

In opdracht van:  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Projectnummer:  
7401

Datum:  
16 november 2022



## Onderzoek gedoogsituatie verkeersregels wielerrondes

<b>BEGRIPPEN</b>	<b>4</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding	5
1.2 Onderzoeksvragen en onderzoeksaanpak	5
1.3 Leeswijzer	6
<b>2. JURIDISCHE KADERS</b>	<b>7</b>
2.1 Wegenverkeerswet 1994	7
2.2 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990	8
2.3 Vergelijking met België	9
<b>3. PROBLEEMSCHETS</b>	<b>10</b>
3.1 Werking van de gedoogsituatie	10
3.2 Risico's van de gedoogsituatie	11
3.3 Juridische gevolgen	11
<b>4. OPLOSSINGSRICHTINGEN</b>	<b>15</b>
4.1 Ontheffing op RVV 1990	15
4.2 Communicatie & bekendheid	17
<b>5. CONCLUSIE &amp; AANBEVELINGEN</b>	<b>18</b>
5.1 Conclusie	18
5.2 Aanbevelingen	18
<b>6. BIJLAGEN</b>	<b>20</b>
6.1 Bijlage 1 RVV Artikel 3 t/m 22	20





*Colofon*

*Copyright*

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*





## BEGRIPPEN

### **Gedogen**

Gedogen is het bewust niet vervolgen van bepaalde strafbare handelingen. Dit is alleen bij uitzondering aanvaardbaar. Het uitgangspunt is dat regels, en dus ook verkeersregels, worden gehandhaafd. Voor gedogen is een gedoogbeschikking nodig: een besluit om tijdens een bepaalde termijn niet op te treden tegen een (nog) niet vergunde activiteit. Het uitdrukkelijk gedogen van een overtreding (met een gedoogbeschikking) kan in een drietal van uitzonderingen:

- Als er sprake is van een overmachtssituatie, bijvoorbeeld als een strikte naleving van de wettelijke regels leidt tot ongewenste gevolgen;
- Als er sprake is van een overgangssituatie, waarin het bevoegd gezag vooruitlopend op legalisatie gedooft;
- Als er sprake is van een onevenredigheidssituatie, wanneer handhaven erg onevenredig is in verhouding tot het belang.

### **Vrijstelling, ontheffing en vergunning**

Een vrijstelling is een uitzondering op een verbod. Deze geldt voor iedereen die aan de voorwaarden van de vrijstelling voldoet.

Een ontheffing is een besluit waarbij in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt.

Een vergunning is een beschikking waarbij een bepaalde handeling wordt toegestaan.



## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

In 2020 voerde Mobycon een onderzoek uit naar de verkeersveiligheid van wielervedstrijden. Dit onderzoek bestond uit een verkenning van risico's, mogelijke knelpunten en mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid rond wielervedstrijden te vergroten. Het onderzoek resulteerde in een aantal no-regret maatregelen (maatregelen die hoe dan ook de moeite waard zijn om te implementeren), nice to have maatregelen en aanvullende maatregelen. Eén van de voorgestelde maatregelen heeft betrekking op de gedoogsituatie rond het overtreden van verkeersregels tijdens wedstrijden:

*“(..)de Wegenverkeerswet vormt het belangrijkste juridisch kader. Bij alle partijen leeft de aanname dat met de ontheffing op artikel 10 (dus toestemming om een wedstrijd op de openbare weg te organiseren of hieraan deel te nemen) óók geldt dat deelnemers zich niet aan de verkeersregels hoeven te houden. Echter, hierover is niets opgenomen in relevante wet- en regelgeving. Tijdens de wedstrijden wordt het gedoogd en komt het met regelmaat voor dat deelnemers of begeleidende voertuigen de wettelijke maximumsnelheid overtreden of rechts inhalen. In de praktijk heeft deze gedoogsituatie nog niet tot problemen geleid. Wel is door deze lacune tussen praktijk en regelgeving niet duidelijk wat de precieze juridische gevolgen zijn als zich een incident voordoet.’*

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil graag weten of deze lacune tussen praktijk en regelgeving gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid van wielerrondes en als dat zo is, wat daarvoor eventuele oplossingen zouden kunnen zijn.

### 1.2 Onderzoeksvragen en onderzoeksaanpak

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt: *wat zijn de gevolgen van de gedoogsituatie van verkeersregels bij wielervedstrijden?*

Hierbij horen de onderstaande deelvragen:

- Wat houdt de precieze gedoogsituatie op dit moment in?
- In hoeverre zorgt deze gedoogsituatie voor problemen?
- Wat zijn momenteel de (juridische) gevolgen van mogelijke incidenten?
- Wat zijn oplossingen voor deze situatie?

Door middel van een deskresearch en interviews brachten we in kaart of deze gedoogsituatie bestaat, wat de situatie inhoudt, in hoeverre de gedoogsituatie zorgt voor problemen, wat de gevolgen hiervan kunnen zijn en welke oplossingen er zijn voor de gedoogsituatie. In het voorjaar van 2022 zijn er 6 onlinegesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van onderstaande organisaties:

- Politie;
- De Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU);
- Union Cycliste Internationale (UCI);
- Het Openbaar Ministerie.



### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u welke juridische kaders van toepassing zijn rondom het gedogen van verkeersregels bij wielervedstrijden. Hier gaan we in op de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990. Ook beschrijven we hier in hoeverre het overtreden van verkeersregels tijdens wielervedstrijden in het buitenland juridisch is ingebed. In hoofdstuk 3 brengen we het probleem in kaart: hoe ziet de gedoogsituatie eruit, wat zijn de risico's en wat kunnen de juridische gevolgen zijn? In hoofdstuk 4 werken we toe naar oplossingsrichtingen die in de interviews naar voren zijn gekomen. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies en aanbevelingen van ons onderzoek.





## 2. JURIDISCHE KADERS

Deze paragraaf beschrijft de voor wielervedstrijden relevante wetten, regels en regelingen op landelijk en lokaal niveau.

### 2.1 Wegenverkeerswet 1994

De wegenverkeerswet (WVW 1994) vormt de basis voor regelgeving voor wegverkeer in Nederland. De wet regelt de veiligheid en de doorstroming op de weg, en het voorkomen van schade en overlast door het verkeer aan anderen. Bij wielervedstrijden is deze wetgeving relevant omdat voor het afsluiten of omleiden van een weg ontheffing in het kader van deze wet nodig is.

Deze ontheffing betreft een ontheffing op het verbod zoals genoemd in artikel 10:

1. *Het is verboden op de weg een wedstrijd met voertuigen te houden of daaraan deel te nemen.*
2. *Onder wedstrijd wordt voor de toepassing van dit artikel verstaan elk rijden met voertuigen ter vaststelling of vergelijking van prestaties hetzij van de deelnemers, hetzij van de voertuigen, hetzij van onderdelen daarvan, hetzij van bedrijfsstoffen.*
3. *Als deelnemer wordt beschouwd de bestuurder van een voertuig waarmee aan een wedstrijd wordt deelgenomen, en de eigenaar of houder van een voertuig, die daarmee aan een wedstrijd doet of laat deelnemen.*

De overheid kan in bepaalde gevallen ontheffing verlenen voor een wedstrijd met voertuigen op de openbare weg. Deze ontheffing zal slechts worden verleend als er een aparte verzekering is afgesloten voor de eventuele schade die kan ontstaan bij een wedstrijd. De ontheffing is geregeld in artikel 148 van de WVW 1994:

1. *Van het in artikel 10, eerste lid, vervatte verbod kan overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels ontheffing worden verleend:*
  - 1.1. *voor wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;*
  - 1.2. *voor andere wegen door gedeputeerde staten. In afwijking hiervan wordt, indien de wegen waarvoor de ontheffing wordt gevraagd, alle zijn gelegen binnen één gemeente, de ontheffing verleend door burgemeester en wethouders.*
2. *De in het eerste lid bedoelde ontheffing kan slechts worden verleend indien wordt aangetoond dat maatregelen zijn getroffen ter voorkoming van deelneming aan de wedstrijd zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade waartoe het gebruik van motorrijtuigen tijdens de wedstrijd aanleiding kan geven, is gedekt door een verzekering overeenkomstig de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. De verzekering dient mede te dekken de aansprakelijkheid van degenen die de wedstrijd organiseren. Deze voorwaarde geldt niet ten aanzien van degene wiens aansprakelijkheid ten laste van de Staat komt.*

Waar de ontheffing moet worden aangevraagd, is afhankelijk van de weg(en) waarover de wedstrijd wordt gehouden:

- Voor routes over rijkswegen: bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- Voor routes over alle andere wegen, binnen en buiten de bebouwde kom: Gedeputeerde Staten van de betreffende provincie. Organisatoren dienen een verklaring van geen bezwaar te overleggen van de burgemeester(s) van de gemeente(n) waardoor de route van de wedstrijd loopt en eventueel van de beheerders van de in de route voorkomende wegen welke niet in beheer zijn bij het rijk, de provincie of een gemeente;



- Als de route geheel binnen één gemeente ligt: College van B&W van de desbetreffende gemeente;
- Als de route door meer dan één provincie loopt: Gedeputeerde Staten van alle desbetreffende provincies.

## 2.2 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990

Het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990 (RVV 1990) is een uitvoeringsbesluit (Algemene Maatregel van Bestuur) bij de Wegenverkeerswet 1994. Het RVV bevat alle verkeersregels en verkeerstekens die in Nederland van toepassing zijn. Hierin zijn bijvoorbeeld adviessnelheden en waarschuwingsborden opgenomen, maar ook regels voor wanneer je gebruik moet maken van je richtingaanwijzer<sup>1</sup>.

In Artikel 5, 5a en 6 uit de WVV 1994 wordt beknopt beschreven welk gedrag verboden is in het verkeer. Artikelen 3 t/m 61 uit het RVV 1990 beschrijven uitgebreider hoe verkeersdeelnemers zich dienen te gedragen in het verkeer. Deze verkeersregels hebben dus hun grondslag in de WVV 1994, maar zijn in detail uitgewerkt in het RVV 1990. Artikel 3 t/m 22 uit het RVV 1990 zijn het meest relevant voor dit onderzoek, omdat deze verkeersregels beschrijven met betrekking tot onder andere de plaats op de weg, inhalen, het oprijden van kruispunten, het verlenen van voorrang, het afslaan en de maximumsnelheid. Daarnaast is Artikel 62 van belang voor dit onderzoek, omdat hierin wordt beschreven dat weggebruikers verplicht zijn gevolg te geven aan verkeerstekens. Bijlage 1 bevat Artikel 3 t/m Artikel 22 en Artikel 62 uit het RVV 1990.

### Vrijstelling van verkeersregels

Hulpverleningsdiensten waaronder de politie hebben via een ministeriele regeling een wettelijke vrijstelling van de bepalingen in RVV 1990. De grondslag voor deze vrijstelling is gelegen in artikel 147 van de WVV 1994. De vrijstelling geldt niet voor de bepalingen van de WVV 1994. In de beschikking is onder meer besloten om:

- aan de politie ten behoeve van de ambtenaren van politie, bedoeld in artikel 2, onder a tot en met c, van de Politiewet 2012, en studenten en personeel van het LSOP, bedoeld in artikel 10 van de Wet op het LSOP en het politieonderwijs, alsmede aan de rijksrecherche ten behoeve van de ambtenaren van politie, bedoeld in artikel 2, onder d, van de Politiewet 2012, tot 1 januari 2022, vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het RVV 1990;
- aan het uitoefenen van de bevoegdheden, ontleend aan de vrijstelling en ontheffing, de volgende voorschriften te verbinden:
  - a. bij gebruikmaking van aan deze vrijstelling ontleende bevoegdheden dient de veiligheid van het verkeer zoveel mogelijk te worden gewaarborgd en dienen de in de Brancherichtlijn Verkeer Politie opgenomen voorschriften ten aanzien van het gedrag in het verkeer te worden nageleefd;
  - b. gebruik van deze vrijstelling ten behoeve van onderwijs of trainingsdoeleinden vindt slechts plaats onder toezicht van docenten of examinatoren van de Politieacademie of het team Operationele Begeleiding en Training van het landelijk politiekorps;
  - c. indien er sprake is van rijonderricht zijn de voorschriften van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen van overeenkomstige toepassing.
- Aan deze vrijstelling is de volgende beperking verbonden: De vrijstelling is slechts geldig indien bevoegdheden die worden ontleend aan deze vrijstelling noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de opgedragen taak.

---

<sup>1</sup> <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/verkeersregels>





### 2.3 Vergelijking met België

De regels rondom wielervedstrijden verschillen per land. In deze paragraaf beschrijven we hoe de wetgeving rondom een wielervedstrijd in België is geregeld, omdat dit een land is waar de wielersport erg leeft (met bijna 50 professionele wielervedstrijden per jaar) en het voor zover bekend (op basis van de interviews) het enige land is waar regelgeving bestaat over het al dan niet overtreden van verkeersregels tijdens wielervedstrijden.

In België is juridisch vastgelegd dat deelnemers van een wielervedstrijd het recht hebben om zich niet aan alle verkeersregels te houden. Dit staat als volgt beschreven in *Organisatie van een wielervedstrijd of een alle terrein wedstrijd* (Cycling Vlaanderen VZW, 2019):

*Bij een wielervedstrijd dienen alle leden van de wedstrijdcaravaan en de publiciteitscaravaan zich te houden aan de bepalingen van de wegcode met uitzondering van de verkeersregels die onverenigbaar zijn met gedragingen die eigen zijn aan wielervedstrijden.*

*[...] Onder de verkeersregels die onverenigbaar zijn met gedragingen die eigen zijn aan wielervedstrijden, dient onder meer verstaan te worden:*

- *het in acht nemen van de verkeersborden en de wegmarkeringen*
- *de plaats van de leden van de wedstrijdcaravaan en de publiciteitscaravaan op de rijbaan*
- *de principes die gelden ten aanzien van het inhalen en het veranderen van richting en dit zonder gevaar voor de andere weggebruikers*
- *het respecteren van de snelheidsbeperkingen, rekening houdend met de concrete omstandigheden (aanwezigheid toeschouwers, plaatsgesteldheid, andere weggebruikers, ...).*

*Iedere bestuurder van een motorvoertuig dat deel uitmaakt van de wedstrijd- en publiciteitscaravaan is onderworpen aan de bepalingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en moet zich schikken naar de bevelen en/of aanwijzingen van de politiediensten en/of door de organisator aangestelde personen.*

*Bestuurders van de motorvoertuigen, tussen het openings- en het sluitingsvoertuig kunnen, geverbaliseerd worden wanneer ze door een onaangepaste snelheid de renners en toeschouwers in gevaar brengen.*

In Nederland bestaat dergelijke regelgeving niet, maar wordt het overtreden van verkeersregels gedoogd. In het volgende hoofdstuk beschrijven we de werking van deze gedoogsituatie en welke gevolgen dit kan hebben.



### 3. PROBLEEMSCHETS

#### 3.1 Werking van de gedoogsituatie

De organisator is eindverantwoordelijk voor de veiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor het goed verlopen van de wedstrijd. Hij is het centraal aanspreekpunt en evenementregisseur voor en tijdens de wielervedstrijd. Daarnaast hebben politie, verkeersregelaars en deelnemers taken en verantwoordelijkheden om de verkeersveiligheid te waarborgen. In het Onderzoek Verkeersveiligheid Wielerrondes, uitgevoerd in 2020, bespraken we deze taken en verantwoordelijkheden van alle stakeholders. Op de dag van de wedstrijd heeft de politie in het kader van het ongestoord en veilig laten verlopen van een evenement de rol van toezichthouder en daarmee verantwoordelijkheid voor een ongestoorde, veilige circulatie van het verkeer, in afstemming met de wegbeheerder. Daarnaast is de politie tijdens de wedstrijd actief met motoragenten om een veilig verloop van de koers te garanderen.

##### **Geen vrijstelling van de bepalingen in de RVV**

Het komt bij wielervedstrijden voor dat deelnemers en voertuigen uit de volgerskaravaan zich niet houden aan de geldende verkeersregels zoals opgenomen in de RVV 1990. Denk hierbij aan rechts inhalen, harder rijden dan is toegestaan, geen voorrang verlenen bij oversteekplaatsen enzovoorts. Alle betrokken partijen zijn in de veronderstelling dat met de ontheffing op artikel 10 (dus toestemming om een wedstrijd op de openbare weg te organiseren of hieraan deel te nemen) óók geldt dat deelnemers zich niet aan de verkeersregels hoeven te houden (en dus een vrijstelling van de bepalingen in de RVV). Deze aanname is juridisch onjuist, er is geen sprake van extra ontheffingen of vrijstelling. In de Wegenverkeerswet, noch in de RVV staat vermeld dat deelnemers van een wielervedstrijd een vrijstelling hebben voor de geldende verkeersregels. Zoals in de *Handreiking Organiseren B3 Wielervevoeren* (2021) van de Politie wordt beschreven, vinden de gemaakte overtredingen plaats binnen de kaders van een gedoogbeleid.

##### **Geen directe aanwijzingen**

Daarnaast wordt de aanwezigheid van politieagenten bij wielervedstrijden als aanleiding beschouwd om de verkeersregels te overtreden. Hier wordt de link gelegd met het geven en opvolgen van aanwijzingen, waarbij aanwijzingen gelden boven verkeerstekens en verkeersregels. Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) (artikel 82-84) schrijft voor dat “weggebruikers verplicht zijn de aanwijzingen op te volgen die mondeling of door middel van gebaren worden gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare ambtenaren”.

Sommige geïnterviewden interpreteren de aanwezigheid en begeleiding van politie als een aanwijzing die de politie aan het gehele peloton geeft om tijdens de gehele wedstrijd de verkeersregels te mogen overtreden. Dit is toch een wat ruime interpretatie. Hoewel er geen eenduidige definitie van de term ‘aanwijzing’ is, mogen aanwijzingen alleen worden gegeven in specifieke situaties waarin de verkeersveiligheid of de doorstroming van een weg onder druk staat. Bovendien suggereert het geven en opvolgen van een aanwijzing een moment van interactie tussen het bevoegd gezag en de weggebruiker. Het begeleiden van een wielervedstrijd is iets wezenlijk anders dan het geven van concrete aanwijzingen aan individuele deelnemers, voertuigen of andere weggebruikers.

##### **Gedogen is niet toegestaan**

De Wegenverkeerswet schrijft verkeersregels voor waaraan eenieder zich heeft te houden. Volgens de Nota Gedogen in Nederland is het uitgangspunt dat wetgeving moet worden gehandhaafd en dat het gedogen van



overtredingen alleen in uitzonderingssituaties acceptabel kan zijn (zie ook de begrippen op pagina 4). Wielervedstrijden vormen geen uitzonderingssituatie.

### 3.2 Risico's van de gedoogsituatie

De gedoogsituatie zoals hiervoor beschreven betekent op zichzelf geen directe bedreiging voor de verkeersveiligheid van de wielervedstrijden. Een betere juridische dekking van het overtreden van de verkeersregels zal niet direct leiden tot meer of minder incidenten.

Wanneer zich noemenswaardige incidenten voordoen, heeft de huidige gedoogsituatie echter juridische gevolgen. Er zijn verschillende incidenten denkbaar:

- Een ongeval waarbij alleen deelnemers<sup>2</sup> zijn betrokken
- Een ongeval waarbij deelnemer(s) en toeschouwer(s) zijn betrokken
- Een ongeval waarbij deelnemer(s) en toevallige voorbijganger(s) zijn betrokken

Het onderscheid tussen toeschouwers en voorbijgangers is relevant in geval van een civiele procedure waarbij de deelnemer of organisatie aansprakelijk wordt gesteld door het slachtoffer.

De gedoogsituatie zoals we deze nu kennen, vormt geen risico voor de verkeersveiligheid op zichzelf omdat een betere juridische inbedding niet bijdraagt aan de preventie van ongevallen. Toch is de huidige gedoogsituatie niet zonder (juridische) gevolgen. Hierover leest u meer in hoofdstuk 3.3. We zien daarnaast dat het beveiligen van wedstrijden door verschillende ontwikkelingen in de toekomst steeds lastiger wordt. Zoals in het onderzoeksrapport Verkeersveiligheid Wielerrondes uit 2020 staat beschreven, neemt de politie-inzet die beschikbaar is voor het beveiligen en begeleiden van wielervedstrijden af. Dat terwijl het aantal en de complexiteit van wielervedstrijden toeneemt en de lengte van de wielerkaravaan groeit. Daarbovenop wordt het steeds drukker op de weg en neemt agressie in het verkeer toe, waardoor het grip voor een wielervedstrijd en de consequenties die dat voor het verkeer heeft afneemt.

Door deze ontwikkelingen wordt het steeds lastiger om de verkeersveiligheid bij wielervedstrijden te borgen waardoor ook de kans op incidenten toe kan nemen. Zicht op de juridische gevolgen van een incident (beschouwd vanuit de gedoogsituatie) en mogelijkheden om hier op te anticiperen is daarom belangrijk.

### 3.3 Juridische gevolgen

Wanneer er een verkeersongeval plaatsvindt (ongeacht tussen welke partijen), kan de officier van justitie een onderzoek starten. De gevolgen van een ongeval tussen een deelnemer en een toeschouwer of passant kunnen strafrechtelijk van aard zijn. Daarnaast kan het slachtoffer bij letsel of schade de veroorzaker of de organisator aansprakelijk stellen en een schadevergoeding eisen. Wanneer partijen er niet uitkomen kan het slachtoffer ook een civiele procedure starten en via de rechter de schade afdwingen.

---

<sup>2</sup> Onder deelnemers verstaan we renners, maar ook de overige voertuigen uit de volgerskaravaan (o.a. politie, motards, arts, begeleiders etc.)



### **Strafrecht en civiel recht**

In het strafrecht beoordeelt de strafrechter of iemand een strafbaar feit heeft gepleegd en daarvoor gestraft moet worden. Het overtreden van verkeersregels wordt gezien als een licht strafbaar feit dat vaak wordt afgedaan met een Mulder beschikking. Voor zwaardere verkeersovertredingen (bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol of drugs of grote snelheidsovertredingen) kan het Openbaar Ministerie een straf opleggen, bijvoorbeeld een geldboete, taakstraf of schadevergoeding. Het OM kan geen gevangenisstraf opleggen, deze feiten worden aan de rechter voorgelegd.

Het civiel recht heeft betrekking op geschillen tussen burgers onderling, tussen bedrijven onderling of tussen burgers en bedrijven. In het kader van dit onderzoek is vooral het aansprakelijkheidsrecht relevant: degene die de aanrijding heeft veroorzaakt of de wedstrijdorganisatie kan door het slachtoffer aansprakelijk worden gesteld.

#### **3.3.1 Strafrechtelijke gevolgen**

Bij een strafrechtelijke vervolging wordt onderzocht of de dader schuld heeft aan het ongeval. Hiervoor is het van belang of de dader zich heeft gedragen conform de wet- en regelgeving (de WVV 1994 en de RVV 1990). Wanneer de overtreding wordt begaan door een politieambtenaar, wordt onderzocht of de politieambtenaar heeft gehandeld conform de voorschriften die verbonden zijn aan de RVV 1990 vrijstelling. Wanneer de politieambtenaar conform deze voorschriften heeft gehandeld, zal de uiteindelijke straf milder uitpakken of zal van vervolging worden afgezien.

Vergelijkbare regelgeving voor burgers die hen de vrijstelling geeft om onder bepaalde omstandigheden de verkeersregels uit het RVV 1990 te overtreden bestaat niet. Wel is het zo dat de officier van justitie rekening kan houden met de context waarin een overtreding is begaan. Wanneer er een ongeval heeft plaatsgevonden tussen een renner en een toeschouwer kan de context van een wielervedstrijd (waarbij de organisator heeft moeten aantonen dat allerlei verkeersveiligheidsmaatregelen zijn getroffen om een ontheffing te krijgen op Artikel 10 en daarmee een wedstrijd te mogen organiseren) gelden als verzachtende omstandigheid. Hiermee kan de straf voor de verdachte mogelijk milder worden. Het is echter niet bekend of zo'n verzachtende omstandigheid hetzelfde effect heeft op de uitspraak als een wettelijke inbedding zoals de wettelijke vrijstelling van de bepalingen in RVV 1990 voor hulpverleningsdiensten.

Er zijn voorbeelden van incidenten bij wielervedstrijden waarbij de officier van justitie een strafrechtelijk onderzoek liet uitvoeren. Er zijn geen voorbeelden bekend waarbij een dergelijk onderzoek ook heeft geleid tot een strafvervolging. Dit wijst erop dat – ondanks dat de wettelijk geldende verkeersregels worden overtreden – er tot nu toe nog nooit een incident heeft plaatsgevonden dat heeft geleid tot strafrechtelijke vervolging.

#### **3.3.2 Civielrechtelijke gevolgen**

Een slachtoffer kan de deelnemer of de wedstrijdorganisatie aansprakelijk stellen voor de materiële en/of letselschade van een ongeval. Hiermee beroept het slachtoffer zich op het aansprakelijkheidsrecht. Als partijen er zelf niet uitkomen, kan het slachtoffer een civiele procedure opstarten.

#### **Aansprakelijkheid deelnemers**

Zoals genoemd zijn verschillende incidenten denkbaar tussen deelnemers onderling, een deelnemer en een toeschouwer of tussen een deelnemer en een toevallige voorbijganger.



### *Incident tussen deelnemers*

Om aan de wedstrijd mee te mogen doen hebben deelnemers een aansprakelijkheidsverzekering die (indien sprake is van wettelijke aansprakelijkheid) materiële schade en letselschade vergoedt die door de deelnemer andere personen is toegebracht tijdens de wedstrijd. In geval van een sport- en spelsituatie geldt een verhoogde aansprakelijkheidsdrempel en is er lang niet altijd sprake van wettelijke aansprakelijkheid (deze geldt alleen voor motorvoertuigen, dus in het geval van wielervedstrijden geldt het bijvoorbeeld voor ploegbegeleiders). Renners en begeleiders aanvaarden een bepaald risico dat het deelnemen aan een wedstrijd kan leiden tot ongelukken en dat schade niet altijd wordt vergoed.

### *Incident tussen deelnemer en toeschouwer*

Voor toeschouwers geldt dezelfde verhoogde aansprakelijkheidsdrempel als die voor deelnemers. Men kiest ervoor om zich vrijwillig in de 'gevaarzone' van sport en spel te begeven. Van toeschouwers wordt verwacht dat zij zich bewust zijn van de risico's die de wedstrijd met zich meebrengt. Van deelnemers wordt verwacht dat zij zich zodanig gedragen dat ze de normaal aanvaardbare risico's niet te buiten gaan.

### *Incident tussen deelnemer en toevallige voorbijganger*

Toevallige voorbijgangers kunnen in theorie door onwetendheid op het parcours terecht komen en hiermee in conflict komen met renners of begeleiders. In tegenstelling tot de toeschouwer is een toevallige voorbijganger geen persoon die een bepaald risico accepteert dat inherent is aan een sportwedstrijd. Het slachtoffer van een aanrijding kan dus de deelnemer en/of de organisatie aansprakelijk stellen voor (letsel)schade.

### *Wat betekent dit nu?*

Volgens de letter van de wet is er geen verschil tussen een ongeluk op straat als gevolg van een verkeersovertreding en een ongeluk in de context van een wielervedstrijd. Echter, vanwege het sport en spelelement en de daaruit voortvloeiende risicoaanvaarding en de verhoogde aansprakelijkheidsdrempel is de kans klein dat de deelnemer aan de wedstrijd aansprakelijk kan worden gesteld. Deze 'verzachtende omstandigheden' gelden echter niet in een conflict tussen deelnemer en toevallige passant. Hier ontbreekt de context van de wedstrijd en kan een deelnemer (of de organisatie, zie onder) aansprakelijk worden gesteld voor de ontstane (letsel)schade wanneer een passant door onwetendheid op het parcours is terechtgekomen. Het gegeven dat tijdens de wedstrijd verkeersregels zijn overtreden zonder ontheffing kan dan in het voordeel werken van de eiser (het slachtoffer).

Kanttekening hierbij is dat de beschreven situatie (waarbij een passant op het parcours raakt zonder door een verkeersregelaar of politieagent te zijn gewaarschuwd of tegengehouden) theoretisch zou kunnen plaatsvinden maar deze kans zeer klein is. Dit omdat de organisator verplicht is maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te borgen, om voor een vergunning in aanmerking te komen. De ingezette politiebegeleiding dient er juist voor te zorgen dat een passant niet zomaar een parcours kan betreden.

### **Aansprakelijkheid wedstrijdorganisatie**

Een wedstrijdorganisator heeft te maken met verplichtingen om de veiligheid rondom een wielervedstrijd te garanderen. De wedstrijdorganisatie kan na een ongeval aansprakelijk worden gesteld wanneer de organisatie volgens het slachtoffer nalatig is geweest in het treffen van verkeersveiligheidsmaatregelen. Om te beoordelen



of een organisatie zich aan de zorgverplichtingen heeft gehouden, wordt er getoetst aan de Kelderluik-factoren<sup>3</sup>:

- De mate van waarschijnlijkheid waarmee onoplettendheid of onvoorzichtigheid kan worden verwacht;
- De grootte van de ongevalskans;
- De ernst van de gevolgen;
- De mate van bezwaarlijkheid om veiligheidsmaatregelen te nemen.

Deze factoren bepalen in hoeverre er veiligheidsmaatregelen getroffen hadden moeten worden. Bij wielervoertuigen op de openbare weg is bijvoorbeeld de ongevalskans relatief groot omdat het risico bestaat dat weggebruikers het parcours betreden.

Wanneer een toeschouwer of passant een organisator aansprakelijk stelt, geldt de verhoogde aansprakelijkheidsdrempel niet. Wanneer het slachtoffer weet aan te tonen dat de organisator niet (voldoende) heeft voldaan aan de zorgplicht, kan de organisator aansprakelijk worden gesteld. Hierbij maakt het uit of de organisator aansprakelijk wordt gesteld door een toeschouwer of door een passant, omdat een toeschouwer zich bewust is van de gevarezone van een wedstrijd waarin de toeschouwer zich bevindt. Voor een passant geldt dit in mindere mate of niet, en indien er niet genoeg veiligheidsmaatregelen zijn getroffen om passanten uit de gevarezone te weren, kan de organisator hiervoor aansprakelijk worden gesteld. Ook hier kan dan het overtreden van verkeersregels in het voordeel werken van de eiser (het slachtoffer).

### *Wat betekent dit nu?*

In het kader van de gedoogsituatie kan dit betekenen dat wanneer er een conflict heeft plaatsgevonden tussen een deelnemer en een buitenstaander waarbij de deelnemer de verkeersregels heeft overtreden, de organisator aansprakelijk wordt gesteld. Dit omdat er geen juridische basis is voor het overtreden van verkeersregels, en de organisator dus een wedstrijd heeft georganiseerd zonder dat hij (in dat opzicht) de veiligheid heeft kunnen garanderen. Daarnaast kan dit ook nog gevolgen hebben voor de wegbeheerder, omdat hij een vergunning heeft uitgegeven voor het organiseren van de wedstrijd terwijl de wedstrijdorganisator niet voldoende de verkeersveiligheid heeft kunnen garanderen. De context van de wielervoertuigen telt echter waarschijnlijk wel mee als verzachtende omstandigheid in het oordeel van de rechter.

Omdat er tot op heden weinig bekend is over strafrechtelijke en civielrechtelijke onderzoeken ontstaan vanuit dergelijke incidenten, is het moeilijk te zeggen hoe de vervolging uit zal pakken in deze situatie. Voor zowel strafrechtelijke als civielrechtelijke onderzoeken is de verwachting echter dat de vervolging in de huidige situatie (ondanks de context van de wielervoedstrijd die naar alle waarschijnlijkheid als verzachtende omstandigheid zal tellen) zwaarder uit zou pakken dan wanneer er een ontheffing zou bestaan voor het overtreden van verkeersregels. Vooral civielrechtelijk is dit het geval: een door onwetendheid op het parcours terechtgekomen passant kan de organisator en eventueel de wegbeheerder aansprakelijk stellen omdat er niet voldoende is voldaan aan de zorgplicht. De deelnemer (veroorzaker) is mogelijk aansprakelijk omdat diegene zich niet aan de verkeersregels heeft gehouden waardoor het incident zich kon voordoen.

<sup>3</sup> <https://www.damste.nl/kenniscentrum/letsel-door-sport>



## 4. OPLOSSINGSRICHTINGEN

In de interviews zijn verschillende oplossingen besproken om de verkeersveiligheid in relatie tot de gedoogsituatie te verbeteren. Samengevat komt het neer op twee oplossingsrichtingen, waarvan de één een oplossing biedt voor de juridische lacune (zonder de Wegenverkeerswet of een regeling te hoeven aanpassen of uitbreiden) en de ander het risico van verkeersovertredingen kan verkleinen. In dit hoofdstuk lichten we deze oplossingsrichtingen toe.

### 4.1 Ontheffing op RVV 1990

Om een wielervedstrijd strafrechtelijk, maar vooral civielrechtelijk beter in te bedden, kan worden gekeken naar het verlenen van tijdelijke ontheffingen aan deelnemers op het RVV 1990. Deze ontheffing moet de wegbeheerder uitgeven aan alle individuele wedstrijddeelnemers. Dit omdat de desbetreffende artikelen uit het RVV 1990 zich richten tot individuele weggebruikers en niet tot organisaties (zoals Artikel 10 uit de WVV 1994 wel doet).

Dit betekent in de praktijk dat de betreffende wegbeheerder(s) een deelnemerslijst moet(en) ontvangen van de organisator (bestaande uit deelnemers van de wielervedstrijd en deelnemers uit de volgerskaravaan) om vervolgens alle deelnemers uit de lijst een ontheffing te geven. Een wegbeheerder geeft dan voor een bepaalde dag en tijdsvenster een ontheffing aan een specifieke groep weggebruikers. Deze ontheffing kan dus niet worden uitgegeven zonder dat duidelijk is voor wie deze geldt. Dit vraagt extra inspanningen van de organisator en van de wegbeheerder. De wegbeheerder kan zelf bepalen hoe hij dit ontheffingssysteem inricht. Zoals ook geldt voor de ontheffing op Artikel 10 uit de WVV 1994, is bij een wedstrijd door meerdere gemeenten een verklaring van geen bezwaar van alle gemeenten nodig.

Deze ontheffing geldt voor verkeersregels uit het RVV 1990, maar niet voor artikelen uit de WVV 1994. Deze wet hangt daarboven. Dit betekent dat wedstrijddeelnemers geen ontheffing krijgen op Artikel 5 & 6 uit de WVV 1994 (zie onderstaand kader). Bij een juridisch onderzoek is een veroorzaker met deze ontheffing alsnog niet gevrijwaard van vervolging, omdat deze ontheffing alleen geldt voor het RVV 1990. Met de ontheffing is er een juridische grondslag om binnen de context van de wedstrijd de verkeersregels te overtreden.

Hoe beter de juridische basis is, hoe aantrekkelijker het uiteindelijk wordt voor renners en begeleiders om deel te nemen aan een wedstrijd. Daarnaast is zo'n juridische basis ook helpend voor de organisator en de wegbeheerder. In de huidige situatie moet de organisator voldoen aan een zorgplicht en de veiligheid kunnen garanderen, terwijl hij deelnemers en begeleiding ook regels laat overtreden zonder dat dat juridisch gezien is toegestaan. De wegbeheerder geeft nu ontheffingen voor het organiseren van wedstrijden terwijl tijdens deze wedstrijden verkeersregels worden overtreden. Dit brengt voor beide partijen risico's met zich mee. Een ontheffing voor deelnemers op het RVV 1990 vraagt extra inspanningen maar levert ook meer juridische zekerheid op voor als het misgaat. Daarnaast is het vanuit een juridisch oogpunt gewenst om een dergelijke lacune in de wetgeving op te lossen als deze wordt opgemerkt.

#### Voordelen van deze oplossing:

- Met deze oplossing komt er een betere juridische basis voor het organiseren van wielervedstrijden, waardoor de gedoogsituatie wordt verholpen;
- Deze oplossing versterkt de positie van deelnemers (maar alleen wanneer zij na een incident met een toevallige voorbijganger aansprakelijk worden gesteld);



- Deze oplossing draagt bij aan het vervullen van de (zorg)plicht van organisatoren en wegbeheerders.

### Nadelen van deze oplossing:

- Deze oplossing draagt niet bij aan de preventie van ongevallen tijdens wielervedstrijden;
- De kans is zeer klein dat zich een situatie voordoet waarin deze oplossing daadwerkelijk verschil maakt (het gaat in principe alleen om een conflictsituatie tussen een passant en deelnemer, waarbij niet de verkeersveiligheid verbetert, maar alleen de juridische afhandeling beter geborgd lijkt).
- Deze oplossing vraagt extra inspanningen van wegbeheerders en organisatoren.

### WVW 1994

#### Artikel 5

Het is eenieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

#### Artikel 5a

1. Het is eenieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Als zodanige verkeersgedragingen kunnen de volgende gedragingen worden aangemerkt:

- a. onvoldoende rechts houden op onoverzichtelijke plaatsen;
- b. gevaarlijk inhalen;
- c. negeren van een rood kruis;
- d. over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan;
- e. inhalen voor of op een voetgangersoversteekplaats;
- f. niet verlenen van voorrang;
- g. overschrijden van de krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid;
- h. zeer dicht achter een ander voertuig rijden;
- i. door rood licht rijden;
- j. tegen de verkeersrichting inrijden;
- k. tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden;
- l. niet opvolgen van verkeersaanwijzingen van daartoe op grond van deze wet bevoegde personen;
- m. overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a tot en met l genoemd.

2. Bij de toepassing van het eerste lid wordt mede in aanmerking genomen de mate waarin de verdachte verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde, vierde of vijfde lid.

#### Artikel 6

Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.





## 4.2 Communicatie & bekendheid

Zoals in paragraaf 3.2 beschreven, heeft de gedoogsituatie tot op heden nog geen grote risico's met zich meegebracht. Wel constateren we (net als in het onderzoek in 2020) dat verkeersveiligheidsrisico's in de toekomst groter worden omdat het steeds moeilijker wordt om een wedstrijd beveiligd te krijgen.

Een deel van de oorzaak hiervan is de (groeierende) onwetendheid, onbegrip en ongeduld onder burgers. Daardoor wordt het voor de organisatie steeds moeilijker om ervoor te zorgen dat deelnemers niet in aanraking komen met regulier verkeer. Burgers weten bijvoorbeeld niet wat een groene of rode vlag betekent en wat het gevaar is van het niet opvolgen van aanwijzingen van verkeersregelaars. Juist toevallige voorbijgangers vormen voor deelnemers en organisatoren een verhoogd risico, omdat dan geen sprake is van het sport en spelelement, de daaruit voortvloeiende risicoaanvaarding en de verhoogde aansprakelijkheidsdrempel.

Dit onderschrijft nogmaals het belang om meer bewustwording te creëren over de werking van wielerrondes, op zowel lokaal als regionaal niveau. Het is aanbevelingswaardig om direct omwonenden van straten waar een wielervedstrijd gaat plaatsvinden te informeren over de wedstrijd en wat dat voor hun reismogelijkheden betekent. Doorgaande wegen worden niet alleen gebruikt door direct omwonenden, maar ook door regionaal verkeer. Daarom is het ook interessant om in regio's waar relatief veel wielervedstrijden plaatsvinden, zoals de zuidelijke provincies, te investeren in bewustwording rondom de werking van wielerrondes. Dit kan door middel van communicatiecampagnes voor en tijdens het wielerseizoen.

### **Voordelen van deze oplossing:**

- Een campagne is een relatief eenvoudige en goedkope oplossing;
- Een campagne rond wielrennen leidt tot meer bekendheid van wielervedstrijden en daarmee minder mensen die geen enkele weet hebben van de risico's en gevaren van een voorbijkomende karavaan.

### **Nadelen van deze oplossing:**

- Het is moeilijk om de doelgroep te bereiken bij wie de onwetendheid het grootst is (bijv. bewoners die de taal niet goed beheersen). Wanneer de campagne vooral mensen bereikt die bekend zijn met de werking van een wielervedstrijd, heeft de campagne beperkt effect;
- Deze oplossing verandert niets aan de gedoogsituatie van verkeersregels tijdens wielervedstrijden.





## 5. CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

### 5.1 Conclusie

Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in de gedoogsituatie rondom verkeersregels bij wielervedstrijden. De volgende deelvragen zijn beantwoord:

- Wat houdt de precieze gedoogsituatie op dit moment in?
- In hoeverre zorgt deze gedoogsituatie voor problemen?
- Wat zijn momenteel de (juridische) gevolgen van mogelijke incidenten?
- Wat zijn oplossingen voor deze gedoogsituatie?

Zoals eerder beschreven wordt de gedoogsituatie erkend door alle geïnterviewden. De gedoogsituatie leidt in principe pas tot problemen wanneer er zich een conflict voordoet waarbij een deelnemer de verkeersregels heeft overtreden. “Het gaat goed zolang het goed gaat” is een veelgehoorde reactie.

Door veranderingen in de verkeers- en wielervertoegankelijkheidscontext wordt de kans op een betreffend conflict naar verwachting langzaam groter. Een conflict tussen een deelnemer en toeschouwer of passant zal altijd leiden tot een onderzoek en kan zowel strafrechtelijke als civielrechtelijke gevolgen hebben. Civielrechtelijk is het grootste risico dat organisatoren, deelnemers en eventueel wegbeheerders aansprakelijk kunnen worden gesteld wanneer er een conflict heeft plaatsgevonden tussen een passant en deelnemer waarbij de deelnemer de verkeersregels heeft overtreden. Daarom is het zinnig om maatregelen te nemen of in ieder geval verder te onderzoeken om deze gedoogsituatie tegen te gaan.

### 5.2 Aanbevelingen

#### **Ontheffing op RVV 1990**

In dit onderzoek zijn twee oplossingsrichtingen aangedragen. De eerste oplossingsrichting heeft betrekking op het regelen van een ontheffing op de verkeersregels uit het RVV 1990. Het is aanbevelingswaardig om deze oplossingsrichting verder te verkennen met stakeholders. Hoewel deze maatregel niet per se bijdraagt aan de verkeersveiligheid van wielervedstrijden, wordt met deze maatregel de lacune tussen wetgeving en praktijk wat betreft het overtreden van verkeersregels opgelost. Hiermee komt er een betere juridische basis voor het organiseren van wielervedstrijden waardoor alle deelnemers, organisatoren en betrokken wegbeheerders juridisch beter zijn ingedeckt wanneer zich een conflict voordoet. De afweging moet worden gemaakt in hoeverre de maatregel als noodzakelijk wordt beschouwd.

Nader bestuderen is vervolgens nodig om erachter te komen op wat voor een manier deze maatregel tot uitvoering kan worden gebracht. Wat voor implicaties heeft dit bijvoorbeeld op de wet- en regelgeving? Is het strikt noodzakelijk om -nu eenmaal bekend is dat er een lacune zit tussen wetgeving en praktijk- deze weg te nemen? Wat hebben de wegbeheerders nodig om deze extra inspanningen te leveren? Wat wordt er van organisatoren, deelnemers en andere betrokkenen verwacht? Er moeten voor een ontheffing persoonsgegevens verwerkt, wie ziet toe op de informatiebeveiliging? De betrokken stakeholders bij deze maatregel zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Justitie & Veiligheid, het Openbaar Ministerie, de wegbeheerders, de KNWU en organisatoren.



### **Communicatie & bekendheid**

De tweede oplossingsrichting heeft betrekking op de regionale en lokale communicatie en bekendheid van wielervedstrijden. Deze oplossingsrichting komt vooral de algemene verkeersveiligheid rondom wielervedstrijden ten goede en draagt daarmee bij aan het verkleinen van het de algemene verkeersveiligheid rond wielervedstrijden. Het is welbeschouwd een extra preventieve maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten en de kans op incidenten tussen passanten en deelnemers verder te verkleinen.

In het onderzoek naar de verkeersveiligheid van wielervedstrijden dat Mobycon in 2020 heeft uitgevoerd wordt een gelijksoortige maatregel aanbevolen, om te zorgen voor meer herkenbaarheid van en duidelijkheid rond de wielerkaravaan. Wij bevelen dan ook aan om deze oplossingsrichting niet alleen in het licht van de gedoogsituatie, maar in het licht van de algemene verkeersveiligheid rondom wielervedstrijden tot uitvoering te brengen.

Wij adviseren om deze oplossing regionaal en lokaal uit te werken. Regionaal kan worden gedacht aan het ontwikkelen van een brede publiekscampagne aan het begin van het wielerseizoen vanuit de provincies waar de meeste wielervedstrijden plaatsvinden over hoe een wielerkaravaan eruitziet en welk gedrag er wordt verwacht van andere verkeersdeelnemers. Lokaal gaat het voornamelijk om het informeren van direct omwonenden door de desbetreffende wegbeheerder(s) wanneer er daadwerkelijk een wielervedstrijd plaatsvindt. De betrokken stakeholders bij deze oplossing zijn KNWU, politie, organisatoren, de desbetreffende provincies en gemeenten als wegbeheerders, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als wegbeheerder en het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.





## 6. BIJLAGEN

### 6.1 Bijlage 1 RVV Artikel 3 t/m 22

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Geraadpleegd op 14-04-2022.

Geldend van 01-07-2021 t/m heden

#### Hoofdstuk II. Verkeersregels

##### § 1. Plaats op de weg

###### Artikel 3

1. Bestuurders zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te houden.
2. Fietsers mogen met zijn tweeën naast elkaar rijden. Dit geldt niet voor snorfietsers.

###### Artikel 4

1. Voetgangers gebruiken het trottoir of het voetpad.
2. Zij gebruiken het fietspad of het fiets/bromfietspad indien trottoir en voetpad ontbreken.
3. Zij gebruiken de berm of de uiterste zijde van de rijbaan, indien ook een fietspad of een fiets/bromfietspad ontbreekt.
4. In afwijking van het eerste en het tweede lid gebruiken personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen, het fietspad, het fiets/bromfietspad, het trottoir of het voetpad. Zij gebruiken de rijbaan indien een fietspad, een fiets/bromfietspad, een trottoir of een voetpad ontbreekt.

###### Artikel 5

1. Fietsers gebruiken het verplichte fietspad of het fiets/bromfietspad.
2. Zij gebruiken de rijbaan indien een verplicht fietspad of een fiets/bromfietspad ontbreekt.
3. Zij mogen het onverplichte fietspad gebruiken. Bestuurders van snorfietsen uitgerust met een verbrandingsmotor mogen het onverplichte fietspad slechts gebruiken met uitgeschakelde motor.
4. Bestuurders van fietsen op meer dan twee wielen die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter en van fietsen met aanhangwagens die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter mogen de rijbaan gebruiken.
5. Bestuurders vanaf 16 jaar van snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen het trottoir en het voetpad gebruiken indien zij beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of een bij ministeriële regeling aangewezen kaart ten behoeve van het vervoer van gehandicapten.
6. Bestuurders jonger dan 16 jaar van snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet gebruiken het trottoir of het voetpad indien zij beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of een bij ministeriële regeling aangewezen kaart ten behoeve van het vervoer van gehandicapten.
7. Het eerste lid, het tweede lid en het vierde lid gelden niet voor bestuurders als bedoeld in het zesde lid.
8. Bestuurders van snorfietsen gebruiken de rijbaan indien dit bij verkeersbesluit, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet, is bepaald en bij het verkeersteken dat het verplichte fietspad aangeeft een onderbord dit aanduidt.
9. Het achtste lid is niet van toepassing op snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de wet en op bestuurders van snorfietsen zijnde bestuurders als bedoeld in het vijfde en zesde lid van dit artikel.



#### Artikel 6

1. Bromfietzers gebruiken het fiets/bromfietspad.
2. Zij gebruiken de rijbaan indien een fiets/bromfietspad ontbreekt.
3. Bestuurders van bromfietsen op meer dan twee wielen en bromfietsen met aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter, gebruiken de rijbaan.

#### Artikel 7

Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig gebruiken het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of de rijbaan.

#### Artikel 8

1. Ruiters gebruiken het ruiterspad.
2. Zij gebruiken de berm of de rijbaan indien een ruiterspad ontbreekt.

#### Artikel 9

Voetgangers mogen de rijbaan gebruiken, indien zij een kolonne, een optocht of een uitvaartstoet vormen.

#### Artikel 10

1. Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8 gebruiken de rijbaan. Deze bestuurders en voetgangers die een aanhangwagen voortbewegen die kennelijk bestemd is om door een motorvoertuig te worden voortbewogen, mogen voor het parkeren van hun voertuig tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterspad.
2. Andere bestuurders dan fietsers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig mogen fietsstroken met doorgetrokken strepen niet gebruiken.

### **§ 2. Inhalen**

#### Artikel 11

1. Inhalen geschiedt links.
2. Bestuurders die links voorgesorteerd hebben en te kennen hebben gegeven dat zij naar links willen afslaan, worden rechts ingehaald.
3. Fietsers dienen elkaar links in te halen; zij mogen andere bestuurders rechts inhalen.
4. Bestuurders die zich rechts van een blokmarkering bevinden mogen bestuurders die zich links van deze markering bevinden rechts inhalen.
5. Bestuurders mogen trams rechts inhalen.

#### Artikel 12

Het is verboden een voertuig vlak voor of op een voetgangersoversteekplaats in te halen.

### **§ 3. Files**

#### Artikel 13

1. Bij fileverkeer behoeft, indien de rijbaan is verdeeld in rijstroken in dezelfde richting, niet de meest rechts gelegen rijstrook te worden gevolgd.
2. Files mogen aan de rechterzijde worden ingehaald.

### **§ 4. Oprijden van kruispunten**



#### Artikel 14

Bestuurders mogen een kruispunt niet blokkeren.

### **§ 5. Verlenen van voorrang**

#### Artikel 15

1. Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.
2. Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:
  - a. bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders op een verharde weg;
  - b. bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram.

### **§ 5a. Gedrag bij overwegen**

#### Artikel 15a

1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken.
2. Bij overwegen laten weggebruikers een spoorvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.

### **§ 6. Doorsnijden militaire kolonnes en uitvaartstoeten van motorvoertuigen**

#### Artikel 16

Weggebruikers mogen militaire kolonnes en uitvaartstoeten van motorvoertuigen niet doorsnijden.

### **§ 7. Afslaan**

#### Artikel 17

1. Bestuurders die willen afslaan, mogen voorsorteren door:
  - a. indien zij naar rechts willen afslaan tijdig zoveel mogelijk aan de rechterzijde te gaan rijden;
  - b. indien zij naar links willen afslaan tijdig zoveel mogelijk tegen de wegas te rijden of bij rijbanen bestemd voor bestuurders in één richting daarop zoveel mogelijk links te houden.
2. Bestuurders moeten alvorens af te slaan een teken met hun richtingaanwijzer of met hun arm geven.

#### Artikel 18

1. Bestuurders die afslaan, moeten het verkeer dat hen op dezelfde weg tegemoet komt of dat op dezelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, voor laten gaan.
2. Bestuurders die naar links afslaan, moeten tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaan voor laten gaan.
3. Het eerste en het tweede lid gelden niet voor bestuurders van een tram.

### **§ 8. Maximumsnelheid**

#### Artikel 19

De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.

#### Artikel 20

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- a. voor motorvoertuigen 50 km per uur;
- b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
  1. op het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
  2. op de rijbaan 45 km per uur;



3. op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 30 km per uur;
- c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

### Artikel 21

Buiten de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- a. voor motorvoertuigen op autosnelwegen 130 km per uur, op autowegen 100 km per uur en op andere wegen 80 km per uur;
- b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
  1. op het fiets/bromfietspad 40 km per uur;
  2. op de rijbaan 45 km per uur;
  3. op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 40 km per uur;
- c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

### 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. voor 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. voor T100-bussen 100 km per uur;
- c. voor brommobielen 45 km per uur;
- d. voor snorfietsen 25 km per uur;
- e. voor personenauto's, bestelauto's, motorfietsen, driewielige motorvoertuigen en T100-bussen, die een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg voortbewegen, 90 km per uur;
- f. voor andere dan de in onderdeel e genoemde motorvoertuigen met aanhangwagen 80 km per uur.

### Artikel 22a

1. Voor zover niet ingevolge andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, geldt als maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, al dan niet met aanhangwagen: 25 km per uur.
2. In afwijking van het eerste lid geldt, voor zover niet ingevolge andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, als maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, al dan niet met aanhangwagen, op wegen:
  - a. buiten de bebouwde kom; en
  - b. binnen de bebouwde kom:
    - 1°. die zijn voorzien van een vrijliggend fietspad of fiets/bromfietspad;
    - 2°. die gesloten zijn voor fietsers; of
    - 3°. waar een maximumsnelheid van 70 km per uur geldt: 40 km per uur.

## Hoofdstuk III. Verkeerstekens

### Artikel 62



Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.





