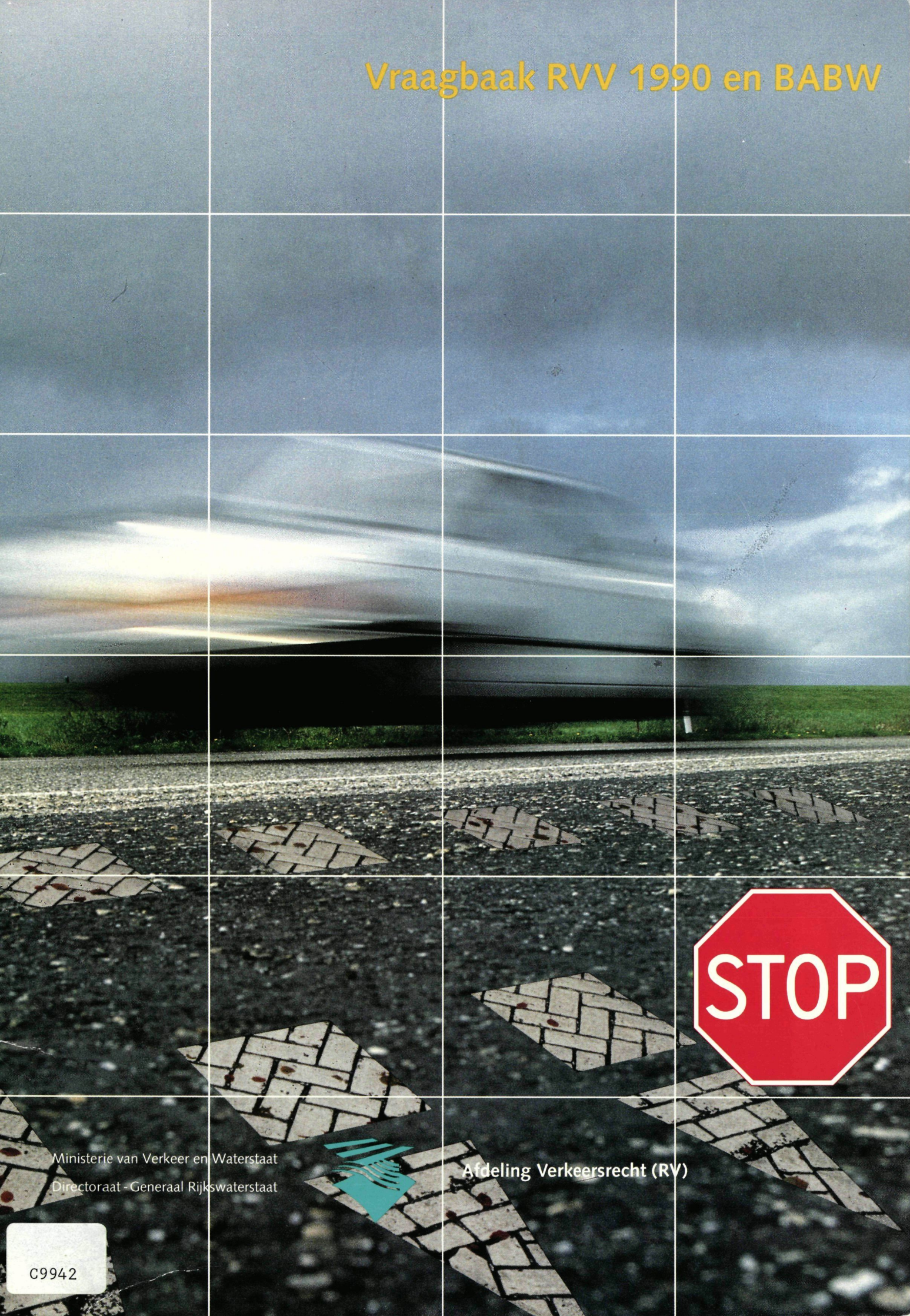


Vraagbaak RVV 1990 en BABW



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat - Generaal Rijkswaterstaat

Afdeling Verkeersrecht (RV)

C9942



cggu2

Vraagbaak RVV 1990 en BABW

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Afdeling Verkeersrecht (RV)

's-Gravenhage, 1992

Inhoudsopgave

	pagina
	Voorwoord 5
DEEL A	Vragen met betrekking tot het RVV 1990 7
HOOFDSTUK I	Begripsbepalingen 7
HOOFDSTUK II	Verkeersregels 9
	Paragraaf 1 Plaats op de weg 9
	Paragraaf 7 Afslaan 10
	Paragraaf 8 Maximumsnelheid 10
	Paragraaf 10 Parkeren 10
	Paragraaf 12 Signalen 13
	Paragraaf 16 Autosnelwegen en autowegen 14
	Paragraaf 19 Voetgangers 14
	Paragraaf 22 In- en uitstappende passagiers 14
HOOFDSTUK III	Verkeerstekens 15
	Paragraaf 2 Verkeersborden 15
	Paragraaf 3 Verkeerslichten 16
	Paragraaf 4 Verkeerstekens op het wegdek 17
HOOFDSTUK IV	Aanwijzingen 19
	Paragraaf 1 Verplichtingen weggebruikers 19
HOOFDSTUK VI	Ontheffingen en vrijstellingen 21
	Paragraaf 1 Algemeen 21
DEEL B	Vragen met betrekking tot verkeersborden 25
HOOFDSTUK A	Snelheid 26
HOOFDSTUK B	Voorrang 26
HOOFDSTUK C	Geslotenverklaring 27
HOOFDSTUK D	Rijrichting 28
HOOFDSTUK E	Parkeren en stilstaan 30
HOOFDSTUK F	Overige geboden en verboden 32
HOOFDSTUK G	Verkeersregels 33
HOOFDSTUK H	Bebouwde kom 35
HOOFDSTUK K	Bewegwijzering 36

pagina

DEEL C

HOOFDSTUK II

Vragen met betrekking tot het BABW 37

Verkeerstekens en maatregelen ter regeling van het verkeer 37

Paragraaf 1 Verkeerstekens 37

Paragraaf 2 Onderborden 37

Paragraaf 3 Voorschriften met betrekking tot verkeerstekens
en onderborden 38

Paragraaf 4 Plaatsing en verwijdering van verkeerstekens
krachtens verkeersbesluit 41

Paragraaf 5 Maatregelen ter regeling van het verkeer 42

Paragraaf 6 Verkeersbesluiten 43

Paragraaf 8 Tijdelijke plaatsing of toepassing van verkeerstekens
en het tijdelijk uitvoeren van maatregelen 47

Paragraaf 9 Beroep 50

HOOFDSTUK III

Vaststelling bebouwde kom 51

HOOFDSTUK IV

Aanstelling verkeersbrigadiers 52

DEEL D

Overige vragen 53

APV 53

AWB 53

Lijst van afkortingen 54

Literatuurlijst 55

Lijst van actuele publikaties in 1990 - 1991
met betrekking tot het RVV 1990 c.a. 57

Voorwoord

Op 1 november 1991 is er voor wegbeheerders het één en ander veranderd. Op die dag traden het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in werking inclusief de daarbij behorende uitvoeringsregelingen zoals de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Ook op 1 november 1991 trad de wijziging van artikel 2 van de Wegenverkeerswet (uitbreiding reikwijdte WVV) in werking.

Nieuwe regels roepen vragen op. Ze creëren nieuwe instrumenten, waarvan de toepassingsmogelijkheden moeten uitkristalliseren. Uit de nieuwe regels vloeien consequenties voort, die in de officiële stukken lang niet altijd terug te vinden zijn.

Ze veranderen soms een bestaande praktijk of stellen die in een ander daglicht. De officiële stukken geven op die vragen vaak geen direct antwoord. Ze hebben doorgaans wel alles te maken met de dagelijkse praktijk van de voorbereiding en de uitvoering van verkeersbesluiten.

De Vraagbaak RVV 1990 en BABW is samengesteld uit vragen en opmerkingen over het RVV 1990, het BABW, de uitvoeringsvoorschriften en de toepassingspraktijk. Ze zijn afkomstig uit de regionale bijeenkomsten over het nieuwe RVV. Vooral het ROV-Overijssel heeft een belangrijke bijdrage geleverd. Ook kon worden geput uit informatie van het Politie Verkeersinstituut te Apeldoorn en van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat.

Met de Vraagbaak willen we de uitwisseling bevorderen van ideeën en oplossingen die van belang kunnen zijn voor een ieder die betrokken is bij de toepassing van de verkeersregels. Aldus kan kennis van en inzicht in de nieuwe regels breed worden verspreid en voor iedereen toegankelijk worden.

Wij hopen u met de Vraagbaak nuttige informatie en tips te geven, die u bij uw dagelijkse werk kunt hanteren.

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Afdeling Verkeersrecht (RV)

november 1992

HOOFDSTUK I

Begripsbepalingen

Parkeerplaatsen op auto(snel)weg.

Artikel 1 RVV 1990

Vraag:

In de definitie auto(snel)weg in artikel 1, onderdeel c, van het RVV 1990 wordt gesproken over parkeerplaatsen. Waar begint en eindigt de parkeerplaats precies?

Antwoord:

Waar parkeerplaatsen precies beginnen en eindigen is niet gedefinieerd. Aanduiding door een bord E4 met daarbij eventueel aangegeven vakken, maar ook een "P" op het wegdek binnen een vak, kunnen wel een aanwijzing geven. In het gebied waar werkelijk geparkeerd kan worden is sprake van een parkeerplaats. De weggedeelten die deel uitmaken van een eventueel aanwezig benzinestation, wegrestaurant en dergelijke, zijn onderdelen van de parkeerplaats waarop zij zich bevinden.

De aan- en afvoerwegen (tussen uitrij- en invoegstroken en de eigenlijke parkeerplaats in) maken geen onderdeel van de parkeerplaats uit.

Stilstaan, parkeren en ander verkeersgedrag dat van de specifieke auto(snel)wegregels afwijkt is derhalve alleen toegestaan op het weggedeelte c.q. terrein dat ligt tussen de aan- en afvoerweg.

Redresseerstrook een rijbaan?

Artikel 1 RVV 1990

Vraag:

Is de redresseerstrook onderdeel van de rijbaan of niet?

Antwoord:

Een redresseerstrook¹ is onderdeel van de rijbaan. Het is echter niet de bedoeling dat deze strook onder normale omstandigheden wordt bereden. De strook is een stuk verharding ter verhoging van de veiligheid. Immers, wanneer er direct naast de kantstreep geen verharding meer zou zijn, zouden veel bestuurders de gehele breedte van een rijstrook niet meer durven gebruiken in verband met berm- c.q. obstakelvrees. Eenmaal toch de kantstreep overschrijdend zou een bestuurder dan ook moeilijker zijn koers nog kunnen corrigeren. De wegbeheerder heeft door middel van de kantstreepmarkering duidelijk aangegeven welk gedeelte van de verharding bedoeld is om op te rijden. In die zin is de kantlijnmarkering te vergelijken met andere markeringen op de rijbaan zoals puntstukken en dergelijke.

Eénwielige fiets. Voetganger?

Artikel 2 RVV 1990

Vraag:

Een nieuw vervoermiddel is de éénwielige "fiets". Voetganger?

Antwoord:

Centraal staat de vraag of het hier een voertuig betreft waarmee iemand zich voortbeweegt. Vooralnog dient er van uitgegaan te worden, dat het geen voertuig is. Bij een voertuig moet toch primair worden gedacht aan een vervoermiddel dat wordt gebruikt om iets of iemand te vervoeren. De éénwielige "fiets" is eerder te beschouwen als een voorwerp voor behendigheidsoefeningen. Indien iemand zich daarmee verplaatst, moet het worden aangemerkt als een voorwerp, niet zijnde een voertuig, in de zin van artikel 2, tweede lid, van het RVV 1990. De regels voor voetgangers zijn derhalve van toepassing.

¹ Smalle strook tussen de witte kantstreep en de uiterste kant van de verharding.

HOOFDSTUK II

Verkeersregels

PARAGRAAF 1

Zoveel mogelijk rechtshouden.

Artikel 3 RVV 1990

Plaats op de weg

Vraag:

Als er een hoofdrijbaan is en er liggen ook nog twee parallelbanen, moet je dan met borden regelen dat het verkeer de hoofdrijbaan gaat volgen? Op grond van artikel 3, eerste lid, van het RVV 1990 zouden die bestuurders immers de rechtsgelegen parallelbanen moeten gebruiken.

Antwoord:

Artikel 3 van het RVV 1990 geeft in samenhang met de overige "Plaats op de weg" bepalingen de basisregels voor het gescheiden gebruik door de verschillende categorieën weggebruikers. Er zijn vele uitzonderingen op deze basisregels denkbaar. In de NvT worden als voorbeeld enkele uitzonderingen genoemd op de verplichting om zoveel mogelijk rechts te houden. In feite gaat het hier om een nadere invulling van de woorden "zoveel mogelijk" in artikel 3, eerste lid, van het RVV 1990. Het hangt dus van de concrete situatie af of de meest rechts gelegen baan kan en mag worden gevolgd.

Bij een goede inrichting van de weg, waarvan sprake is bij een hoofdrijbaan voor het doorgaande verkeer met twee parallelbanen voor plaatselijk verkeer, is nadere regeling door middel van borden over het algemeen niet noodzakelijk. Als naast elkaar gelegen rijbanen onderling niet duidelijk verschillen en het verplicht volgen van de rechter rijbaan ongewenste gevolgen heeft, kan de wegbeheerder door middel van infrastructuurele aanpassingen of verkeerstekens de nodige maatregelen treffen.

Vraag:

Is parkeren in de berm toegestaan?

Antwoord:

Bij de "Plaats op de weg" bepalingen is de systematiek gevolgd, dat het wegedeelte dat mag worden gebruikt - zowel rijdend als stilstaand - wordt aangewezen per categorie. Ingevolge artikel 10 van het RVV 1990 is dit voor onder meer de motorvoertuigen de rijbaan. In die systematiek is het gebruik van de berm derhalve niet toegestaan. Gebleken is dat dit met name buiten de bebouwde kom ongewenste gevolgen heeft. Het parkeren van een motorvoertuig op de rijbaan in plaats van in de berm, is daar uit een oogpunt van verkeersveiligheid veelal ongewenst. Bovendien geldt daar op de rijbanen van voorrangswegen een parkeerverbod (artikel 24, eerste lid, onderdeel c, van het RVV 1990) terwijl het parkeren in de berm evenmin is toegestaan. Het zal duidelijk zijn dat dit niet de bedoeling van het RVV 1990 is geweest.

Een en ander is aanleiding geweest een wijziging van artikel 10 van het RVV 1990 voor te bereiden waarbij het parkeren in de berm, althans buiten de bebouwde kom, wordt toegestaan. Het voornemen bestaat deze wijziging op korte termijn in te laten gaan. Met de politie is afgesproken tot die tijd "verstandig" met het verbod om te gaan. In de praktijk betekent dit: in beginsel niet optreden tegen bermparkeren.

PARAGRAAF 7

Afslaan**Vraag:**

Moet de bestuurder die naar links of rechts afslaat een voetganger voor laten gaan die bij geel knipperend voetgangerslicht oversteekt?

Antwoord:

Ingevolge artikel 18, eerste lid, van het RVV 1990 moeten bestuurders die afslaan de rechtdoorgaande voetganger voor laten gaan. Om de bedoelingen van het geel knipperend licht beter tot uitdrukking te laten komen is een wijziging van het RVV 1990 in voorbereiding waardoor de voetganger die bij geel knipperend voetgangerslicht oversteekt al het overige verkeer voor zal moeten laten gaan.

De overstekende voetganger ontleent overigens geen recht aan de VOP. De "zebrabescherming" geldt ingevolge artikel 49, tweede lid, van het RVV 1990 immers niet indien de voetganger oversteekt bij rood voetgangerslicht of bij het geel knipperend licht zoals bedoeld in artikel 74, tweede lid, van het RVV 1990.

PARAGRAAF 8

Tractoren en dergelijke. Bordjes 25 km/h.

Artikel 22 RVV 1990

Maximumsnelheid**Vraag:**

Is thans een 25 km/h (in het verleden 16 km/h) bordje op tractoren en dergelijke verplicht?

Antwoord:

Neen, de in het verleden in het WVR opgenomen verplichting tot het voeren van een bordje dat aanduidt dat het om een langzaam motorvoertuig gaat, is bij de invoering van het RVV 1990 komen te vervallen.

PARAGRAAF 10

"P" met onderbord "uitsluitend in de vakken".

Artikel 24 RVV 1990

Parkeren**Vraag:**

Als er onder een bord E4 (parkeergelegenheid) een onderbord wordt geplaatst met de tekst: "uitsluitend in de vakken", moet men dan wél binnen de vakken parkeren?

Antwoord:

Ja, er moet nu inderdaad binnen de vakken worden geparkeerd, anders wordt artikel 24, eerste lid, onderdeel d, van het RVV 1990 overtreden. Er wordt dan namelijk geparkeerd op een parkeerplaats, anders dan op de aangegeven wijze.

(Voor het plaatsen van een bord E4 met een dergelijk onderbord, is ingevolge artikel 12 van het BABW overigens wél een verkeersbesluit nodig, in tegenstelling tot bord E4 zonder door een onderbord aangegeven beperking.)

Bij uitsluitend bord E4 is parkeren op een plaats buiten de vakken niet meer verboden.

Parkeren in de vakken

Artikel 24 RVV 1990

Vraag:

In artikel 125 van het RVV 1966 werd het parkeren in de vakken geregeld. Dit artikel is vervallen. Waarom en hoe nu?

Antwoord:

In verband met de deregulering is dit artikel bewust niet in het RVV 1990 opgenomen. Wil de wegbeheerder hebben dat er netjes in de vakken geparkeerd moet worden dient een bord met b.v. onderbord "uitsluitend binnen de vakken" geplaatst te worden.

Parkeren op een weg met gescheiden rijbanen

Artikel 24 RVV 1990

Vraag:

In het RVV 1966 gold de regel dat parkeren op een weg met bijvoorbeeld gescheiden rijbanen was toegestaan, mits er minimaal 3 meter overbleef. Het instellen van een parkeerverbod was daardoor niet nodig. Hoe is dat geregeld in het RVV 1990?

Antwoord:

Artikel 83, onderdeel e, van het RVV 1966 is vervallen, maar artikel 25 van de WVV is gebleven. Staat het voertuig gevaarzettend of hinderlijk, dan kan opgetreden worden op grond van artikel 25 van de WVV. Indien noodzakelijk kan in zo'n situatie het voertuig weggesleept worden, indien een wegsleepverordening op basis van artikel 43a van de WVV in de gemeente bestaat. Indien in een bepaalde situatie de veiligheid of de doorstroming ingrijpen nodig maakt, kan worden overwogen een parkeer- of stilstaanverbod in te stellen.

APV en parkeren vrachtauto's

Artikel 24 RVV 1990

Vraag:

Kan er door de gemeente nog door middel van een bepaling in de APV regulerend worden opgetreden met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's?

Antwoord:

Zie antwoord bij DEEL D van de Vraagbaak

Parkeren in de berm

Artikel 24 RVV 1990

Vraag:

Is parkeren in de berm toegestaan?

Antwoord:

Zie antwoord bij artikel 10 RVV 1990

Parkeerschijfzone. Motorfiets.

Artikel 25 RVV 1990

Vraag:

Mag iemand een motorfiets parkeren binnen een parkeerschijfzone buiten de parkeerplaatsen (al dan niet voorzien van blauwe strepen)?

Antwoord:

Neen, buiten parkeerplaatsen mag in een parkeerschijfzone niet worden geparkeerd, ook niet door de bestuurder van een motorfiets.

Parkeerschijfzone. Motorfiets met zijspan.

Artikel 25 RVV 1990

Vraag:

Moet een motorfiets met zijspan binnen een parkeerschijfzone van een parkeerschijf zijn voorzien?

Antwoord:

Ja, een motorfiets met zijspan is immers een motorvoertuig op meer dan twee wielen en artikel 25 van het RVV 1990 is daarop dus onverkort van toepassing.

Parkeerschijfzone. Aanpassing borden en blauwe markering.

Artikel 25 RVV 1990

Vraag:

Is er een overgangsregeling voor de parkeerverbodszone (bord 49a van het RVV 1966) en de parkeerzone (bord 53 van het RVV 1966)? Dit omdat de borden nog niet veranderd zijn en de weg er nog niet op aangepast is. Is opmaken proces-verbaal mogelijk indien de oude situatie nog bestaat?

Antwoord:

Voor de parkeerverbodszone is geen overgangsregeling, want het oude bord 49a en de betekenis ervan komen overeen met het nieuwe bord E1 met de toevoeging "zone" erboven.

Ingevolge artikel 96 van het RVV 1990 heeft het oude bord 53 de betekenis gekregen van het nieuwe bord E10 (= parkeerschijfzone volgens artikel 25 van het RVV 1990). De blauwe streep bij parkeerplaatsen is echter geheel nieuw. De blauwe streep is essentieel voor het vereiste van de parkeerschijf en voor de beperking van de parkeerduur op een parkeerplaats.

Dit brengt met zich mee dat in een parkeerschijfzone aangeduid met het oude bord 53 wel proces-verbaal opgemaakt kan worden voor het parkeren buiten de daarvoor bestemde plaatsen (derde lid van artikel 25 van het RVV 1990), maar niet voor het ontbreken van de parkeerschijf of voor tijdsoverschrijding zolang de betreffende parkeerplaats niet is voorzien van een blauwe streep. (In een zone aangeduid met bord E10 is dit uiteraard niet anders.)

Bij een parkeerschijfzone kan dus niet meer worden volstaan met het aanbrengen of handhaven van een blauwe streep dwars over de weg bij het begin van de zone.

Parkeerschijfzone. Systeem.

Artikel 25 RVV 1990

Vraag:

Waar is parkeren in een "blauwe zone" toegestaan?

Antwoord:

De nieuwe regeling voor de parkeerschijfzone ziet er als volgt uit:

- op plaatsen die met een blauwe streep zijn aangeduid (in lengterichting of kopse kant van de plaats; zie Uitvoeringsvoorschriften BABW) mag met een parkeerschijf gedurende beperkte tijd worden geparkeerd;
- op parkeerplaatsen die door middel van een "P" op het wegdek of door een bord (b.v. bord E4) als zodanig zijn aangegeven of aangeduid (en waar dus geen blauwe streep mag zijn aangebracht) is parkeren toegestaan;
- op andere plaatsen in de parkeerschijfzone is het parkeren verboden.

PARAGRAAF 12

Privé-auto en optische en geluidssignalen.

Artikel 29 RVV 1990

Signalen

Vraag:

Mag iemand van de brandweer op een privé-auto optische en geluidssignalen voeren? Moet hiervoor een ontheffing worden verleend?

Antwoord:

Motorvoertuigen **ten dienste van politie en brandweer** voeren optische en geluidssignalen om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Het is denkbaar dat een brandweerman (bijvoorbeeld de commandant) indien hij plotseling van huis wordt opgeroepen, zijn privé-auto in dergelijke omstandigheden **ten dienste stelt** van de brandweerorganisatie. Als het goed is ligt daaraan een afspraak met de brandweerorganisatie ten grondslag. Een dergelijke afspraak behelst doorgaans ook een regeling met betrekking tot de verzekering en dergelijke gedurende het gebruik van het voertuig ten dienste van de brandweer. Uit jurisprudentie is af te leiden dat de HR dergelijk gebruik accepteert (HR 9-5-72, VR 72-104).

Deze "ten dienste van"-constructie geldt alleen voor de **politie en brandweer**, maar niet voor ziekenauto's! Er staat in artikel 29 van het RVV 1990 immers: "voor voertuigen **ten dienste van politie en brandweer**, ziekenauto's en"

Hier is geen ontheffingsmogelijkheid van toepassing.

Overigens is het uit een oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk dat het gebruik van optische en geluidssignalen op privé-auto's die niet zo snel als voorrangvoertuig zullen worden herkend, zo veel mogelijk wordt beperkt.

PARAGRAAF 16

Gebruik vluchtstrook.

Artikel 43 RVV 1990

PARAGRAAF 19

Geel knipperend voetgangerslicht en VOP.

Artikel 49 RVV 1990

PARAGRAAF 22

Vluchtheuvel met passagiers.

Artikel 52 RVV 1990

Autosnelwegen en autowegen**Vraag:**

Bij het oprijden van de invoegstrook naar de auto(snel)weg mag men de vluchtstrook niet meer gebruiken (wel bij noodzaak!). Stilstaan op een auto(snel)weg mag echter ook niet. Wordt hierdoor niet de noodzaak gevormd om toch de vluchtstrook bij het invoegen te gebruiken? (mede gezien het gevaar van kop/staart-aanrijding bij het invoegend verkeer gelet op het verschil van anticipatie bij verschillende weggebruikers.)

Antwoord:

De praktijk heeft geleerd, dat het onnodig berijden van de vluchtstrook gevaar kan opleveren voor het verkeer dat echt in nood is. Ongevals cijfers tonen dit aan. Dit impliceert dat alleen vanaf de invoegstrook mag worden ingevoegd.

Alleen in echte noodgevallen, zoals bijvoorbeeld bij het plotseling snelheid maken van het verkeer op de doorgaande rijbaan, wat het invoegen bemoeilijkt, mag een gedeelte van de vluchtstrook worden gebruikt.

Als bestuurders conform de regels en met aangepaste snelheid invoegen, zal het noodgeval, als bedoeld in het RVV 1990 zich vrijwel niet voordoen.

Voetgangers**Vraag:**

Is geel knipperlicht ten behoeve van voetgangers bij verkeerslichtinstallaties gekoppeld aan een VOP?

Antwoord:

Zie antwoord bij artikel 74 RVV 1990

In- en uitstappende passagiers**Vraag:**

Moet een bestuurder aan passagiers van een autobus of tram ook gelegenheid geven een midden in de weg gelegen halteplaats op een vluchtheuvel te bereiken of te verlaten?

Antwoord:

Neen, artikel 52 van het RVV 1990 ziet niet op gevallen waarin de instappende of uitgestapte passagier van een tram of autobus zich bevindt op een vluchtheuvel, trottoir, berm en dergelijke.

HOOFDSTUK III

Verkeerstekens

PARAGRAAF 2

**Reikwijdte verkeersbord
(hele wegbreedte?).**

Artikel 65 RVV 1990

**Verkeerstekens.
Reikwijdte borden.**

Artikel 65 RVV 1990

Einde zone.

Artikel 66 RVV 1990

Verkeersborden**Vraag:**

Als er op een parallelbaan een verkeersbord staat met een maximumsnelheid van 50 km/h, geldt deze snelheid dan ook voor de hoofdrijbaan en omgekeerd een bord 70 km/h op de hoofdrijbaan voor de parallelbaan?

Antwoord:

Bij een zeer letterlijke interpretatie van artikel 65 van het RVV 1990 is dat inderdaad het geval. Verkeersborden, een enkele uitzondering daargelaten, gelden voor de volle breedte van de weg. Uit de situatie ter plaatse zal echter duidelijk zijn op welk weggedeelte een bord betrekking heeft. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een naast een autoweg gelegen fietspad. Het is duidelijk dat de fietser niet op de rijbaan van de autoweg mag rijden door zich erop te beroepen dat het fietspadbord ook betrekking op de rijbaan heeft. Niettemin wordt overwogen om de tekst van artikel 65 van het RVV 1990 te verduidelijken.

Vraag:

In artikel 65, eerste lid, van het RVV 1990 staat aangegeven dat een verkeersbord geldt of van toepassing is over de gehele breedte van de weg. In het tweede lid wordt aangegeven dat voor rijstroken een aparte regeling kan gelden bijvoorbeeld door middel van matrixborden boven de rijstrook. Is hier niet vergeten om ook afzonderlijke rijbanen te noemen? Bijvoorbeeld bij een weg, bestaande uit 3 rijbanen wil men de buitenste rij-banen afsluiten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen, geldt dit dan ook voor de middelste rijbaan?

Antwoord:

In sommige gevallen kunnen meerdere rijbanen als verschillende wegen worden beschouwd. Of dat het geval is hangt af van de feitelijke situatie ter plaatse. Waar meerdere rijbanen tot dezelfde weg behoren, kan artikel 65 van het RVV 1990 tot onduidelijkheden leiden. Overigens wordt opgemerkt, dat het voor de weggebruiker doorgaans wel duidelijk is waarop het bord betrekking heeft. De problemen zijn eerder juridisch van aard. In verband daarmee wordt overwogen op korte termijn deze onduidelijkheden weg te nemen.

Vraag:

Hoe wordt het einde van een zone aangegeven?

Antwoord:

Hoewel het niet met zoveel woorden in het RVV 1990 is beschreven, dienen de afbeeldingen van de zone-borden E10 en E11 tevens als voorbeeld voor de andere zone-borden. Einde van een zone wordt dus aangeduid door een rechthoekig wit bord en daarop de tekst "zone" en het verkeersteken in grijs. Over het bord worden van linksonder naar rechtsboven drie zwarte strepen aangebracht.

Reikwijdte verkeerstekens.

Artikel 66 RVV 1990

Vraag:

Bord E1 (parkeerverbod) geldt voor de zijde van de weg waar het is geplaatst (Artikel 65 van het RVV 1990).

Als je dit bord als zonebord uitvoert en je wilt een parkeerverbod voor beide zijden van de weg, moet je dit bord dan links en rechts van de weg plaatsen?

Antwoord:

Neen, zodra er boven het verkeersbord de tekst "zone" is aangebracht geldt het verkeersbord in het aldus aangeduide gebied (artikel 66 van het RVV 1990) en dus ook voor de andere zijde van de weg dan waar het zone bord is geplaatst.

Zonale werking G5 en G7?

Artikel 66 RVV 1990

Vraag:

Hebben de borden G5 (erf) en G7 (voetpad) zonale werking?

Antwoord:

Het erfregime dat uit bord G5 voortvloeit geldt in de hele straat c.q. in het hele gebied (stelsel van wegen) dat met het bord wordt aangeduid. In zoverre is dus sprake van zonale werking. Dit vloeit voort uit de systematiek van paragraaf 17 van het RVV 1990, waar consequent gesproken wordt van wegen en kruispunten binnen een erf. Voor het voetpad gaat dit niet op. Waar het pad of de weg, aangeduid met bord G7, ophoudt c.q. waar een ander pad of een andere weg begint dan wel kruist zal de werking van bord G7 ophouden, ook zonder dat bord G8 (einde voetpad) is geplaatst. Voor zonale werking van bord G7 moet dus de tekst "zone" zijn toegevoegd.

PARAGRAAF 3

Geel knipperend voetgangerslicht en VOP.

Artikel 74 RVV 1990

Verkeerslichten

Vraag:

Is geel knipperlicht ten behoeve van voetgangers bij verkeerslichtinstallaties gekoppeld aan een VOP?

Antwoord:

Neen, het gele knipperlicht hoeft niet te worden gecombineerd met een VOP. Bij een werkende verkeersinstallatie heeft de zebra-markering geen juridische betekenis. Immers, staat het voetgangerslicht op geel knipperen, dan biedt de zebra geen juridische bescherming (artikel 49, vierde lid, van het RVV 1990) en tijdens het bijhorende groen behoort er geen conflicterend verkeer te zijn (artikel 75a Regeling verkeerslichten 1991).

Om misverstanden te voorkomen wordt bij voorkeur in die gevallen waarin een geel knipperlicht wordt toegepast de VOP achterwege gelaten.

Zie ook het antwoord bij artikel 18 RVV 1990.

PARAGRAAF 4

**Doorgetrokken asstreek.
Linksafslaan.**

Artikel 76 RVV 1990

**Keren bij
doorgetrokken streep.**

Artikel 76 RVV 1990

"Open" verdrivingsvlakken.

Artikel 77 RVV 1990

Verkeerstekens op het wegdek**Vraag:**

Volgens het RVV 1990 is een doorgetrokken asstreek geen verbod meer om linksaf te slaan (artikel 76, eerste lid, van het RVV 1990). Betekent dit tevens dat de nu gebruikelijke onderbrekingen bij inritten achterwege kunnen blijven? En bij een "verbod voor linksaf" een bord plaatsen? (Zowel voor verkeer op de rijbaan als vanuit de inrit.)

Antwoord:

Linksafslaan over een doorgetrokken asstreek mag nu wel op tweestrookswegen. De onderbrekingen in de streep bij inritten kunnen dus achterwege blijven. Wil men het linksafslaan verbieden dan dient bord D4 te worden geplaatst. Het allerbeste is evenwel infrastructurele oplossingen te zoeken.

Vraag:

De doorgetrokken streep van artikel 76, eerste lid, onderdeel a, van het RVV 1990 houdt niet in dat het verboden zou zijn om de streep te overschrijden om bijvoorbeeld linksaf een inrit in te rijden. Dient deze gedachtengang ook gevolgd te worden bij het keren op die weg?

Antwoord:

De geest van het RVV 1990 geeft weer dat het verbod linksaf te slaan niet wordt weergegeven door middel van een doorgetrokken streep, maar op andere wijze. Deze denkwijze dient ook gehanteerd te worden bij het overschrijden van die streep bij het keren op deze weg. Indien de wegbeheerder deze handeling niet wil toestaan op deze weg dan zal hij dit ook op andere wijze moeten weergeven (Bord F7).

Vraag:

"Open" verdrivingsvlakken: Wanneer moet deze markering voorzien worden van een getrokken streep rondom het vlak: zo spoedig mogelijk of bij de eerstvolgende verbeurt?

Antwoord:

Bij onderhoudsbeurt aanpassen volstaat. Zie Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen voor juist gebruik en vormgeving.

Gebruik verkeerde voorsorteervak.

Artikel 78 RVV 1990

Vraag:

Blijkens de NvT kan/mag pas worden opgetreden tegen mensen die de voorsorteervakken niet c.q. niet op de juiste wijze gebruiken als er sprake is van gevaar of hinder. Dan zou opgetreden kunnen worden op grond van artikel 25 van de WVV. De voorsorteervakken van artikel 78 van het RVV 1990 zijn echter op grond van artikel 6 van het BABW verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden. Hoe zit dit nu?

Antwoord:

In de NvT is geen steun te vinden voor het in de vraag gestelde. Gebruik van het verkeerde voorsorteervak is op grond van artikel 78 van het RVV 1990 gewoon strafbaar. De NvT zegt dan ook in eerste instantie dat tegen een ieder opgetreden kan worden die zich niet aan de indeling van de voorsorteerstroken houdt, doch dat pas tegen de "vergissers" opgetreden zou moeten worden ingeval van gevaar of hinder.

Gebruik busstrook.

Artikel 81 RVV 1990

Vraag:

Mag een bestuurder een busstrook oversteken teneinde een parkeerstrook te bereiken die is gelegen aan de zijde van de rijbaan?

Antwoord:

Het gebruik van een busstrook of busbaan is slechts toegelaten voor bestuurders van een lijnbus. Het oversteken van deze busstrook is evenals het oversteken van een fietsstrook of het trottoir, teneinde een inrit of iets dergelijks te bereiken, niet het gebruik zoals bedoeld in artikel 81 van het RVV 1990 en is dus toegestaan.

HOOFDSTUK IV

Aanwijzingen

PARAGRAAF 1

Bevoegde ambtenaren.

Artikel 82 RVV 1990

Verplichtingen weggebruikers**Vraag:**

Artikel 82 van het RVV 1990 spreekt over "bevoegde ambtenaar". Welke ambtenaren worden bedoeld?

Antwoord:

De aanwijzingsbevoegde ambtenaren, genoemd in artikel 82 van het RVV 1990, zijn dezelfde als die in artikel 29 van de WVV. Dit zijn dus de (opsporingsbevoegde) personen bedoeld in artikel 42 van de WVV en de bij AMvB aangewezen personen (RVV 1990: verkeersbrigadiers).

Van artikel 42 van de WVV zijn de belangrijkste:

Algemene opsporingsbevoegdheid en aanwijzingsbevoegdheid op grond van de WVV:

o.a. officieren van justitie en verkeersschouten, ambtenaren van Rijks- en gemeentepolitie en Koninklijke marechaussee.

Bijzondere opsporingsbevoegdheid in het kader van de WVV en aanwijzingsbevoegdheid op grond van de WVV:

door de Kroon aangewezen ambtenaren van de Rijksdienst van het Wegverkeer, van de rijksbelastingdienst en van de verkeersinspecties.

Vraag:

Is het gebruik van de Endlich-arm in overeenstemming met artikel 82, derde lid, van het RVV 1990 ? (De Endlich-arm is een metalen, horizontaal op staanders langs de rand van de rijbaan, dus parallel aan het trottoir, rustende en schuin omhoog boven de rijbaan wegdraaibare rood-witte paal, waaraan bord F10 is bevestigd welke gebruikt wordt door de verkeersbrigadier als bedoeld in aanwijzing 8 van bijlage 2 van het RVV 1990).

Antwoord:

Ten aanzien van het gebruik door de verkeersbrigadier van bord F10 bestaat geen enkele twijfel. De verkeersbrigadier wordt afgebeeld bij aanwijzing 8 en daarbij wordt verkeerstekken F10 met name genoemd. Artikel 82 van het RVV 1990 verzet zich er niet tegen dat het stopteken met behulp van mechanische middelen (Endlich-arm) wordt gegeven.

Endlich-arm (stopteken).

Artikel 82 RVV 1990

NS'er met vlag bevoegd?

Artikel 82 RVV 1990

Vraag:

Is de NS'er met vlag een bevoegde ambtenaar ingevolge artikel 82 van het RVV 1990?

Antwoord:

Neen, volgens de huidige tekst van het RVV 1990 niet.

Thans is hij bevoegd op grond van artikel 10, derde lid, van de lokaal spoor en tramwegwet en wel op de spoorbaan en 100 meter aan weerszijden daarvan om op te treden tegen overtredingen. Een groot aantal NS-beambten is daartoe beëdigd.

Het stopteken met de rode vlag kan gegeven worden:

1. op een ondergeschikt spoor op grond van artikel 12, eerste lid b onder 3 van het Reglement op de Raccordementen.
2. Op andere sporen op grond van artikel 20, eerste lid onder e van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen.

Bovenstaande bevoegdheden gelden ook voor politieambtenaren.

Er zal nog een wijziging van de spoorwegwetgeving en het RVV 1990 tot stand worden gebracht waardoor beide wetgevingscomplexen beter op elkaar worden afgestemd.

Verkeersbrigadiers.

Artikel 82 RVV 1990

Vraag:

Waar wordt het een en ander geregeld over de verkeersbrigadier?

Antwoord:

Zie antwoord bij artikel 56 BABW

HOOFDSTUK VI

Ontheffingen en vrijstellingen

PARAGRAAF 1

Beperkte ontheffingen.

Artikel 87 RVV 1990

Algemeen**Vraag:**

Op grond van artikel 87 van het RVV 1990 kan het bevoegde gezag ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 10, eerste lid, van het RVV 1990 (plaats op de weg). Kun je een ontheffing van artikel 10, eerste lid, beperken?

Antwoord:

Ja, aangezien artikel 10, eerste lid, nogal veel omvat kan het zelfs wenselijk zijn een ontheffing van dit artikel te beperken.

Een ontheffing van artikel 10 kan bijvoorbeeld beperkt worden tot uitsluitend:

- a. het parkeren op voetpad/trottoir,
- b. het rijden op voetpad/trottoir,
- c. het parkeren op (onverplicht-) fietspad, dan wel
- d. het rijden op (onverplicht-) fietspad.

Tevens kunnen aan de ontheffing voorschriften worden verbonden die bij overtreding een zelfstandig strafbaar feit opleveren (zie artikel 92 van het RVV 1990).

**Ontheffingen.
Overleg politie?**

Artikel 87 RVV 1990

Vraag:

Is voor het verlenen van ontheffingen ook overleg met de politie vereist?

Antwoord:

Neen, ontheffingen worden verleend op grond van artikel 87 van het RVV 1990. Het RVV 1990 kent in deze geen verplichting tot overleg met de politie. In bepaalde gevallen kan het evenwel raadzaam zijn om in verband met de handhaafbaarheid (van de ontheffing of de daaraan verbonden voorschriften) in overleg te treden met de politie.

**Ontheffingsverlening
B-wegen.**

Artikel 87 RVV 1990

Vraag:

Op grond waarvan kan men ontheffing verlenen voor het berijden van B-wegen, de borden 37 en 38 van het RVV 1966, en wie moet dat doen?

Antwoord:

Ontheffingen in verband met berijden B-weg: Ontheffing RVV 1990 of WVR?

Voor het berijden van een B-weg met een motorvoertuig waarvan de breedte of de wioldruk groter is dan ingevolge een bord B-weg (bord 37 of 38 van het RVV 1966) is toegestaan, kan ontheffing worden verleend door het in artikel 87 van het RVV 1990 genoemde gezag, door de wegbeheerder dus.

De ontheffing wordt verleend van het bepaalde in artikel 62 voor zover het de borden (37 en 38), bedoeld in artikel 98, betreft.

Toelichting.

Van WVR naar RVV 1990.

Het WVR kent sedert 1 november 1991 geen B-weg meer (zie artikel 100 onderdeel B t/m E van het RVV 1990). Er kan derhalve ook niet meer op grond van artikel 123

enige ontheffing worden verleend voor het rijden op B-wegen met motorvoertuigen die de aangegeven breedte of wioldruk overschrijden.

De borden 37 en 38 van het RVV 1966 worden weliswaar niet genoemd in de artikelen 87 en 96 van het RVV 1990, maar een redelijke uitleg van het RVV 1990 in samenhang met de overgangsbepalingen brengt met zich mee dat van deze borden ontheffing verleend kan blijven worden, zolang de borden van kracht blijven.

Evenzo past het in de competentieverdeling van het RVV 1990 dat de beheerder zelf die ontheffing verleent voor zijn eigen wegen.

De betekenis van de B-wegborden.

Ingevolge artikel 98 van het RVV 1990 blijven de borden 37 en 38 van het RVV 1966 van kracht tot 1 januari 2000. Met "van kracht" wordt in artikel 98 bedoeld dat de modellen van deze borden geen wijziging ondergaan en dat zij de betekenis behouden die het RVV 1966 er aan toekende.

Het van kracht blijven van **bord 37** houdt dus in dat de geplaatste exemplaren na 1 november 1991 ongewijzigd kunnen blijven staan en dat de betekenis die het RVV 1966 er aan toekende gehandhaafd blijft.

De betekenis die het RVV 1966 toekende aan bord 37 was hetgeen het WVR met betrekking tot B-wegen verbood in de artikelen 14, 15 tweede lid, 17 onderdelen a en c en 18, tweede lid, onderdelen a en b. Deze verboden zijn in het WVR komen te vervallen en worden nu in en door het RVV 1990 aan bord 37 toegekend (tot 1 januari 2000).

Bord 38 ontleende zijn betekenis niet aan het WVR, maar aan artikel 8 in verband met het bepaalde bij model 38 van bijlage II van het RVV 1966 (geslotenverklaring B-weg voor voertuigen boven nader bepaalde breedte of wioldruk).

Met bord 38 kon het regime dat het WVR aan de B-wegstatus verbindt dus worden aangescherpt met een geslotenverklaring voor voertuigen. Die aanscherping ziet dan tevens op wagens (bord 37 daarentegen betreft motorvoertuigen, behalve bepaalde stoom- en motorwalsen en bepaalde verhuis-, kermis-, en circuswagens).

De strafbaarstelling.

Deze is niet meer in het WVR geregeld doch uitsluitend nog in het RVV 1990 (artikel 92 in verband met 62 voor wat betreft de borden 37 en 38 bedoeld in artikel 98). In de gedragingen R 570 t/m 573 in de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften is onderscheid gemaakt tussen het als **bestuurder** rijden en het als **bestuurder van een motorvoertuig** rijden in strijd met een bord 37 of 38, doch de hoogte van de administratieve sancties is voor beide categorieën gelijk.

Ontheffingverlening E-borden.

Artikel 87 RVV 1990

Vraag:

Op grond van artikel 87 van het RVV 1990 kan door het bevoegde gezag voor wat betreft de E-borden alleen ontheffing worden verleend van de borden E1 t/m E3, E6 en E7. Ik mis in dit rijtje de borden E4 met onderbord, E5, E8, E10?

Antwoord:

Bord E4 met onderbord valt onder het bepaalde in artikel 24, eerste lid, onderdeel d en bord E10 valt onder het bepaalde in artikel 25 van het RVV 1990, waarvan het bevoegde gezag op grond van artikel 87 van het RVV 1990 eveneens ontheffing kan verlenen.

Van de borden E5 en E8 kan geen ontheffing worden verleend. (Bij een toekomstige wijziging van het RVV 1990 wordt dit misschien nog mogelijk gemaakt indien mocht blijken dat daaraan dringende behoefte bestaat.)

HOOFDSTUK A

Snelheid

**Bebouwde kom.
Aanduiding maximumsnelheid.**

Bord A1 RVV 1990

Vraag:

Voor de bebouwde kom zijn de borden H1 en H2 verplicht. Mogen de maximumsnelheid respectievelijk einde maximumsnelheid hiermee gecombineerd worden om de attentiewaarde te verhogen?

Antwoord:

Deze combinatie is niet uitgesloten. Wel moet de grens van de bebouwde kom duidelijk zijn door het begin van aaneengesloten bebouwing. Deze bebouwing dient een zodanige omvang en dichtheid te hebben, dat voor de weggebruiker een duidelijk herkenbaar verschil aanwezig is tussen het buiten en het binnen de bebouwde kom gelegen gedeelte van de weg. Dan is er nauwelijks behoefte aan nadere aanduiding van de maximumsnelheid van 50 km/h op die plaats.

**Eisen 30 km/h
wegen of gebieden.**

Bord A1 RVV 1990

Vraag:

Wat is er geregeld met betrekking tot 30 km/h gebieden? Is de Regeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 14 december 1983 nog van kracht?

Antwoord:

De Uitvoeringsvoorschriften BABW geven bij bord A1 aan welke eisen gesteld dienen te worden. Diezelfde uitvoeringsvoorschriften geven aan dat de Regeling van 14 december 1983, nr. A 27948 is ingetrokken. Er blijven slechts drie eisen over voor 30 km/h gebieden, te weten:

- de 30 km/h moet redelijkerwijze voortvloeien uit aard en gesteldheid van de weg of uit de aangebrachte snelheidsbeperkende voorzieningen;
- de weg mag slechts een functie hebben voor verkeer dat aldaar zijn bestemming of herkomst heeft en
- de indruk dat de weg onderdeel uitmaakt van een erf moet worden vermeden.

Vaststelling 30 km/h-zone.

Bord A1 RVV 1990

Vraag:

In artikel 51 van het RVV 1966 werd aangegeven dat het bevoegde gezag binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 of 70 km/h in kon stellen. Hoe zit dat ten aanzien van het RVV 1990?

Antwoord:

Op grond van het BABW is de wegbeheerder bevoegd borden A1 (maximumsnelheid) te plaatsen. In datzelfde BABW (artikel 10) is tevens bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere voorschriften kan geven over de toepassing van bord A1. Deze nadere voorschriften zijn opgenomen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW. In hoofdstuk II paragraaf 4 van deze uitvoeringsvoorschriften is geregeld dat binnen de bebouwde kom in afwijking van de algemeen geldende limiet borden A1 met 30 of 70 kunnen worden geplaatst. Bij de toepassing van een maximumsnelheid 30 dient echter wel te zijn voldaan aan een aantal in deze paragraaf genoemde voorwaarden.

Voorrang

Voorrang op verkeerspleinen.

Bord B5 RVV 1990

Vraag:

Als het verkeer op het verkeersplein voorrang heeft moet dan op het plein bord B5 van bijlage 1 van het RVV 1990 worden geplaatst?

Antwoord:

Zie antwoord bij bord D1 RVV 1990

Geslotenverklaring

Beperkt eenrichtingsverkeer.

Bord C2 RVV 1990

Vraag:

Kan onder bord C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor bestuurders) een onderbord worden geplaatst met autosymbool erop als men bijvoorbeeld fietsers wel wil toestaan?

Antwoord:

Neen, omdat met een onderbord "autosymbool" deze geslotenverklaring dan niet alleen fietsers in tegenstroomse richting toelaat, maar ook bromfietsen, ruiters, vee, wagens, en dergelijke.

Wil men alleen fietsers in twee richtingen toestaan dan moet een onderbord met de tekst "uitgezonderd" en daaronder het fietssymbool worden gebruikt.

HOOFDSTUK D

Rijrichting

Bebakening kleine verkeerspleinen.

Bord D1 RVV 1990

Vraag:

Welk bord heeft de voorkeur: bord D1 (verkeersplein, verplichte rijrichting) of bord C4 (eenrichtingsweg) voor de aanduiding van een klein plein?

De ROV's in Friesland, Groningen en Drenthe geven als advies bord C4, omdat dan de regels van een verkeersplein niet gelden zoals bijvoorbeeld rechts inhalen.

Antwoord:

In verband met de uniformiteit moet bord D1 gebruikt worden en niet bord C4. Het rechtsinhalen kan voorkomen worden door een goede vormgeving.

De bebording kan het beste aldus zijn:

- voorwaarschuwing: J9
- vóór plein: B6
- op het plein: D1 (B5 niet plaatsen)

NB: Plaatsing van bord D1 uitsluitend op het plein is niet conform de huidige Uitvoeringsvoorschriften BABW (deze schrijven voor dat bord D1 in ieder geval ook vóór het plein moet worden geplaatst). Bij nadere beschouwing blijkt bord D1 op het plein als hoofdregel toch wenselijker. De Uitvoeringsvoorschriften BABW zullen te zijner tijd hierop worden afgestemd.

Voorrang op verkeerspleinen.

Bord D1 RVV 1990

Vraag:

Als het verkeer op het verkeersplein voorrang heeft moet dan op het plein bord B5 van bijlage 1 van het RVV 1990 worden geplaatst?

Antwoord:

Ja, in beginsel wel.

Op grond van het bepaalde in de Uitvoeringsvoorschriften BABW mogen de borden B3, B4 en B5 achterwege worden gelaten als deze tot verwarring kunnen leiden met op korte afstand geplaatste borden B6. Op de toeleidende wegen dienen dan wel de borden B6 te zijn geplaatst en haaietanden op het wegdek te zijn aangebracht.

Vraag:

Is toepassing van bord D2 en D3 altijd gekoppeld aan een gele retroreflecterende koker (alternatieve verkeerszuil)?

Antwoord:

Deze borden worden uitsluitend gebruikt aan het begin van een middengeleider. Binnen de bebouwde kom moet aan het bord, verticaal daaronder, de gele retroreflecterende koker zijn toegevoegd, tenzij het bord is bevestigd aan een mast van verlichting of van verkeerslichten. De borden en de gele koker kunnen niet gebruikt worden aan het begin van bijvoorbeeld de scheiding tussen een fietspad en een rijbaan. De betekenis van de borden verzet zich daartegen en de gele koker (alternatieve verkeerszuil) misleidt op die plaats de weggebruiker. Voor de markering van een punt zoals in dit voorbeeld zijn andere verticale elementen (koker met zwarte en reflecterend witte banden) wel geschikt.

Keerverbod.

Bord D4 RVV 1990

Vraag:

Mag je bij een keerverbod afslaan?

Mag je bij een verbod af te slaan keren?

Bord D4 t/m D7 ; tevens keerverbod?

Antwoord:

Bij een keerverbod is afslaan niet verboden. Niet zelden zijn keerverboden geplaatst om ongewenst verkeersgedrag (sluipverkeer) tegen te gaan, terwijl afslaan wel is toegestaan.

Evenmin is het (expliciet) verboden te keren bij een verbod af te slaan. Hetzelfde geldt bij de borden D4 tot en met D7.

Het is echter wel zo dat met name op wegen buiten de bebouwde kom waar met vrij hoge snelheden wordt gereden, gebodsborden tot het volgen van een bepaalde richting worden geplaatst bijvoorbeeld om te voorkomen dat op die wegen de veiligheid in gevaar wordt gebracht door langzaam rijdende, afslaande voertuigen. In die gevallen doet zich dat gevaar - wellicht in versterkte mate - voor indien bestuurders daar keren. Het is derhalve zeer goed denkbaar dat het keren in die gevallen overtreding van artikel 25 WVV meebrengt.

Verplichte rijrichting.

Bord D5 RVV 1990

Vraag:

Verplichte rijrichting linksaf (bord D5 gespiegeld) ontbreekt, mag je die wel toepassen?

Antwoord:

Ja, in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens is in de toelichting bij de voorschriften van de borden D4 t/m D7 aangegeven dat ook andere pijlconfiguraties mogelijk zijn. In de "Leidraad voor de wegbeheerder" zijn de meest voorkomende varianten opgenomen en voorzien van een (bestel)nummer.