inmiddels uitgevoerd en worden verderop in deze toelichting verder beschreven.

#### ***Helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets***

Een snorfiets wordt in het RVV 1990 gedefinieerd als (1) een bromfiets die blijkens de gegevens in het kentekenregister is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur, met uitzondering van de speed-pedelec, of (2) een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994. De onder (2) bedoelde bromfiets betreft een bromfiets waarvoor geen Europese typegoedkeuring vereist is, ook wel bekend als de bijzondere bromfiets.

In artikel 60 van het RVV 1990 wordt voorgeschreven wanneer een helmplicht wel of niet geldt. De bestuurders en de passagiers van bromfietsen waren reeds verplicht om

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2018-2019, 29398, nr. 652.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2018-2019, 29398, nr. 671.

een goed passende helm te dragen. Voor de bestuurders en de passagiers van een snorfiets bestond een uitzondering voor het verplicht dragen van een helm. Deze uitzondering, die werd geboden in het tweede lid van artikel 60 onder a, komt met deze wijziging te vervallen voor snorfietsen als bedoeld onder (1) in de hierboven gegeven definitie. Als gevolg hiervan worden de bestuurders en de passagiers van een snorfiets verplicht om een helm te dragen. Voor de bestuurders en passagiers van bijzondere bromfietsen blijft de uitzondering voor het verplicht dragen van een helm bestaan.

### ***Relatie met verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan***

Er bestaat sinds 1 juli 2018 reeds een helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets wanneer de wegbeheerder bij verkeersbesluit heeft bepaald dat de snorfiets op de rijbaan moet rijden.<sup>3</sup> Hiertoe kan een wegbeheerder besluiten als er sprake is van grote drukte op het fietspad. De reden hiervoor is dat de snorfiets op bepaalde plaatsen een specifieke hinderlijke factor is voor het volledig benutten van het fietspad, door de grotere breedte van het voertuig en het snelheidsverschil met fietsers. De drukte op het fietspad leidt ook tot verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld door te weinig ruimte voor inhalende snorfietsen of schrikreacties door onvoldoende afstand te kunnen houden. Bij een verplichte verplaatsing van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan, gold de uitzondering voor de helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets zoals die werd geboden in het tweede lid van artikel 60 van het RVV 1990 niet.

De gemeente Amsterdam is tot nu toe de enige wegbeheerder in Nederland die deze maatregel heeft genomen. Sinds 8 april 2019 moet de snorfiets op de meeste wegen binnen de ring A10 op de rijbaan rijden en moeten de bestuurders en passagiers verplicht een helm dragen. De gemeente Amsterdam heeft dit verkeersbesluit genomen vanwege de drukte op de Amsterdamse fietspaden en om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren.

De eerste evaluatierapportage van deze maatregel is op 10 december 2019 verschenen en op 16 december 2019 gedeeld met de Tweede Kamer<sup>4</sup>. Uit de evaluatie blijkt dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden. De naleving van de maatregel is hoog en vooral fietsers zijn zeer positief over de ruimte die is teruggekeerd op de fietspaden. Verder is een afname van het aantal snorfietsen in Amsterdam zichtbaar.

---

<sup>3</sup> Dit is mogelijk gemaakt middels het Besluit van 6 juni 2018 tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets). Stb. 2018, 184.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2019-2020, 29398, nr. 783.

### ***Plek op de weg***

De helmplicht voor de bestuurders en passagiers van een snorfiets die middels deze wijziging wordt ingevoerd, heeft geen betrekking op de plek op de weg van de snorfiets. Wegbeheerders behouden de mogelijkheid om de snorfiets in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken. Omdat deze gevallen afhankelijk zijn van de lokale situatie, zullen er geen regels komen om overal in Nederland de snorfiets van het verplichte fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. De bestaande mogelijkheid die wegbeheerders hebben om hiertoe te besluiten, wordt voldoende geacht.

### ***Te verwachten effecten van de maatregel***

Het doel van deze maatregel is om het aantal verkeersdoden en –gewonden onder snorfietsers te verminderen. De verwachting is dat het verplichten van een helm voor bestuurders en passagiers van een snorfiets een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Het niet hoeven dragen van een helm vormt voor veel snorfietsers echter ook één van de voornaamste redenen om van een snorfiets gebruik te maken. Om die reden wordt verwacht dat sommige snorfietsers zullen gaan kiezen voor een ander vervoermiddel. Om in kaart te brengen wat voor een effect deze verschuiving van modaliteit zal hebben op onder andere verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid, milieu en kosten zijn diverse onderzoeken uitgevoerd.

Uit het Onderzoek Helmplicht Snorfietsers<sup>5</sup>, dat is uitgevoerd door adviesbureau Arcadis in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt naar voren dat een helmplicht voor snorfietsers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietsers (inclusief overstappers naar andere vervoermiddelen). Er wordt een substantiële daling van het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) verwacht omdat het overlijdens- en letselrisico bij de vervoermiddelen waar de snorfietsers naar zullen overstappen kleiner is. Daarnaast neemt door de helmplicht de kans op ernstig hoofdletsel af bij de snorfietsers die op de snorfiets blijven rijden. Het totale effect op de verkeersveiligheid is sterk afhankelijk van het aandeel snorfietsers dat als gevolg van de helmplicht overstapt op een ander vervoersmiddel. Als meer snorfietsers overstappen op een ander vervoermiddel wordt het effect op verkeersveiligheid groter. Als 60% van de snorfietsers overstapt naar een ander vervoermiddel, is er een daling te verwachten van 16 naar 6 doden en van 1.838 naar 735 gewonden. Als 30% van de snorfietsers overstapt, is er een daling te verwachten van 16 naar 11 doden en van 1.838 naar 1.268 gewonden.

---

<sup>5</sup> Het onderzoeksrapport is opgenomen als bijlage bij Kamerstukken II 2019-2020, 29398, nr. 783.<sup>8</sup>



De effecten van een helmplicht voor snorfietzers op verkeersdoorstroming worden ingeschat als niet noemenswaardig en op milieu zowel positief (afname van stikstofoxiden – NO<sub>x</sub>) als negatief (toename van koolstofdioxide – CO<sub>2</sub>). Er is volgens de onderzoekers geen betrouwbare berekening te maken van de effecten op de kosten.

Uit het onderzoek blijkt dat een groot aandeel van de snorfietzers overweegt over te stappen naar de (elektrische) fiets. Aangezien fietsers een groot aandeel hebben in het jaarlijkse aantal verkeersdoden en -gewonden, zijn de gevolgen van deze overstap nog nader onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt ... [PM onderzoek wordt parallel aan deze internetconsultatie uitgevoerd, resultaten volgen later].

### ***Sanctie***

De helmplicht voor snorfietzers zal op dezelfde wijze worden gehandhaafd en gesanctioneerd als de al langer bestaande helmplicht voor bromfietzers. De minister van Justitie en Veiligheid zal zorgdragen dat er op grond van de juiste feitcode door de politie kan worden gehandhaafd door het aanpassen van de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

### ***Relatie met het Klimaatakkoord***

[PM TNO voert onderzoek uit naar het effect van de helmplicht snorfiets op de afspraak in het Klimaatakkoord waarin is vastgelegd dat vanaf 1 januari 2025 alle nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zullen zijn. De resultaten volgen later.]

## **3. Kosten en administratieve lasten**

Bij het invoeren van een helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets, zal men een goedgekeurde helm moeten aanschaffen. Verder geven sommige snorfietzers aan dat zij hun snorfiets zullen laten ombouwen tot een bromfiets.

### ***Helm***

Uit het Onderzoek Helmplicht Snorfietzers komt naar voren dat de snorfietzers die een helm willen kopen, hier gemiddeld € 75,- aan willen uitgeven. De minimumprijs van een goedgekeurde helm ligt rond de € 40,-. De tijd die nodig zal zijn voor het aanschaffen van een goed passende helm wordt geschat op ongeveer een uur. Hoe hoog de kosten voor het aanschaffen van de helmen zijn, is afhankelijk van het aantal snorfietzers dat zal overstappen op een andere modaliteit en welke helm zij kiezen. Als 30% van de snorfietzers overstapt, betekent dat de overige 70% van de snorfietzers een helm zou moeten aanschaffen. Uitgaande van het huidige totaal van circa 750.000 snorfietsen,

een minimumprijs van € 40,- voor een helm en een uurtarief van € 15,- per uur volgt hieruit:

$$0,7 \times 750.000 \times (40 + 15) = € 28.875.000,-$$

In het geval dat 60% van de snorfietsers overstapt, betekent dat 40% van de huidige 750.000 snorfietsers een helm zou moeten aanschaffen.

$$0,4 \times 750.000 \times (40 + 15) = € 16.500.000,-$$

De totale kosten voor het aanschaffen van de helm bedragen op basis hiervan, afhankelijk van het aantal snorfietsers die overstappen naar een ander vervoersmiddel, tussen de € 16.500.000,- en € 28.875.000,-.

#### ***Snorfiets ombouwen tot bromfiets***

Indien een voertuigeigenaar de snorfiets wil laten ombouwen naar een bromfiets, moet de maximum constructiesnelheid van de snorfiets worden aangepast (van 25 km per uur naar 45 km per uur). De kosten voor het ombouwen van een snorfiets verschillen per merk en per model.

Een snorfiets moet na de ombouw voldoen aan de toelatingseisen en de permanente eisen die gelden voor een bromfiets. De Dienst Wegverkeer (RDW) kijkt of aan deze eisen wordt voldaan. Waar de RDW op controleert, is te vinden op de website van de RDW. De kosten voor de ombouwkeuring van de RDW bedragen totaal € 106,-. Als het voertuig is goedgekeurd, komen daar de kosten voor een nieuwe kentekenplaat nog bij. De kosten voor een nieuwe kentekenplaat bedragen ongeveer € 12,-.

In het Onderzoek Helmplicht Snorfietsers wordt bij de uitgevoerde enquête door 16% van de snorfietsers aangegeven dat zij hun snorfiets zouden laten ombouwen tot bromfietsers. Ervan uitgaande dat dit percentage snorfietsers na de invoering daadwerkelijk hun snorfiets laat ombouwen en dat dit in totaal ongeveer twee uur tijd kost bij een tarief van € 15,- per uur bedragen de kosten:

$$0,16 \times 750.000 \times (106 + 12 + 30) = € 17.760.000,-$$

De kosten voor het ombouwen van de snorfiets zelf zijn vanwege de verschillen tussen de kosten per merk en model hierbij buiten beschouwing gelaten.

#### ***Kosten overige wijzigingen***

De andere wijzigingen uit dit besluit hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten van burgers en het bedrijfsleven. Het doorvoeren van de nieuwe verkeersborden kan beperkte financiële lasten veroorzaken bij wegbeheerders. Echter, omdat deze borden in het teken staan van het bieden van mogelijkheden tot verduidelijking van de huidige praktijk en niet een drastische verandering tot doel hebben, behoeft de invoering van dit besluit niet dat de bebording binnen een bepaalde termijn dient te worden aangepast. Wegbeheerders kunnen werken met een eigen planning.

#### **4. Toezicht en handhaving**

Over deze wijziging van het RVV 1990 heeft afstemming plaatsgevonden tussen Politie, het Openbaar Ministerie, het ministerie van Justitie en Veiligheid en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Belangrijkste aspecten waar rekening mee is gehouden betreffen de handhaafbaarheid, het effect op verkeersveiligheid en de toekomstbestendigheid.

#### ***De helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets***

Voor deze wijziging van het RVV 1990 was er alleen sprake van een helmplicht voor snorfietsers als op basis van een verkeersbesluit het verplicht was gesteld dat de snorfiets rijbaan moest gebruiken. Door de helmplicht ongeacht de plek op de weg en het lokale verkeersbesluit, altijd verplicht te stellen wordt het makkelijker om hierop te handhaven. Er wordt één duidelijke feitcode gemaakt en is het niet meer van belang of er sprake is van een plaatselijk verkeersbesluit. De Minister van Justitie en Veiligheid zal zorgen voor de nodige aanpassingen van de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) bij de eerstvolgende jaarlijkse wijziging van deze bijlage.

#### ***Overige wijzigingen in het RVV 1990***

De wijziging van de borden en de overige artikelen van het RVV worden, voor zover deze wijzigingen verboden in het leven roepen, handhaafbaar geacht en hebben naar verwachting een positief effect op de verkeersveiligheid.

#### **5. Advies en consultatie**

##### **Internetconsultatie**

[PM]

##### **ATR**

[PM]

## **Advies Politie en OM**

### ***Helmplicht voor bestuurders en passagiers van snorfietsen***

Het OM en de Politie hebben aangegeven dat de handhaving van de helmplicht voor snorfietsers eenvoudiger wordt. De wijze waarop het nu is ingeregeld, kan leiden tot verwarrende situaties. Snorfietsers hebben nu immers wel een helmplicht als zij op basis van het verkeersbesluit op de rijbaan moeten rijden. Terwijl er bij een snorfiets die om een andere reden de rijbaan op moet géén sprake is van een helmplicht. Een verbalisant dient dan te controleren of een helm gedragen verplicht is gesteld op basis van een plaatselijke verkeersbesluit. Deze verwarrende situatie wordt met deze wijziging van het RVV 1990 opgeheven.

De Politie heeft aangegeven dat het voor de acceptatie van de helmplicht voor bestuurders en passagiers van snorfiets en voor de handhaving te overwegen is om de helmplicht voor de snorfiets gelijk te trekken met het type helm dat verplicht is voor de speed-pedelec. De helmen voor een speed-pedelec zijn 'lichter' dan die voor een snorfiets. Een speed-pedelec kan hogere snelheden bereiken dan een snorfiets.

## **6. Voorhang**

[PM]

## **7. Inwerkingtreding**

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. Dit artikel maakt een gedifferentieerde inwerkingtreding mogelijk onder andere in verband met de samenhang tussen enkele onderdelen van dit besluit en de nieuwe 'Wet ambulancevoorzieningen'. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de vaste verandermomenten van wetgeving zowel wat betreft inwerkingtreding als publicatiemoment.

Aangezien verkeersdeelnemers met een snorfiets de gelegenheid moeten hebben om een geschikte helm te kopen, wordt overwogen om een overgangperiode vast te stellen. Deelnemers aan de internetconsultatie zijn hierbij gevraagd om in hun reactie aan te geven of een overgangperiode noodzakelijk is en wat wordt gezien als een redelijke termijn voor deze overgangperiode. [PM: reactie].

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **ARTIKEL I (Wijziging RVV 1990)**

#### **A en D**

Per 1 januari 2021 wordt de 'Tijdelijke wet ambulancezorg' vervangen door de 'Wet ambulancevoorzieningen'. Daarom worden de verwijzingen naar deze wet in de artikelen 1 en 41a aangepast en wordt aangesloten bij de definitie van ambulance zoals opgenomen in de Wet ambulancevoorzieningen.

Ook is er een definitie van een kampeerwagen opgenomen in artikel 1. Deze definitie geldt voortaan voor het hele RVV 1990. De definitie van 'kampeerwagen' die alleen voor hoofdstuk VB gold, is daarom komen te vervallen. De kampeerwagen of 'camper' is een bestaand vervoermiddel en in populariteit toenemend. Vaak worden voor deze voertuigen speciale parkeergelegenheden met bijbehorende voorziening ingericht. Verkeersbord E8 geeft aan welke voertuigen op een bepaalde parkeerplaats mogen parkeren. Verkeersbord E8 werd al uitgevoerd met een kampeerwagen-symbool. Een kampeerwagen was tot nu toe echter niet beschreven in de regelgeving. Door de toevoeging in artikel 1 van een verwijzing naar de definitie in de Regeling voertuigen is er een wettelijke basis voor dit bord en wordt handhaving mogelijk gemaakt.

#### **B**

Ruiters gebruiken in beginsel het ruiterspad. Tot op heden mogen ze bij het ontbreken van een ruiterspad de berm of de rijbaan gebruiken. In de praktijk maken ruiters (inclusief politie-ruiters) echter ook gebruik van het fietspad, waarmee zij dus in overtreding zijn. Met de toevoeging van het fietspad als plek op de weg voor de ruiter wordt de huidige praktijk gelegaliseerd. Bovendien vergroot het de verkeersveiligheid omdat de berm of de rijbaan niet altijd voldoen.

#### **C**

Er zijn verschillende gehandicaptenparkeerplaatsen met een tijdbeperking (bord E06). Handhaving op de tijdbeperking is echter juridisch op basis van het huidige reglement niet mogelijk vanwege een "omissie" in het RVV 1990. Door de toevoeging van artikel 25, derde tot en met vijfde lid, in artikel 26, tweede lid is er wel een wettelijke basis voor gehandicaptenparkeerplaatsen met tijdsbeperking.

#### **E**

Steeds meer motorrijders bevestigen verlichting op hun kleding of helm. Dit geeft verwarring bij het overige verkeer en leidt tot onveilige situaties. Het is dan ook

onwenselijk dat motorrijders andere verlichting dan voorgeschreven aan hun motor voeren.

Het voeren van verlichting op de kleding of helm van motorrijders en hun passagiers wordt met de toevoeging van artikel 41b expliciet verboden, zodat hier op kan worden gehandhaafd. Het verbod is in 2016 al aangekondigd richting de branche.

## **F**

Op gehandicaptenparkeerplaatsen is het soms wenselijk een beperkte parkeerduur in te stellen. Door in artikel 46, tweede lid, ook een verwijzing op te nemen naar artikel 26 kunnen er dergelijke parkeerplaatsen komen met een beperkte parkeertijd.

## **G**

In het voormalige artikel 59, zesde lid, werd naar een vervallen bepaling in de Wet personenvervoer 2000 verwezen.

## **H**

Zie de toelichting in paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

## **I**

Dit betreft een redactionele wijziging. Het gaat in dit artikel om de 'rijbaan'. Ten onrechte werd de term 'weg' gebruikt.

## **J**

De tekst in artikel 68, zesde lid, was als apart lid opgenomen, terwijl dit bij het vijfde lid behoort. Daarom is de tekst van het zesde lid achter de tekst van vijfde lid geplaatst.

## **L**

De verkeersborden die een voorrangsweg of het einde van een voorrangsweg aanduiden (B1 en B2), zijn voor mensen met kleurenblindheid niet goed zichtbaar.

Een zwarte bies om het gele vlak van de betreffende verkeersborden komt de zichtbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid ten goede. Dit is in lijn met het Weens Verdrag inzake verkeerstekens 1968.

Op een later moment wordt beoordeeld of ook andere verkeersborden aangepast moeten worden in verband met kleurenblindheid.

## **M**

De betekenis van bord C21 is: Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven. In de praktijk levert de

handhaving van dit bord problemen op, wanneer de weging van de voertuigen geschiedt met wiellastmeters. Wiellast is in de natuurkunde namelijk iets anders dan massa.

In de Regeling voertuigen (artikel 5.18.17a en volgend) is dit opgelost door daar waar wordt bepaald dat de in het kentekenregister vermelde toegestane massa niet mag worden overschreden toe te voegen dat *de som van de aslasten* niet meer mag zijn dan de vermelde toegestane maximum massa.

In lijn hiermee is dit bij de omschrijving van bord C21 ook toegevoegd. Hierdoor is handhaving met wiellastmeters mogelijk.

## **N**

In bijlage I wordt voor de duidelijkheid en uniformiteit een bord in de E8-serie met het symbool van een kampeerwagen (camper) toegevoegd.

## **O**

Er zijn steeds meer elektrische auto's op de weg die dienen te worden opgeladen. Hiervoor zijn speciale parkeerplaatsen aangewezen. Een officieel bord hiervoor was nog niet opgenomen in het RVV 1990. Elke gemeente had hiervoor een andere oplossing. Om tot uniformiteit te komen en handhaving eenvoudiger te maken, wordt in bijlage I een pictogram toegevoegd dat bij een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen kan worden geplaatst. Door de desbetreffende gemeente kan een onderbord worden geplaatst met de tijden waarop het bord geldt, bijvoorbeeld alleen overdag, en de maximum tijdsduur dat er geladen mag worden.

## **Artikel II**

Verwezen zij naar paragraaf 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga