

# Korps Politie Suriname

## Korps Politie Suriname

Bureau van de Korpschef



## Het Rijbesluit 1971

(G.B. 1957 no.103, geldende tekst G.B. 1960 no. 105,  
zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2005 no. 17).

Toelichting verzorgd door:  
Mw. Mr. Karamatali, D.

STAATSBESLUIT van 23 november 1957, ter uitvoering van de artikelen 3, 8 en 11 van de Rijkswet van 1971<sup>1</sup> (G.B. 1957 no. 103), gelijk het luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen bij G.B. 1959 no. 60, G.B. 1959 no. 85, G.B. 1960 no. 89, G.B. 1962 no. 120, G.B. 1962 no. 186, G.B. 1963 no. 95, G.B. 1963 no. 101, G.B. 1965 no. 39, G.B. 1965 no. 67, G.B. 1965 no. 120, G.B. 1970 no. 79, G.B. 1970 no. 133, G.B. 1971 no. 150, G.B. 1973 no. 20, G.B. 1974 no. 53, S.B. 1977 no. 29, S.B. 1980 no. 48, S.B. 1981 no. 13, S.B. 1981 no. 27, S.B. 1981 no. 152, S.B. 1984 no. 101, S.B. 1985 no. 4, S.B. 1989 no. 31, S.B. 1997 no. 36, S.B. 2000 no. 68, S.B. 2005 no. 17.

§1

ALGEMENE BEPALINGEN

VERKLARING DER UITDRUKKINGEN

Artikel 1<sup>2</sup>

- 1 In dit staatsbesluit wordt verstaan onder :
- a. Minister  
De Minister van Justitie en Politie
  - b. I Wegen :  
Alle voor het openbaar verkeer openstaande rijbanen, rijwielpaden, voetpaden, pleinen en bruggen; de tot de wegen behorende paden, bermen of zijkanten maken deel uit van de weg.  
**Toelichting:** Parkeerhavens, parkeerstroken, vluchthavens en vluchtstroken maken geen deel uit van de weg. Zij zijn immers niet voor het rijdende verkeer bestemd.
  - II Verharde wegen:  
Alle wegen voorzien van een betonnen of bitumineus wegdek.
  - III Onverharde wegen:  
Alle wegen voorzien van een ander dan een betonnen of bitumineus wegdek.
  - IV Autowegen:  
Alle wegen, waarvan de hoofdrijbaan (hoofdrijbanen) niet voor langzaam verkeer toegankelijk is (zijn) en die bij beschikking van de Minister als zodanig zijn aangewezen en middels borden als bedoeld in artikel 4 sub t aangegeven.
  - c. Voetpaden:  
Alle paden, ongeacht of zij tot een andere weg behoren, welke kennelijk niet voor rijverkeer openstaan of bij beschikking van de Minister als zodanig zijn aangewezen en middels een bord als bedoeld in artikel 4 sub p aangegeven.
  - d. Rijwielpaden:  
Alle paden, ongeacht of zij tot een andere weg behoren, bij beschikking van de Minister als rijwielpad aangewezen en middels een verkeersbord als bedoeld in artikel 4 sub k aangegeven.
  - e. Nacht :  
De tijd tussen zonsondergang en zonsopkomst, in ieder geval de tijd tussen half zeven des avond en halfzes des morgens.

<sup>1</sup> Gew. bij G.B. 1962 no. 120, S.B. 1975 no. 81

<sup>2</sup> Gew. bij G.B. 1959 no. 60, G.B. 1960 no. 89, G.B. 1965 no. 39, G.B. 1970 no. 79, G.B. 1971 no. 150, S.B. 1977 no. 29, S.B. 2005 no. 17.

- f. Bestuurder :  
Hij die een rij- of voertuig bestuurt of onder zijn onmiddellijke toezicht doet besturen, alsmede degene die rij- of trekdieren of ander vee geleidt dan wel de feitelijke macht daarover heeft met hetgeen door hem of onder zijn toezicht bestuurd of geleid wordt.
- Indien het woord "bestuurder" onmiddellijk gevolgd wordt door "rij- of voertuig", of een met name aangeduid rij- of voertuig of "rij- of trekdier", wordt daaronder verstaan hij die zodanig rij- of voertuig of rij- of trekdier bestuurt of onder zijn onmiddellijke toezicht doet besturen, met hetgeen door hem of onder zijn toezicht bestuurd wordt.
- g. Bestuurder van een motorrijtuig :  
I. degene die het motorrijtuig bestuurt;  
II. degene onder wiens toezicht een ander een motorrijtuig bestuurt, onder de voorwaarden als bedoeld in artikel 36a.
- h. Motorrijtuigen:  
Alle rij- en voertuigen bestemd om uitsluitend of mede door een krachtwerktuig op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig, anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen.
- i. Bromfietsen:  
Motorrijtuigen op twee of drie wielen uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm<sup>3</sup> (3.05 kubieke inch) of met een electromotor, die zijn geconstrueerd voor een maximumsnelheid van niet meer dan 40 km per uur en die voor wat betreft de bouw voldoen aan de door de Minister vastgestelde eisen.
- j. Tractoren :  
Motorrijtuigen, welke voor zover betreft hun bouw, alle naar het oordeel van de Minister, voor tractoren normale eigenschappen bezitten.
- k. Wieldruk, druk van enig wiel :  
De druk, welke door een wiel van een voertuig op het rijvlak wordt uitgeoefend, wanneer het voertuig in rust is, met dien verstande, dat daarbij een samenstel van wielen, op één wielnaaf gemonteerd, als één wiel wordt beschouwd.  
Bij voertuigen op rupsbanden wordt ten aanzien van elk der rupsbanden als wieldruk aangemerkt 1/3 van de druk, die door de rupsband op het rijvlak wordt uitgeoefend, wanneer het voertuig in rust is.
- l. As:  
De horizontale lijn, loodrecht staande op de lengte hartlijn van een voertuig, gaande door het midden van één of meer wielen, wanneer deze zich in de stand bevinden, waarin rechtuit wordt gereden.
- m. Asdruk, druk van enige as :  
De som van de wieldrukken van de wielen aan een as, met dien verstande, dat:  
- voor de berekening van de asdruk twee of meer in elkaars verlengde liggende assen, of twee achter elkaar op een onderlinge afstand van minder dan één meter liggende assen, als één as wordt aangemerkt, tenzij anders in dit staatsbesluit is bepaald;  
- bij voertuigen op rupsbanden ten aanzien van één paar rupsbanden als asdruk wordt aangemerkt de druk, welke door het paar rupsbanden tezamen op het rijvlak wordt uitgeoefend, wanneer het voertuig in rust is.

- n. Luchtbanden:  
Rubberbanden, waarin zich gas bevindt onder een hogere dan de atmosferische spanning en waarbij in normale spanningstoestand in onbelaste staat de oppervlakte van de dwarsdoorsnede van het gedeelte, waarin zich het gas bevindt, tenminste 2/5 van de oppervlakte van de dwarsdoorsnede van de gehele band bedraagt;
- o. Cushionbanden:  
Rubberbanden, in verband met hun elasticiteit als cushionbanden te beschouwen, van één der door de Minister aan te wijzen merken, voor zover in de aanvankelijke samenstelling geen wijziging wordt gebracht, echter slechts zolang de banden geen geringere hoogte bezitten dan 75 mm, gemeten van de binnenzijde van de montagering af, en geen geringere breedte dan 10 mm per 120 kg wioldruk, gemeten op de montagering.
- p. Massieve banden :  
Rubberbanden, welke niet zijn lucht- of cushionbanden, echter slechts zolang de banden geen geringere hoogte bezitten dan 65 mm, gemeten van de binnenzijde van de montagering af, en geen geringere breedte dan 80 mm, gemeten op de montagering.
- q. Metalen banden:  
Gladde banden vervaardigd van enige metaalsoort alsmede rubberbanden, welke niet zijn luchtbanden, cushionbanden of massieve banden.
- r. Langzaam verkeer :  
Geleiders van rij- of trekdieren of ander vee, bestuurders van rij- of voertuigen, niet zijnde motorrijtuigen, alsmede bestuurders van bromfietsen en gemotoriseerde handkarren.
- s. Snelverkeer :  
Bestuurders van motorrijtuigen met uitzondering van bromfietsen en gemotoriseerde handkarren.
- t. Bebouwde kommen:  
Bebouwde oppervlakten waarvan de grenzen door de Minister zijn aangewezen en op de wegen zijn aangegeven door borden bedoeld in artikel 4 sub r.
- u. Autobussen:  
1. Motorrijtuigen, die ingericht zijn of gebruikt worden voor het vervoer van 8 of meer volwassen personen, de bestuurder daarbij inbegrepen;  
2. Motorrijtuigen bestemd om de personen die zich daartoe aanmelden, te vervoeren, indien voor het vervoer per plaats betaald wordt.
- v. Aanhangwagen:  
Voertuig, daaronder ook begrepen een oplegger, dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een ander voertuig.  
**Toelichting:** Ook aanhangwagens achter fietsen en bromfietsen dienen als aanhangwagens in de zin van het Rijbesluit te worden aangemerkt.
- w. Richtingaanwijzers:  
Knipperend licht, bestemd om andere weggebruikers kenbaar te maken dat de bestuurder het voornemen heeft naar links of naar rechts van richting te veranderen.
- x. Dimlicht:  
Licht waarmee de weg voor het voertuig wordt verlicht zonder dat hierdoor andere weggebruikers worden verblind of gehinderd.

- y. Veruitstralend licht:  
Licht dat de weg voor het voertuig over een grote afstand verlicht.
- z. Parkeerlicht:  
Licht, bestemd om de aanwezigheid van een geparkeerd voertuig aan te geven.
- aa. Ambulance:  
Motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van zieken.
- ab. Achterlicht:  
licht dat, van de achterzijde gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt en een aanwijzing is voor de breedte van het voertuig;
- ac. Stoplicht:  
Licht, bestemd om weggebruikers die zich achter het voertuig bevinden kenbaar te maken dat de bestuurder de bedrijfsrem bedient.
- ad. Stadslicht:  
Licht dat, van de voorzijde gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt en een aanwijzing is voor de breedte van het voertuig.
- ae. Achteruitrijlicht:  
Licht, bestemd voor het verlichten van de weg achter het voertuig en voor het waarschuwen van de overige weggebruikers dat het voertuig achteruit rijdt of achteruit gaat rijden.
- af. Reflector:  
Inrichting, bestemd om de aanwezigheid van een voertuig kenbaar te maken door weerkaatsing van het licht afkomstig van een niet tot dat voertuig behorende lichtbron.
- ag. Oplegger:  
Aanhangwagen, waarvan een aanzienlijk deel van de massa, bij gelijkmatig verdeelde lading, door het trekkend voertuig wordt gedragen.
- ah. Keuringsinstantie:  
Een door de Minister erkende en bij de in artikel 25a bedoelde rechtspersoonlijkheid bezittende instelling ingeschreven instantie, welke keuringen van motorrijtuigen verricht.
- ai. Fabrieksmatig verdonkerde ruiten:  
Ruiten die door de fabrikant, conform een bijzonder fabricage proces van het glas, donker worden vervaardigd of getint.
- aj. Rij wet: Rijwet 1971.  
1. Waar in dit Staatsbesluit van motorrijtuigen gesproken wordt zijn bromfietsen daaronder begrepen, tenzij uitdrukkelijk het tegendeel is bepaald.  
2. Onder rij- of voertuigen zijn in dit Staatsbesluit niet begrepen kruiwagens, kinderwagens en dergelijke kleine voertuigen.  
3. Onder voetgangers worden mede verstaan personen, die te voet een rijwiel, een invalide wagen, een kruiwagen, een kinderwagen of een dergelijk klein voertuig voortbewegen.

## Bijlage

### Artikel 2

De bij dit Staatsbesluit behorende bijlage maakt deel uit van dit Staatsbesluit

### Bevelen en aanwijzingen van het bevoegde gezag.

**Toelichting:** Wat onder het bevoegde gezag moet worden verstaan, vermeld noch de Rijwet noch dit Staatsbesluit. In de artikelen 3 en 6 noemt men als autoriteit of orgaan welke verkeersbesluiten kunnen nemen de Minister, de Districts-Commissaris, de Korpschef en ambtenaren van politie.

### Artikel 3<sup>3</sup>

#### tekens

Wordt bij het geven van aanwijzingen en bevelen door de ambtenaren of beambten van politie gebruik gemaakt van tekens, dan worden de volgende tekens gebruikt:

- a. stoptekens (bijlagen modellen 1, 2 en 9);
- b. doorgaantekens (bijlage modellen 3, 4 en 10);
- c. tekens sneller gaan (bijlage modellen 5 en 6);
- d. tekens langzamer rijden (bijlage modellen 7 en 8).

### Artikel 4

#### aanwijzingen

1. In het belang van de vrijheid van het verkeer of de veiligheid op de wegen kunnen de volgende aanwijzingen worden gegeven:
  - a. stopstrepen en voetgangers-oversteekplaatsen;
  - b. vakken of pijlen op het wegdek ter regeling van het verkeer op of nabij kruispunten, of vakken ter afbakening van een aangewezen bushalte;
  - c. lichtsignalen;
  - d. aanwijzing als voorrangskruising of -splitsing (bijlage modellen 11, 12 en 12a);
  - e. gesloten verklaring in één of beide richtingen of voor bepaalde rij- of voertuigen (bijlage modellen 13, 14, 14a en 15 t/m 24);
  - f. verbod links of rechts afslaan (bijlage modellen 25 en 26);
  - g. verbod inhalen (bijlage model 27);
  - h. verbod doorgaan (bijlage modellen 28 en 29);
  - i. verbod stilstaan (bijlage modellen 30 t/m 32);
  - j. verbod wachten (bijlage modellen 33 t/m 35);
  - k. aanwijzing als rijwielpad (bijlage model 42);
  - l. aanwijzing parkeerplaats (bijlage model 43);
  - m. aanwijzing richting (bijlage model 44);
  - n. aanwijzing als voorrangsweg (bijlage modellen 45 en 46);
  - o. aanwijzing maximum snelheid (bijlage modellen 47, 48, 48a);
  - p. aanwijzing als voetpad (bijlage model 49);
  - q. gevaartekens (bijlage modellen 50 t/m 57);
  - r. aanwijzing bebouwde kom (bijlage modellen 58 en 59);
  - s. aanwijzing bushalte (model 57a);
  - t. aanwijzing als autoweg (bijlage modellen 61 en 62);
  - u. tekens die een andere aanduiding bevatten.

\* **Toelichting:** Vakken of pijlen op het wegdek, deze aanwijzingen geven veelal in combinatie met elkaar de sorteerregeling aan.

\* *Nota van Toelichting SB 2005 no.17*

<sup>3</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89, G.B. 1965 no. 39, G.B. 1970 no. 79, G.B. 1973 no. 20, S.B. 2005 no.17

**onderborden**

2. Dienen ten aanzien van de aanwijzingen op de in het vorige lid bedoelde borden interpretaties te worden gegeven of beperkingen van de werkingsfeer te worden kenbaar gemaakt, dan geschiedt zulks middels onderborden als aangegeven in de bijlage (model 60).

**Toelichting:** In principe gelden verkeersborden voor de hele breedte van de weg. Het is echter mogelijk dat een verkeersbord slechts geldt voor een deel van de weg. Zo'n beperking wordt kenbaar gemaakt middels onderborden. Er wordt gesproken over "wegen" waaruit blijkt dat de borden ook gelden voor de berm aan de betreffende zijde van de weg. Zij gelden echter niet voor weggedeelten die zijn bestemd voor het parkeren van voertuigen of het plaatsen van fietsen of bromfietsen.

Artikel 5<sup>4</sup>**verkeers-  
lichten**

1. Bij gebruik van lichtsignalen hebben deze voor een bestuurder van een rij- of voertuig of een geleider van rij- of trekdieren of ander vee de volgende betekenis:
- groen licht betekent: doorgaan, met dien verstande, dat dit bevel niet geldt, indien door het gevolg geven hieraan hinder zou worden veroorzaakt voor de bestuurder van een motorrijtuig ten dienste van de politie, de brandweer of een ziekeninrichting, voor zover bij nadering van dit motorrijtuig van een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje of blauw zwaailicht gebruik wordt gemaakt dan wel voor de politie- of militaire colonne, de begrafenisstoet of de geoorloofde optocht, die overeenkomstig lid 3 van dit artikel blijft voortgaan;
  - geel licht betekent: stoppen voor de stopstreep of de voetgangersoversteekplaats, met dien verstande, dat voor het verkeer dat de stopstreep of de voetgangersoversteekplaats reeds is gepasseerd of zo dicht is genaderd, dat stilhouden vóór de stopstreep of de voetgangers-oversteekplaats redelijkerwijs niet meer mogelijk is, dit signaal betekent: doorgaan;
  - rood licht betekent: stoppen vóór de stopstreep of de voetgangersoversteekplaats.  
**Toelichting:** Dit artikel schrijft voor dat bestuurders, als zij verplicht zijn te stoppen, dit moeten doen vóór de voor hen bestemde stopstreep. Bij het ontbreken van een stopstreep moet de bestuurder onder andere voetgangersoversteekplaatsen en op kruispunten de doorgang voor het dwarsverkeer vrijlaten.  
  
De verkeerslichten gelden niet voor bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van de politie, brandweer en ziekeninrichtingen die de voorgeschreven optische en geluidssignalen.
2. Is in een vak van een lichtsignaal een verlichte pijl zichtbaar, dan geldt dit signaal uitsluitend voor de in lid 1 van dit artikel bedoelde deelnemers aan het verkeer in de door de pijl aangewezen richting, waarbij een naar boven wijzende pijl voor het rechteuitgaande verkeer geldt.
3. Een politie- of militaire colonne, een begrafenisstoet of een geoorloofde optocht, welke op groen licht is begonnen de stopstreep of de voetgangersoversteekplaats te passeren blijft voortgaan, ook nadat een andere kleur licht zichtbaar is geworden.
4. Bij gevaarspunten kunnen ter waarschuwing van het verkeer gele knipperlichten worden aangebracht, welke betekenen : voorzichtigheid geboden.  
**Toelichting:** Het gele knipperlicht waarschuwt voor gevaarlijke situaties, bijv. voor een gevaarlijk kruispunt, wegopbrekingen, versmallingen enz. Bij het naderen van gele knipperlicht dient men snelheid te verminderen, extra oplettend het gevaarlijke punt te naderen en met aangepaste snelheid voorbij te rijden.

<sup>4</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89, G.B. 1965 no. 120, S.B. 2005 no. 17.

- voetgangers-  
lichten**
5. Voor voetgangers kunnen afzonderlijke lichtsignalen worden gebezigd, waarbij groen licht betekent : voetgangers kunnen oversteken, en rood licht : voetgangers mogen niet oversteken. Het vak, waarin het rode licht verschijnt, moet zich bevinden boven het vak, waarin het groene licht zichtbaar wordt.

**Toelichting:** Voetgangerslichten bestaan uit:

- a. groenlicht: voetgangers mogen oversteken. Het teken houdt geen gebod of verbod in, het oversteken is niet verplicht
- b. roodlicht.: na het gaan branden van het rode licht mogen voetgangers niet meer met oversteken beginnen. Echter, moeten voetgangers die al met oversteken zijn begonnen, zo snel mogelijk doorlopen ( dus niet teruggaan). Het rode licht houdt dus een verbod ( om met oversteken te beginnen) in.

- voorrangsregel**
6. De tekens omschreven in de leden 1 en 2 van dit artikel gelden niet voor de bestuurders van motorrijtuigen ten dienste van de politie, de brandweer of een ziekeninrichting, voor zover bij nadering van deze motorrijtuigen gebruik wordt gemaakt van een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht, met dien verstande dat er van de voorrang gebruik mag worden gemaakt door de bestuurders van voornoemde motorrijtuigen nadat zij overtuigd zijn van de door de andere weggebruikers aan hen geboden vrije doorgang.

**Toelichting:** Het voeren van alleen optische of alleen geluidssignalen is niet voldoende om aanspraak te maken op de vrije doorgang. Zowel het geluid van de hoorn als het zwaailicht kan, vooral in het stadsverkeer, in het rumoer verloren gaan c.q. door andere weggebruikers aan het oog worden onttrokken. Een dubbele aankondiging maakt de kans om door andere weggebruikers tijdig opgemerkt te worden groter. Toch dient de bestuurder van een politieauto, brandweerauto en ziekenauto er rekening mee te houden dat de signalen niet of te laat worden opgemerkt. Ook bij gebruikmaking van de signalen blijft voor hem gelden dat hij zich zodanig moet gedragen dat de veiligheid op de weg niet in gevaar wordt gebracht of in gevaar kan worden gebracht.

\* voor de duidelijkheid ten aanzien van de juiste toepassing van de voorrangsregel door bestuurders van motorrijtuigen zoals bedoeld in lid 1 onder a wordt ten overvloede benadrukt dat deze bestuurders verplicht zijn om, niettegenstaande het voorrecht dat zij hebben, rekening te houden met de overige weggebruikers en erop toe te zien dat de bestuurders van andere motorrij- en voertuigen inderdaad reageren op de sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht en door hen duidelijk ruimte tot vrije en veilige doorgang wordt geboden

Het voeren van bijzondere optische en geluidssignalen, anders dan in dienstbelang of voor het vervoer van zieken (om kenbaar te maken dat een dringende taak wordt vervuld) is verboden.

*\* Nota van Toelichting SB 2005 no. 17*

## Artikel 6<sup>5</sup>

- verkeers-  
besluiten**
1. De beslissingen tot het geven van de in artikel 4 bedoelde aanwijzingen en tot het plaatsen van de daartoe bestemde inrichtingen worden door de Minister bij beschikking genomen. De betreffende beschikkingen worden zoveel mogelijk in het Advertentieblad van de Republiek Suriname bekendgemaakt.

- Districts-  
commissaris**
2. De Districts-Commissaris is bevoegd tot het geven van de in artikel 4 sub e, h en m bedoelde aanwijzingen en tot het doen plaatsen van de daartoe bestemde borden, indien zodanige aanwijzingen tijdelijk worden gevorderd. De desbetreffende beschikkingen van de Districts-Commissaris worden zonodig bekend gemaakt in het Gouvernements- Advertentieblad.

<sup>5</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17.



Korpschef

3. Indien de in lid 2 van dit artikel bedoelde aanwijzingen onmiddellijk worden gevorderd, kunnen voor wat de districten Paramaribo en Wanica betreft, bedoelde aanwijzingen door of namens de Korpschef van het Korps Politie Suriname worden gegeven en de daartoe bestemde borden of inrichtingen worden geplaatst.

**Toelichting:**

\* Deze bepaling maakt het mogelijk dat bij maatregelen die onmiddellijk genomen moeten worden in verband met plotselinge gebeurtenissen zoals brand, verkeersongeval, wegbelemmeringen door een menigte mensen, wegverzakkingen en andere verstoringen op de weg, ook door de Korpschef aanwijzingen gegeven kunnen worden en door of namens hem de daartoe bestemde borden of inrichtingen geplaatst kunnen worden. Het informeren van het publiek kan ook onmiddellijk via de media gebeuren. Het gaat in deze doorgaans om maatregelen van korte duur. Gebleken is dat deze werkwijze, die gezien moet worden als een ondersteuning aan de betrokken Districts Commissaris, in de praktijk effectiever werkt. De door of namens de Korpschef te nemen maatregelen gelden alleen voor de districten Paramaribo en Wanica. Ten aanzien van de overige districten is de Districts Commissaris de bevoegde instantie.

4. De in lid 3 van dit artikel bedoelde aanwijzingen en de plaatsing van de daartoe bestemde borden of inrichtingen, worden zo nodig bekendgemaakt via de media.
5. De door de ambtenaren of beambten van politie mondeling of middels de in artikel 3 genoemde tekens gegeven bevelen of aanwijzingen gelden boven alle andere aanwijzingen.

rangorde  
aanwijzingen

**Toelichting:** Tekens of bevelen van de ambtenaren van politie gaan boven andere aanwijzingen en verkeersregels. Als een in uniform geklede politie-ambtenaar het verkeer regelt bij een aanrijding en dat verkeer moet omgeleid worden via een weg die voor rijverkeer gesloten is verklaard, dan gaat de gegeven aanwijzing (de regeling) boven de gesloten verklaring van het verkeersteken. Ofschoon dit lid niet expliciet als voorwaarde stelt dat, de ambtenaar van politie als zodanig herkenbaar moet zijn brengt de verplichting tot het uitoefenen van de opgedragen taak in dienstkleding met zich dat het toezicht en de regeling van het verkeer in uniform zal plaatsvinden. Immers door hun uniform zijn deze ambtenaren voor de weggebruikers (her) kenbaar.

Indien de politie ambtenaar niet in politie- uniform gekleed is, is hij verplicht zich desgevraagd tegenover een ieder tot wie hij een bevel geeft, behoorlijk te legitimeren (art.13 lid 1 Politiehandvest).

*\* Nota van Toelichting SB 2005 no. 17*

**Uitwijken en inhalen.**Artikel 7<sup>6</sup>plaats op de  
weg

1. Behoudens het bepaalde in de volgende leden is de bestuurder verplicht op de door hem gevolgde weg links te houden. Hij mag zich daarbij niet verder van de linkerkant bevinden dan door de omstandigheden gerechtvaardigd wordt.

**Toelichting:** “Bestuurders” zijn alle weggebruikers behalve voetgangers. Onder links houden wordt verstaan: aan de linkerkant van het voor de bestuurder bestemde weggedeelte blijven. Het zoveel mogelijk links moeten rijden dient naar redelijkheid geïnterpreteerd te worden en betekent niet dat aan de uiterste linkerkant van de baan moet worden gereden. Zo zal de bestuurder van een wat grotere vrachtauto, die in een smalle straat linksaf wil slaan, gedwongen worden eerst naar rechts te rijden om de bocht naar links te kunnen nemen. Het zonder noodzaak voortdurend op een andere dan de linkerrijstrook blijven rijden, is in strijd met deze bepaling.

<sup>6</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17

**inhalen**

2. De bestuurder is verplicht behoorlijk uit te wijken :

I. **naar links:**

- a. bij het tegenkomen van andere weggebruikers, met dien verstande, dat, indien er geen uitwijkruimte is, degene voor wie zulks gezien de omstandigheden het minst bezwaar oplevert, zodanige maatregelen dient te nemen, dat de andere ongehinderd kan passeren;
- b. bij het ingehaald worden door andere weggebruikers ;

II. **naar rechts:**

bij het inhalen van een andere weggebruiker, tenzij zulks gevaar oplevert voor het tegemoetkomend of voor het van achteren naderend verkeer.

**Toelichting:** Er is sprake van inhalen als twee zich in dezelfde richting voortbewegende voertuigen elkaar naderen en vervolgens voorbijrijden, omdat het achterste voertuig sneller rijdt dan het voorste. De Hoge Raad stelde dat van inhalen niet alleen sprake is op het moment van “ het voorbijrijden” van een voorligger, maar dat de manoeuvre al aanvangt voor het voorbijrijden of passeren, bij het inlopen op een voorganger (H.R. 12-11-1966, VR 1967 no. 27). Ook het voorbijrijden van een voertuig dat wel aan het verkeer deelneemt maar door de bestuurder tot stilstand is gebracht (bijv. om voetgangers op een voetgangersoversteekplaats te laten oversteken) en het voorbijrijden van een bij een halte stoppende bus is inhalen. Een stilstaand voertuig daarentegen waarmee niet aan het verkeer wordt deelgenomen, bijv. een geparkeerde auto, wordt niet ingehaald, maar voorbijgereden of gepasseerd.

Hoewel niet uitdrukkelijk voorgeschreven moet een bestuurder voordat hij met inhalen begint, zich ervan overtuigen dat hij dit kan doen zonder gevaar of onnodige hinder voor andere weggebruikers te veroorzaken. Hij zal dan moeten letten op het hem van achteren naderende verkeer om te voorkomen dat hij gaat inhalen terwijl een ander bestuurder al is begonnen om hem in te halen. Ook het inhalen nabij onoverzichtelijke bochten en het inhalen op kruispunten moet als extra gevaarlijk worden beschouwd; in het bijzonder als het inhalen niet kan plaatsvinden zonder op het voor het tegemoetkomend verkeer bestemde weggedeelte te komen. Bij het inhalen moet ook rekening gehouden worden met het snelheidsverschil. Het inhalen met te gering snelheidsverschil heeft als gevolg dat gedurende lange tijd de weg geblokkeerd wordt en het inhalen door andere bestuurders belemmerd c.q. onmogelijk gemaakt wordt. De duur van het inhalen moet zoveel mogelijk beperkt worden en de bestuurder mag de maximumsnelheid niet overschrijden.

Tot de bij inhalen vereiste bijzondere voorzichtigheid behoort ook het tijdig aan andere weggebruikers kenbaar maken dat men gaat inhalen. Bestuurders moeten dit kenbaar maken door middel van de richtingaanwijzer of de arm. (art. 13). De richtingaanwijzer mag niet in werking worden gesteld als de mogelijkheid tot het veilig inhalen niet aanwezig is, om te voorkomen dat verwarring ontstaat.

3. Links en rechts inhalen is verboden, wanneer het in te halen voertuig stilstaat voor een voetgangersoversteekplaats, of deze langzaam nadert.

**Toelichting:** Bestuurders dienen bij het naderen van een voetgangersoversteekplaats hun aandacht te richten op de mogelijke aanwezigheid van voetgangers die daar oversteken of op het punt staan zulks te gaan doen. De aandacht zou teveel worden afgeleid ingeval inhalen aldaar in beginsel zou worden toegestaan.

4. Het is de inhalende weggebruiker verboden tijdens het inhalen te komen op dat gedeelte van de weg, dat bestemd is voor het verkeer uit de tegengestelde richting, vóór of op een kruising of splitsing van wegen of indien daardoor gevaar of belemmering ontstaat of kan ontstaan voor tegemoetkomend verkeer.

5. De ingehaald wordende weggebruiker mag zijn snelheid niet opvoeren. De inhalende weggebruiker mag zich na het inhalen niet eerder naar links begeven, dan uit een oogpunt van gevaar voor of belemmering van het ingehaalde verkeer verantwoord is.

**inhalen bij  
voetgangers-  
oversteekplaats**

**Toelichting:** De veiligheid van het verkeer vereist dat een bestuurder die rechts inhaalt, zoveel mogelijk behoorlijk naar rechts uitwijkt (lid b II). Met behoorlijk naar rechts uitwijken wordt een zodanig uitwijken bedoeld dat aan degene die ingehaald wordt, gelegenheid wordt gegeven normaal, zonder opgeschrikt of in het nauw gebracht te worden, zijn weg te vervolgen. H.R. 15-6-1965, VR no. 82. Tevens moet onder behoorlijk naar rechts uitwijken worden verstaan dat weliswaar zoveel mogelijk, maar niet meer dan noodzakelijk moet worden uitgeweken. De inhalende bestuurder dient daarbij niet alleen rekening te houden met zijn voertuig, maar ook met eventueel buiten het voertuig uitstekende voorwerpen of goederen. Na het inhalen moet een bestuurder, zodra dit mogelijk is zonder andere weggebruikers te hinderen, weer naar links gaan; hij mag een ander dus niet *snijden*. Vanwege de verplichting opgelegd in lid 1, tot zoveel mogelijk links houden, mag hij ook niet links blijven rijden. De bestuurder die ingehaald wordt en ingevolge lid bI al zoveel mogelijk links moet houden, zal zo nodig nog meer naar rechts moeten uitwijken. Hij mag zijn snelheid gedurende de inhaalmanoeuvre niet verhogen.

afslaan

6. Indien de bestuurder het zich langs dezelfde weg voortbewegend verkeer wenst te kruisen, dient hij andere rij- of voertuigen, van welke aard ook, die zich op die weg bevinden en hun richting bewaren, te laten voorgaan, ook bij kruisingen en vereniging van wegen.

**Toelichting:** Dit artikel spreekt van “voertuigen die zich op die weg bevinden”. Hieronder dient dan ook verstaan te worden het tegemoetkomend verkeer en het achteropkomende verkeer. Afslaan wil zeggen de oorspronkelijke rijrichting verlaten en in een andere richting verder gaan. Ook bij het afslaan om bijv. een inrit op te rijden moet men rechtdoorgaande weggebruikers voor laten gaan. Dit artikel geeft aan hoe een bestuurder tijdens het afslaan moet handelen ten aanzien van het zich op dezelfde weg bevindende verkeer. Het begrip “weg” waarover dit artikel spreekt is nader omschreven in artikel 1 bI. Zowel verharde als onverharde rijbanen vallen hieronder, evenals rijwielpaden enz. De bestuurder die een kruispunt nadert dat bestaat uit een kruising met een voorrangsweg, en vervolgens rechtsaf slaat om de voorrangsweg op te rijden, moet eveneens het verkeer dat hem tegemoetkomt en dus ook het kruispunt nadert, voor laten gaan, ook als dat tegemoetkomend verkeer zich niet op de voorrangsweg bevindt.

voorsorteren

7. Zij die tot het snelle verkeer behoren moeten, zij die tot het langzame verkeer behoren mogen, ingeval zij voornemens zijn op een kruising of splitsing van wegen rechtsaf te slaan, zich, bij de nadering van die kruising of splitsing naar de rechterzijde van het voor het verkeer uit hun richting bestemde weggedeelte begeven. Zij moeten daarbij de doorgang naast zich vrijlaten voor het tegemoetkomend verkeer en voor het verkeer dat zich naast hen bevindt of zo dicht achter hen, dat door dit veranderen van richting gevaar voor botsing zou ontstaan. Zij moeten hun voornemen tot verandering van richting tijdig kenbaar maken op de in artikel 13 omschreven wijze; bij zodanige kennisgeving is het aan het van achteren naderend verkeer verboden ter rechterzijde te passeren.

**Toelichting:** Als een bestuurder naar rechts wil afslaan, moet hij voorsorteren. Bij het naar rechts afslaan moet hij tijdig zoveel mogelijk aan de rechterzijde ( van de rijbaan) gaan rijden. Op een weg met tweerichtingsverkeer moet hij zoveel mogelijk tegen de wegas gaan rijden; op rijbanen bestemd voor bestuurders in één richting moet hij zoveel mogelijk rechts houden.

Voorsorteren voor langzaam verkeer is niet verplicht, wel toegestaan. Er kunnen namelijk omstandigheden zijn, bijv. op drukke wegen, waarbij met name het voorsorteren gevaarlijk kan zijn. Het voorsorteren op de wijze als hierboven omschreven geldt uiteraard niet als nabij een kruispunt voorsorteervakken op het wegdek zijn aangebracht waarvan d.m.v. pijlen is aangegeven hoe moet worden gereden.

voorrangs-voertuigen

8. De in de leden 1 tot en met 7 van dit artikel bedoelde weggebruikers zijn verplicht bij het naderen van motorrijtuigen ten dienste van de politie, de brandweer of een ziekeninrichting, voorzover bij hun nadering van een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht gebruik wordt gemaakt, aan deze motorrijtuigen de vrije doorgang te verlenen.

## Rijwiel en voetpaden.

### Artikel 8

1. Het is bestuurders met uitzondering van bestuurders van tweewielige rijwielen, tweewielige bromfietsen en driewielige rijwielen voor invaliden verboden een rijwielpad te volgen.  
**Toelichting:** Fietsers en bromfietzers moeten gebruik maken van het verplichte rijwielpad.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 4 van de Rijwet is het bestuurders verboden een voetpad te volgen.

## Verbod links of rechts afslaan.

### Artikel 9

Het is bestuurders verboden links onderscheidenlijk rechts af te slaan, waar zulks door de Minister is verboden en door een bord bedoeld in artikel 4 sub f is aangegeven.

## Voorrang.

### Artikel 10<sup>7</sup>

1. De bestuurder, die een splitsing, een kruising of een samenkomst van wegen nadert, zal in de eerste plaats bijzondere voorzorgen treffen ter vermijding van ongelukken, ook wanneer hij het recht van voorrang heeft.  
**voorrang**
2. Het verkeer op een weg, welke door de Minister als voorrangsweg is aangewezen en welke kruist of zich splitst van een weg, waarop een bord volgens één der modellen 11 of 12 van de bijlage is aangebracht, heeft voorrang boven het verkeer, dat het kruispunt of de splitsing nadert langs de weg, waarop één der genoemde borden is aangebracht.  
**voorrangsweg**  
**Toelichting:** Het komt voor dat voor een kruispunt waar het verkeer gewoonlijk wordt geregeld met verkeerslichten (art. 5 lid 1), verkeersborden zijn geplaatst die de voorrang op het betreffende kruispunt regelen. In de regel worden op dergelijke kruispunten de verkeerslichten 's nachts buiten werking gesteld. Het is de bedoeling dat genoemde verkeersborden dan worden nageleefd en dus voorrang wordt verleend, respectievelijk wordt gestopt en daarna voorrang wordt verleend aan de bestuurders op de kruisende weg. Ofschoon niet uitdrukkelijk bepaald kan uit de redactie van artikel 5 lid 2 afgeleid worden dat gedurende de tijd dat de verkeerslichten in werking zijn, het verkeerslicht boven het verkeersbord gaat.
3. De bestuurder die een kruising nadert langs een weg, waarop een bord volgens model 12 van de bijlage is aangebracht is verplicht te stoppen, alvorens de genaderde kruising of splitsing op te rijden of te gaan.  
**voorrang verlenen**  
**Toelichting:** Er is sprake van een kruising of splitsing als verschillende wegen elkaar kruisen of op elkaar aansluiten. Het gemeenschappelijk deel van die wegen noemt men het kruisings- of splitsingsvlak. Om te kunnen voldoen aan het bepaalde (voorrang verlenen) moeten bestuurders bij het naderen van een kruispunt hun snelheid zodanig regelen dat zij, indien nodig, nog voor het kruisings- of splitsingsvlak kunnen stoppen. In verband hiermee moeten zij rekening houden met de afstand welke zij nodig hebben om te reageren op hun waarneming (reactietijd), en de afstand welke daarna remmend zal worden afgelegd (afhankelijk van de remcapaciteit van het voertuig). Als blijkt dat een aanrijding is ontstaan of mede is te wijten aan een hoge snelheid waarmee een van links komende bestuurder het kruispunt oprijdt, dan is hij eveneens strafbaar (H.R. 15-6-1954, VR 1954 no. 51 en 11-6-1968 no.76)

De bestuurder aan wie voorrang wordt verleend, moet niet alleen kunnen doorrijden over het desbetreffende kruispunt, maar ook over de weg welke hij daarna inslaat.

<sup>7</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89, G.B. 1963 no. 101, S.B. 2005 no. 17.

Om die reden kan het nodig zijn dat meer dan het gemeenschappelijk kruisings-of splitsingsvlak moet worden vrijgelaten.

Vorrang verlenen houdt meer in dan alleen het vrijlaten van voldoende ruimte om de naderende bestuurder voor te laten gaan. Vorrang verlenen heeft betrekking op het hele rijgedrag dat van een goede bestuurder mag worden verwacht. Hij kan niet volstaan met de nodige ruimte voor anderen vrij te laten. Hij moet het kruispunt ook zodanig naderen, dat bij degenen die voorrang hebben het vertrouwen wordt gewekt dat aan hen voorrang zal worden verleend.

Een bestuurder die snel een kruispunt nadert en pas op het laatste moment stopt, wekt bij de voorrangsgerechtigde bestuurders de indruk dat hij niet aan de voorrangsverplichtingen zal voldoen. Hij maakt zich dan schuldig aan het niet verlenen van voorrang dan wel- afhankelijk van de omstandigheden- aan overtreding van art. 2 Rijkswet. Hij stelt immers de bestuurders die hij voorrang moet verlenen niet in staat ongehinderd hun weg te vervolgen. Ten aanzien van het voorrang verlenen maakt het geen verschil of de van links komende bestuurder ter plaatse mag rijden. Ook als de bestuurder niet op de betreffende weg mag rijden in de richting van het kruispunt (bijv. op grond van een gesloten verklaring van die weg), dan moet hem toch voorrang worden verleend. Vorrang komt derhalve niet alleen toe aan legaal, maar ook aan illegaal verkeer, aldus de H.R. 19-6-1956, V.R.1956 no. 75.

In het geval dat een van links komende bestuurder het kruispunt achteruitrijdende nadert, komt het recht van voorrang hem **niet** toe. (H.R. 25-3-1969, VR no.100). Bij het achteruitrijden moet de desbetreffende bestuurder het overig verkeer ingevolge art. 15 b, voor laten gaan.

4. Indien het een samenkomst van wegen betreft waarvan de ene ter plaatse eindigt en de andere als doorgaande weg moet worden beschouwd, z.g. T -kruising, zal indien geen andere aanwijzingen zijn gegeven, aan de bestuurder op de doorgaande weg voorrang worden verleend.

**verharde en  
onverharde  
wegen**

5. Bij kruisingen of splitsingen van een verharde weg en een onverharde weg, heeft het verkeer op de verharde weg, voorrang boven het verkeer op de onverharde weg, met dien verstande dat bij z.g. T -kruisingen, indien geen andere aanwijzingen zijn gegeven, het verkeer op de doorgaande weg steeds voorrang heeft.

**Toelichting:** Als een verharde weg een onverharde weg kruist, moeten bestuurders op de onverharde weg voorrang verlenen aan alle bestuurders op de verharde weg. Van de begrippen verharde en onverharde weg geeft art.1 b onder II en III een Blijkens H.R. 23-3-1970, VR 1970 no. 125) moet een weg waarvan het wegdek volgens de normale eisen van het rijverkeer is verhard (grindweg), als verharde weg worden beschouwd, ook al bestaat dat wegdek niet uit beton, asfalt of klinkersstenen of kasseien. Evenzo geldt een weg zonder verhard wegdek, ook al is er ter bevordering van de begaanbaarheid of de instandhouding enige harding daarop aangebracht, als een verharde weg.

6. Overigens heeft het verkeer van links voorrang.

**Toelichting:** Dit lid gebiedt bestuurders om aan voor hen van links komende bestuurders voorrang te verlenen. Vorrang verlenen betekent de betrokken bestuurders in staat stellen ongehinderd hun weg te vervolgen. Dit houdt ook in dat op kruispunten van gelijke orde aan iedere bestuurder van links voorrang verleend moet worden.

7. In afwijking van het bepaalde in de leden 2, 4, 5 en 6 van dit artikel hebben treinen, trams of andere langs spoorstaven voortbewogen rij- of voertuigen, voorts motorrijtuigen ten dienste van de politie en de brandweer, een ziekeninrichting - één en ander voorzover de bestuurders daarvan bij nadering van een kruising of splitsing van wegen gebruik maken van een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht - begrafenisstoeten, militairen en politie colonnes, voorrang boven het overige verkeer. De genoemde categorieën hebben in de volgorde waarin zij zijn opgesomd, voorrang boven elkander.

**voorrangs-  
voertuigen**

**Toelichting:** Alle weggebruikers, dus ook voetgangers, zijn verplicht om de zogenoemde “voorrangvoertuigen” voorrang te verlenen, dus ook op kruispunten. Ten aanzien van de bestuurders van motorrijtuigen ten dienste van politie, brandweer en ziekeninrichtingen geldt dat deze bij nadering van het kruispunt kenbaar moeten maken dat zij een dringende taak vervullen door een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht te voeren.

### **Politievoertuigen, brandweer- en ambulancewagens.**

Artikel 11<sup>8</sup>

### **Stoppen, snelheid verminderen, wegrijden.**

Artikel 12<sup>9</sup>

1. Bestuurders van rij- of voertuigen mogen slechts op zodanige wijze stoppen of wegrijden dat het verkeer niet gehinderd wordt.
2. Zij moeten in geval zij voornemens zijn te stoppen of snelheid te verminderen tijdig en op duidelijk zichtbare wijze dat voornemen kenbaar maken aan het verkeer dat zich achter hen bevindt.
3. Bestuurders zijn verplicht, daar waar het verkeer moet stilhouden, zich in volgorde van aankomst op te stellen in dier voege dat het voor het verkeer uit de tegengestelde richting bestemde gedeelte van de rijbaan wordt vrijgelaten en dat het langzame verkeer zich aan de uiterste linkerkant van het voor hen bestemde weggedeelte opstelt en waar de beschikbare wegbreedte dit toelaat voldoende ruimte van het voor het verkeer in zijn rijrichting bestemde gedeelte van de rijbaan vrijlaat voor het snelle verkeer.
4. Onverminderd het bepaalde in lid 3 is de bestuurder, die moet stoppen bij een kruising of splitsing van wegen, verplicht te stoppen voor de stopstreep of voetgangersoversteekplaats en binnen het vak hetwelk ter plaatse op het wegdek voor het verkeer in de richting waarheen de bestuurder zich wil begeven is aangebracht. Indien deze aanwijzingen ter plaatse niet zijn gegeven, dient het gedeelte van de rijbaan bestemd voor het verkeer uit zijwaartse richting te worden vrijgelaten.

**blokkeren van kruispunten**

**Toelichting:** Kruisingen en splitsingen van wegen moeten zoveel mogelijk vrijgehouden worden. Een bestuurder moet derhalve, voordat hij een kruispunt oprijdt zich ervan overtuigen dat hij dit geheel kan oversteken, danwel zich op het kruispunt bijv. tussen de kruisende verkeersstromen, zodanig kan opstellen dat het kruispunt niet wordt geblokkeerd. Bij het ontbreken van voldoende opstelruimte mag een bestuurder die voorrang krijgt van bestuurders van rechts, het kruispunt dus niet oprijden om van die voorrang gebruik te maken, wanneer hij daarbij de bestuurders van links voorrang moet verlenen. Hij zal daardoor immers het van rechts komende verkeer blokkeren.

5. Bestuurders betrachten de naar omstandigheden geboden voorzichtigheid ten aanzien van de zich op de weg bevindende voetgangers.

**voor laten gaan van voetgangers, blinden enz.**

**Toelichting:** Alle bestuurders moeten voetgangers op de weg en overal waar dit nodig blijkt te zijn voor laten gaan. Voor blinden geldt de bescherming alleen als zij voorzien zijn van een blinde stok ( witte stok met één of meer rode bandjes). Met betrekking tot personen die zich moeilijk voortbewegen, moet in eerste instantie gedacht worden aan invaliden en hoogbejaarden.

6. Zij verlenen blinden, voorzien van een blindenstok, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen, ongehinderde doorgang.

<sup>8</sup> Vervallen bij G.B. 1965 no. 120.

<sup>9</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89, S.B. 1981 no. 152.



## Richtingverandering.

### Artikel 13<sup>10</sup>

#### richting aangeven

Bestuurders, die van richting wensen te veranderen, zijn verplicht tijdig en op duidelijk zichtbare wijze het voornemen daartoe kenbaar te maken, door een duidelijk teken, te geven voor zover het motorrijtuigen betreft bedoeld in de artikelen 29 en 31b, met de aldaar voorgeschreven richtingaanwijzers en overigens door het goed zichtbaar uitsteken van één der armen of stok of ander voorwerp.

**Toelichting:** Alvorens van richting te veranderen moeten bestuurders een teken van richting verandering geven. Zij kunnen dit doen d.m.v. de richtingaanwijzer, wat bij motorvoertuigen gebruikelijk is of door het uitsteken van hun arm, bijv. voor fietsers of bromfietsers. Er wordt niet omschreven wanneer het teken mag/ moet beginnen; ook niet wanneer het moet ophouden. Het niet tijdig richting aangeven en het niet daarna weer tijdig beëindigen ervan kan vallen onder de algemene bepaling ( art. 2 Rijwet).

Een bestuurder die een weg volgt met een kromming of een scherpe bocht is niet verplicht de hierdoor veroorzaakte richtingverandering kenbaar te maken omdat hij het verloop van de weg volgt. Als in zo'n bocht of kromming een secundaire weg op de hoofdweg uitmondt, moet hij wel richting aangeven. Hij heeft dan namelijk de keus om óf de hoofdweg te volgen óf via de secundaire weg verder te rijden. (H.R.16-6-1953, VR 1953 no. 45).

## Naast elkaar rijden.

### Artikel 13 a<sup>11</sup>

Tenzij bij het inhalen en ingehaald worden is het de bestuurder van een rij- of voertuig verboden naast een ander rij- of voertuig te rijden, behoudens het bepaalde in artikel 42.

## Verbod stilstaan.

### Artikel 14<sup>12</sup>

1. Het is de bestuurder verboden hetgeen door hem wordt bestuurd of geleid wordt te doen of te laten stilstaan :
  - a. zodanig dat de vrijheid van het verkeer daardoor meer dan nodig wordt belemmerd of de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht;
  - b. anders dan aan de uiterste linkerzijde van de weg in zijn rijrichting;
  - c. op wegen of weggedeelten waarvoor een stopverbod geldt, of gedurende de tijd waarvoor zodanig verbod geldt, één en ander aangegeven door een bord volgens de modellen 30 t/m 32 van de bijlage;
  - d. op een afstand van minder dan 12 meter van een bord met aanduiding van een bushalte; dit verbod geldt niet voor de bestuurder van een autobus waarvoor die halte is aangewezen;

---

<sup>10</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>11</sup> Ingevoegd bij G.B. 1960 no. 89.

<sup>12</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89, G.B. 1965 no. 39, S.B. 1981 no. 13.

- e. binnen een afstand van 12 meter van een aan de andere zijde van de weg stilstaand rij- of voertuig, gemeten tussen de dichtstbij van elkander gelegen delen van bedoelde rij- of voertuigen, tenzij zoveel ruimte overblijft dat twee vierwielige motorrijtuigen van normale afmetingen zonder bezwaar elkaar kunnen passeren;
  - f. op wegen ter plaatse waar een andere weg daarop uitloopt of zich afsplitst en binnen 12 meter voor of na kruisingen, splitsingen of verenigingen van wegen gerekend vanaf de hoek, waar de rijbaankanten of hun verlengden elkaar raken;
  - g. binnen de ruimte die in beslag wordt genomen door het verkeer langs spoorstaven ;
  - h. op een brug ;
  - i. op rijbanen, naast of op een afstand van minder dan 6 m van een verkeersheuvel of minder dan 12 meter van een opgebroken of afgesloten weggedeelte.
  - j. op de rijbaan ter hoogte van een doorgetrokken streep of van een vak, indien de vrije ruimte tussen het stilstaand voertuig en de streep of het vak minder dan 3 meter bedraagt.
2. Indien rails van een trein of tram lopen aan de linkerzijde van de weg of een stopverbod voor die zijde van de weg bestaat, mag aan de uiterste rechterzijde worden gestopt, behoudens indien een stopverbod voor die zijde bestaat.

**Toelichting:** Het in de loop der jaren toegenomen aantal motorvoertuigen heeft tot verschillende problemen geleid. Een van die problemen is de steeds grotere behoefte aan ruimte. Veel wegen zijn niet berekend op het moderne drukke verkeer. Het ruimtegebrek geldt niet alleen voor het rijdende, maar in nog grotere mate voor het stilstaande verkeer. Iedere bestuurder zoekt zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming een mogelijkheid om zijn voertuig te parkeren. Een stilstaand voertuig onttrekt ruimte aan het rijdende verkeer en in veel gevallen hindert dit het verkeer in belangrijke mate. Bij het tot stilstand brengen van een voertuig (stoppen) kan onderscheid gemaakt worden in:

1. gedwongen stoppen om verkeerstechnische redenen, bijv. achter in een file, en
2. vrijwillig stoppen en daarna het voertuig al dan niet laten staan.

**Ad. 1** Het komt vaak voor dat een bestuurder verplicht is om te stoppen omdat de loop van het verkeer daartoe noodzaakt, bijv. bij verkeerslichten, om voorrang te verlenen of omdat het verkeer waar men zich tussen bevindt om welke reden dan ook stilstaat. Voor situaties van gedwongen stoppen, zijn in het Rijbesluit geen specifieke voorschriften of geboden gegeven. Uit de algemene bepaling in de Rijwet (art.2) vloeit echter voort dat bij het gedwongen stoppen verschillende zaken in acht moeten worden genomen. Teneinde de doorgang voor andere weggebruikers niet te blokkeren moeten de volgende plaatsen worden vrijgelaten:

- a. Het weggedeelte bestemd voor het verkeer uit tegengestelde richting m.a.w. de rechterweghelft;
- b. Voetgangersoversteekplaatsen;
- c. Oversteekplaatsen voor fietsers;
- d. Op kruispunten de doorgang voor het dwarsverkeer ( zie in dit verband art. 12 lid 4).

Een bestuurder blijft bij het stoppen om verkeerstechnische redenen verkeersdeelnemer.

**Ad. 2** Het vrijwillig tot stilstand brengen van een motorvoertuig (niet gedwongen door verkeerstechnische redenen) kan om meerdere redenen plaatsinden: om het voertuig te laten stilstaan (al of niet om te parkeren) of alleen maar om even te stoppen(bijv. om aan iemand de weg te vragen) en daarna weer door te rijden. Het laten stilstaan van een voertuig mag alleen aan de linkerzijde van de weg.

In dit artikel worden een aantal plaatsen genoemd waar een bestuurder zijn voertuig niet mag laten stilstaan, m.a.w. plaatsen waar een verbod geldt om een voertuig te laten stilstaan. Hierbij gaat het niet om het al of niet voor langere tijd laten stilstaan. Het begrip “ laten stilstaan” omvat namelijk zowel het kort als lang stilstaan, ongeacht hoe lang en voor welk doel; het omvat dus ook het laten stilstaan om te laden, te lossen of personen te laten in- of uitstappen.



**Wachtverbod.**Artikel 15<sup>13</sup>

1. Het is verboden rij- of voertuigen te doen of te laten staan anders dan gedurende de tijd, die nodig is en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen:
  - a. op wegen of weggedeelten waarvoor een wachtverbod is gesteld of gedurende de tijd, waarvoor een zodanig verbod is gesteld aangegeven door een bord volgens de modellen 33 t/m 35.
  - b. aan die zijde van de rijbaan, waarlangs parkeergelegenheden zijn aangebracht, vóór die parkeergelegenheden en op een afstand van minder dan 12 meter aan weerszijden daarvan;
  - c. voor een uitrit.
2. Indien rails van een trein of tram lopen aan de linkerzijde van de weg gerekend in de rijrichting of een wachtverbod voor die zijde van de weg bestaat, mag aan de uiterste rechterzijde worden gewacht, behoudens indien een wachtverbod voor die zijde bestaat.

**Stilstaan en wachten autobussen.**Artikel 15 a<sup>14</sup>

1. Indien op een weg of weggedeelte een bushalte is geplaatst, is de bestuurder van een autobus verplicht zijn motorrijtuig voor het in- of uitstappen van personen, of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen, te doen stilstaan bij die bushalte, welke door de Minister op die weg of dat weggedeelte voor die bus mocht zijn aangewezen en binnen het vak, hetwelk ter afbakening van die bushalte op het wegdek is aangebracht.
2. Indien een bord volgens één der modellen 30 t/ m 35 van de bijlage ter aanduiding van een stop- of wachtverbod, is voorzien van een onderbord volgens model 60 van de bijlage met het opschrift: "AUTOBUSSEN" is het de bestuurder van een autobus verboden, het door hem bestuurde motorrijtuig op de weg of weggedeelte, waarvoor dat verbod geldt, te doen of te laten stilstaan anders dan bij een bushalte die door de Minister voor die bus mocht zijn aangewezen, en binnen het vak, hetwelk ter afbakening van die bushalte op het wegdek is aangebracht, en voorts, ingeval van een wachtverbod, anders dan gedurende de tijd, die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen, blijven de voor de bestuurders van andere rij- of voertuigen dat stop- of wachtverbod buiten toepassing.
3. Indien een bord volgens een der modellen 30 t/m 35 van de bijlage, ter aanduiding van een stop- of wachtverbod, is voorzien van een onderbord volgens model 60 van de bijlage met het opschrift: "AUTOBUSSEN TOEGESTAAN", is het de bestuurder van een autobus verboden, het door hem bestuurde motorrijtuig op de weg of het weggedeelte, waarvoor dat verbod geldt, te doen of te laten stilstaan anders dan bij een bushalte, dat door de Minister voor die bus mocht zijn aangewezen, en binnen het vak, hetwelk ter afbakening van die bushalte op het wegdek is aangebracht, blijven de voor de bestuurders van andere rij- of voertuigen dat stop- of wachtverbod onverminderd van kracht.

---

<sup>13</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89.

<sup>14</sup> Ingev. bij G.B. 1965 no. 39; Gew. bij G.B. 1974 no. 53.

## Achteruit rijden.

### Artikel 15 b<sup>15</sup>

Bestuurders mogen slechts stapvoets en langs die zijde van de rijbaan achteruit rijden waar hetgeen door hen bestuurd of geleid wordt zich vóór het achteruit rijden bevond en slechts voor zover zulks mogelijk is zonder dat gevaar of hinder voor andere weggebruikers ontstaat of schade wordt aangebracht.

## Laden, lossen, breedte voertuigen.

### Artikel 16<sup>16</sup>

1. Het is de bestuurder van een rij- of voertuig verboden op de weg te laden of te lossen, te doen laden of te doen lossen, indien zulks elders zonder ernstige bezwaren kan geschieden.
2. De lading van een rij- of voertuig dient zodanig te zijn gestuwd en geplaatst, dat daardoor geen schade of gevaar wordt of kan worden veroorzaakt. De lading mag de bedrijfszekerheid van het rij- of voertuig niet verminderen.
3. Zowel aan de naar achter als aan de naar voren uitstekende lading van een rij- of voertuig moet, op een hoogte van tenminste 30 cm en van ten hoogste 125 cm boven de begane grond, zoveel mogelijk aan het uiterste einde, een rode vlag (afmetingen tenminste 40 X 40 cm) en bij nacht een naar alle zijden lichtuitstralende lantaarn zijn aangebracht, welk licht wit moet zijn, indien de lantaarn aan de voorzijde en rood, indien de lantaarn aan de achterzijde is bevestigd.
4. De aan de zijkanten uitstekende lading of de laadbak of bagagedrager van een rij- of voertuig met niet meer dan twee achter elkander bevestigde wielen, mag niet breder zijn dan de stuurkruk. De uitstekende lading of de laadbak bij een rij- of voertuig op meer dan twee wielen mag niet breder zijn dan nagenoeg de afstand tussen de twee uiterste om dezelfde as draaiende wielen.
5. Onverminderd het bepaalde in de leden 1 tot met 4 van dit artikel en artikel 31e kan door de Minister worden bepaald:
  - a. aan welke eisen motorrijtuigen waarmee een bepaalde soort lading wordt vervoerd, moeten voldoen en hoe de belading dient te geschieden;
  - b. over welke wegen en bruggen met een motorrijtuig niet mag worden gereden, indien met dat motorrijtuig een bepaalde soort lading wordt vervoerd.
6. De in lid 5 van dit artikel bedoelde lading wordt vastgesteld bij de in het betreffende lid bedoelde beschikking.

**\* Toelichting:** Het transport van bepaalde soorten lading ( hout, grind, zand, afval etc.) kan een gevaar vormen voor de andere weggebruikers, indien het motorrijtuig dat daarvoor wordt gebruikt niet de juiste technische voorzieningen heeft. De Minister kan voor het transport van elk type lading technische eisen vaststellen waaraan het motorvoertuig dat daarvoor gebruikt wordt, moet voldoen en hoe de belading dient te geschieden. Indien in het kader van de bescherming van de weginfrastructuur of de veiligheid van de andere weggebruikers het noodzakelijk is dat een verbod moet worden opgelegd voor het transport van bepaalde soorten lading over bepaalde wegen heeft de Minister daartoe ook de mogelijkheid.

*\*Nota van Toelichting SB 2005 no. 17*

<sup>15</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89; Gew. en vernummerd bij G.B. 1965 no. 39.

<sup>16</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17

## **In- en uitritten, openen portieren.**

### Artikel 17

1. Het in- of uitrijden van erven of in- of uitritten dient op zodanige wijze te geschieden, dat het verkeer op de weg daardoor niet wordt gehinderd.

**Toelichting:** Het Rijbesluit zegt niet wat onder de begrippen erven, in- en uitritten moet worden verstaan. In de eerste plaats is er sprake van een in- of uitrit als het gaat om de voorvoertuigen bestemde toegang tot of de uitgang van een gebouw of besloten erf. Als er geen sprake is van een in- of uitrit dan betreft het twee elkaar kruisende wegen die een kruispunt vormen waar de normale voorrangsregels gelden.

2. Het is verboden een portier van een rij- of voertuig te openen of geopend te laten, indien daardoor de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht of de vrijheid van het verkeer wordt belemmerd.

## **Gesloten verklaring.**

### Artikel 18

Het is iedere weggebruiker verboden over een weg of een weggedeelte te rijden -of te gaan in strijd met een gesloten verklaring door het in artikel 6 bevoegd verklaarde gezag, zoals deze gesloten verklaring is aangegeven door een bord als bedoeld in artikel 4, sub e.

**Toelichting:** Ook parkeren en het stilstaan op een weg met zodanige geslotenverklaring is verboden.

## **Gescheiden rijbanen.**

### Artikel 18 a<sup>17</sup>

Onverminderd het bepaalde in artikel 18 moeten bestuurders wanneer twee gelijkwaardige rijbanen op een afstand van niet meer dan twintig meter naast elkander liggen en gescheiden zijn door verkeersstroken, berm, verhoogde afscheidingen, bomen, beplantingen, perken, plantsoenen, grachten, de in hun richting links gelegen rijbaan volgen.

## **Inhaal – verbod.**

### Artikel 19<sup>18</sup>

Het is de bestuurder van een motorrijtuig op meer dan twee wielen verboden een ander motorrijtuig op meer dan twee wielen in te halen op wegen of weggedeelten waar zulks door het in artikel 6 bevoegd verklaarde gezag is verboden en door een bord als bedoeld in artikel 4, sub g is aangegeven.

## **Doorgaan – verbod.**

### Artikel 20

Het is bestuurders verboden een weg of weggedeelte, waarvoor een doorgaan verbod voor hun rijrichting door het bevoegde gezag is gesteld en ter plaatse door een bord als bedoeld in artikel 4 sub h is aangegeven, in te rijden of te gaan wanneer een rij- of voertuig, rij- of trekdiervoertuig of vee uit tegengestelde richting die weg of dat weggedeelte is genaderd dan wel zich daarop bevindt. Het is hun bovendien verboden zich zodanig voor die weg of dat weggedeelte op te houden, dat het uit de tegengestelde richting naderend verkeer hinder ondervindt bij het verlaten daarvan.

<sup>17</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89

<sup>18</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89

## Verplichte rijrichting.

### Artikel 21

De bestuurder is verplicht aan een aanwijzing voor de te volgen richting door het bevoegde gezag gegeven en ter plaatse door een bord als bedoeld in artikel 4 sub m aangegeven, gevolg te geven.

## Bijzonder vervoer.

### Artikel 22

- vergunning DC**
1. Voor gebruik van de weg, waarbij deze meer dan gewoonlijk in beslag wordt genomen, is vergunning vereist van de Districts-Commissaris (sen) in wiens (wier) ressort(en) de weg waarover het vervoer zal plaats vinden, gelegen is.
  2. Meer dan gewoonlijk wordt de weg in beslag genomen :
    - a. indien de uitstekende lading breder is dan nagenoeg de afstand tussen de twee uiterste om dezelfde as draaiende wielen ;
    - b. indien de snelheid zo traag is, dat verkeersstagnatie te vrezen is;
    - c. indien het bijzondere voertuigen betreft, welke niet voor het wegverkeer bestemd zijn.

## Wedstrijden.

### Artikel 22 a<sup>19</sup>

- wedstrijden**
1. Het is verboden zonder vergunning van de betrokken Districts-Commissaris op een weg een wedstrijd met voertuigen of dieren te houden of daaraan deel te nemen.
  2. Onder wedstrijd wordt, voor de toepassing van dit artikel, verstaan elk rijden ter vaststelling of vergelijking met prestaties, hetzij van de deelnemers, hetzij van de voertuigen of dieren.
  3. Als deelnemer wordt beschouwd de bestuurder van een voertuig of dier, waarmede aan een wedstrijd wordt deel genomen en de eigenaar of houder van een voertuig of dier, die daarmede aan een wedstrijd doet of laat deelnemen.

## Colonne, optochten en begrafenisstoeten.

### Artikel 23

1. Het is de bestuurder verboden op enigerlei wijze de orde van een politie -of militaire troep, een begrafenisstoet of een geoorloofde optocht te verstoren of de geregelde voortgang daarvan te belemmeren.

**Toelichting:** Dit artikel verbiedt bestuurders de orde van een politie of militaire troep, een begrafenisstoet of een geoorloofde optocht te verstoren of de geregelde voortgang daarvan te belemmeren. Dit verbod is wenselijk uit een oogpunt van verkeersveiligheid. Dit verbod geldt niet alleen op kruispunten maar overal, dus bijv. ook bij een uitrit. Tevens geldt ingevolge art. 5 lid 3 dat deze groepen bij verkeerslichten mogen blijven doorgaan als ze bij groen licht zijn begonnen te passeren; ook als daarna een andere kleur zichtbaar is geworden, mogen zij blijven doorgaan.

---

<sup>19</sup> Ingev. bij G.B. 1965 no. 67.

**Begrafenis-  
stoet**

2. Bij het tegenkomen van een begrafenisstoet moet de bestuurder aan de uiterste linkerzijde van de rijweg in zijn richting stilstaan, totdat de lijkwagen is gepasseerd.

**Hinder door motorrijtuigen**

Artikel 24<sup>20</sup>

Degene die een motorrijtuig bestuurt, is verplicht er voor te zorgen dat een andere weggebruiker niet gehinderd kan worden door rook of damp van zijn motorrijtuig.

**Verwarring stichtende voorwerpen of inrichtingen.**

Artikel 24 a<sup>21</sup>

Het is verboden voorwerpen of inrichtingen, van welke aard ook, welke aanleiding tot verwarring zouden kunnen geven met verkeerstekens of welke afbreuk zouden kunnen doen aan de uitwerking daarvan, op, langs of boven de wegen aan te brengen, te doen aanbrengen of te houden.

**Keuring motorrijtuigen.**

Artikel 25<sup>22</sup>

**eerste  
keuring**

1. Motorrijtuigen zomede aanhangwagens en opleggers, worden alvorens in gebruik te worden genomen door de eigenaar of houder voor keuring, zijnde de eerste keuring, ter beschikking gesteld van een door de Minister aangewezen commissie; aan de commissie kunnen door de Minister ook andere taken worden toebedeeld.
2. Motorrijtuigen van de overheid worden na de eerste keuring één keer per jaar, te rekenen vanaf de dag der laatste keuring, voor herkeuring ter beschikking gesteld van de in lid 1 van dit artikel bedoelde commissie.
3. De eigenaar of houder van een motorrijtuig, aanhangwagen of oplegger, betaalt voor de keuring of herkeuring het volgende tarief.
 

Eerste keuring:		
a.	een bromfiets	SRD 30,-
b.	een motorrijtuig op twee of drie wielen met of zonder zijspan niet zijnde een bromfiets	SRD 45,-
c.	personenauto	SRD 60,-
d.	een vrachtauto, trekker of autobus waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen niet groter is dan 3500 kg	SRD 75,-
e.	een vrachtauto, trekker of autobus waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen groter is dan 3500 kg.	SRD 80,-
f.	een aanhangwagen of oplegger waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen niet groter is dan 3500 kg.	SRD 60,-
g.	een aanhangwagen of oplegger waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen groter is dan 3500 kg	SRD 70,-
h.	andere motorrijtuigen	SRD 60,-

<sup>20</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>21</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89.

<sup>22</sup> Gew. bij S.B. 1977 no. 29, S.B. 1989 no. 31, S.B. 1997 no. 36, S.B. 2005 no. 17.

- keuringsbewijs**
- |    |   |          |
|----|---|----------|
|    | Herkeuring:   |          |
| a. | een bromfiets   | SRD 25,- |
| b. | een motorrijtuig op twee of drie wielen met of zonder zijspan niet zijnde een bromfiets                                   | SRD 40,- |
| c. | een personenauto  | SRD 55,- |
| d. | een vrachtauto, trekker of autobus waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen niet groter is dan 3500 kg | SRD 70,- |
| e. | een vrachtauto, trekker of autobus waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen groter is dan 3500 kg.     | SRD 75,- |
| f. | een aanhangwagen of oplegger waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen niet groter is dan 3500 kg       | SRD 55,- |
| g. | een aanhangwagen of oplegger waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen groter is dan 3500 kg            | SRD 65,- |
| h. | andere motorrijtuigen   | SRD 55,- |
| i. | afgifte van een afschrift van een keuringsbewijs  | SRD 25,- |
| j. | herkeuring in beroep.   | SRD 55,- |
4. Bij de keuring of herkeuring wordt aan de houder of eigenaar van het motorrijtuig een keuringsbewijs verstrekt, waarvan het model door de Minister wordt vastgesteld. Door de Commissie wordt, met inachtneming van de door de Minister gegeven richtlijnen, vastgesteld het maximum aantal personen dat in of op het motorrijtuig vervoerd mag worden.
- Toelichting:** Nadat een voertuig is goedgekeurd wordt een keuringsbewijs afgegeven volgens een vastgesteld model.
- Voor de nakoming van de verplichting tot keuring en het bepaalde over het keuringsbewijs zijn aansprakelijk:
- de eigenaar of houder van een voertuig, en
  - als daarmee over de weg wordt gereden, de bestuurder (art. 28)
5. De eigenaars of houders van motorrijtuigen zijn tot herkeuring verplicht zodra door de politie tot herkeuring last wordt gegeven.
6. Het is verboden zich op een weg te bevinden met een motorrijtuig dat niet voldoet aan de vastgestelde eisen of met een motorrijtuig hetwelk is afgekeurd of niet aan keuring of herkeuring als bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel en artikel 25a lid 1 onderworpen is geweest of waarmede meerdere personen worden vervoerd dan krachtens lid 4 van dit artikel is toegelaten.
- \* **Toelichting:** Jarenlang zijn motorrijtuigen gekeurd en herkeurd door een door de Minister van Justitie en Politie aangewezen keuringscommissie bestaande uit ambtenaren van het Kops Politie Suriname die bij beschikking werden benoemd. Door het steeds groeiend aantal voertuigen dat aan het verkeer ging deelnemen en voorts door het verouderd geraakt keuringssysteem kon deze keuringscommissie de keuring van aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen niet langer op een adequate wijze uitvoeren, hetgeen niet zonder gevolgen bleef voor de verkeersveiligheid. Verandering van deze situatie werd, mede door de technologische ontwikkelingen op dit gebied, een dringende noodzaak. Thans wordt de herkeuring van particuliere motorrijtuigen ( personenauto's, bussen, vrachtwagens en andere motorrijtuigen, aanhangwagens, opleggers en tractoren (art. 25a) door de Minister uitbesteed aan particuliere keuringsinstanties, terwijl een door de Minister aangewezen rechtspersoonlijkheid bezittende instelling wordt aangewezen om als non- profit organisatie deze herkeuringen van particuliere motorvoertuigen te coördineren.
- De herkeuringen zullen worden uitgevoerd door keuringsinstanties die op voordracht van de instelling, door de Minister worden erkend, waarna zij worden ingeschreven bij de instelling en zodoende onder toezicht van die instelling komen te staan.

Bij de voordracht van bedoelde keuringsinstanties wordt rekening gehouden met de geografische ligging, zodat de keuringsfaciliteiten verspreid over Paramaribo, maar ook in de districten voorkomen. Hierdoor wordt het voor bezitters van motorrijtuigen makkelijker om zich bij een keurmeester in een voor hen vertrouwde omgeving aan te melden. Een ander voordeel bij dit systeem is de mogelijkheid om tijdens de keuring geconstateerde gebreken aan het voertuig ter plaatse te doen repareren, aangezien de keuringsinstanties over het algemeen garagehouders of monteursbedrijven zullen zijn. De keuringscommissie van het Korps Politie Suriname blijft belast met de uitvoering van de eerste keuring van motorrijtuigen, met de herkeuring van overheidsvoertuigen en zal voorts als keuringsinstantie in de zin van art. 25 a dienst doen.

*\*Nota van Toelichting SB 2005 no. 17*

#### Artikel 25 a <sup>23</sup>

##### periodieke keuring

1. Andere motorrijtuigen dan die bedoeld in artikel 25 lid 2, worden na de eerste keuring telkens één keer per jaar, te rekenen vanaf de dag der laatste keuring, door de eigenaar of houder voor herkeuring ter beschikking gesteld van de in artikel 25 lid 1 bedoelde Commissie of een der door de Minister erkende keuringsinstanties die ingeschreven is bij de door de Minister aangewezen rechtspersoonlijkheid bezittende instelling, welke instelling onder andere belast wordt met het toezicht en de controle op de keuringsinstanties.

**Toelichting:** Als motorrijtuigen aan de gestelde eisen voldoen, worden zij tot het verkeer op de weg toegelaten. Door het gebruik ontstaat echter slijtage en kunnen gebreken ontstaan die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen. Om deze voertuigen in een zo goed mogelijke staat te houden bestaat de periodieke keuringsplicht. Periodieke keuring mag slechts plaatsvinden door instanties die door de Minister daartoe zijn erkend ( lid 3). De erkenning houdt in dat zij voor een goedgekeurd voertuig een keuringsbewijs mogen afgeven. Een uitzondering geldt voor voertuigen van de overheid.( art. 25 lid 2).

De verplichting tot keuring geldt niet zolang de datum van eerste toelating van het voertuig nog geen jaar is verstreken.

##### keuringsinstanties

2. De taken, bevoegdheden en andere regelingen met betrekking tot de in lid 1 van dit artikel bedoelde instelling, worden nader door de Minister vastgesteld.
3. Het bedrag dat door de keuringsinstanties per keuring aan de staat en de in lid 1 van dit artikel bedoelde instelling moet worden afgedragen, de regelingen inzake de erkenning van keuringsinstanties en de procedure regelingen inzake de in dit artikel bedoelde keuring van motorrijtuigen, worden door de Minister vastgesteld.

#### Artikel 25 b <sup>24</sup>

##### uitzondering inzake keuring

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 25 lid 2 en 25a lid 1, worden motorrijtuigen die nieuw van de fabriek afkomstig zijn twee jaren na de eerste keuring en daarna één keer per jaar, te rekenen van de dag der laatste keuring, door de eigenaar of houder voor herkeuring ter beschikking gesteld van de in artikel 25 lid 1 en artikel 25a lid 1 bedoelde commissie of de in artikel 25a lid 1 bedoelde keuringsinstanties.

#### Maximum snelheid

##### verharde wegen binnen bebouwde kommen

#### Artikel 26 <sup>25</sup>

- I. Onverminderd het bepaalde in artikel 2 van de "Rijwet 1971 " en behoudens het bepaalde bij artikel 27, bedraagt de maximumsnelheid op :

<sup>23</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>24</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>25</sup> Gew. Bij S.B. 1977 no. 29, S.B. 1981 no 152, S.B. 2005 no. 17.

**verharde wegen  
buiten  
bebouwde  
kommen**

- a. verharde wegen binnen bebouwde kommen :
  1. voor motorrijtuigen : 40 km per uur.
  2. voor bromfietsen : 30 km per uur.
- b. verharde wegen buiten bebouwde kommen :
  1. voor motorrijtuigen bestemd voor personenvervoer, waarvan het vervoer van ten hoogste 8 personen met inbegrip van de bestuurder is toegestaan: 80 km per uur ;
  2. voor andere motorrijtuigen behalve bromfietsen 60 km per uur.

**onverharde  
wegen binnen  
en buiten  
bebouwde  
kommen**

- c. onverharde wegen binnen en buiten bebouwde kommen :
  1. voor motorrijtuigen : 40 km per uur ;
  2. voor bromfietsen : 30 km per uur.

**Toelichting:** De artikelen hebben betrekking op de maximumsnelheid waarmee op verschillende plaatsen, al dan niet met bepaalde voertuigen mag worden gereden. Binnen de bebouwde kom geldt als hoofdregel dat met motorvoertuigen niet sneller mag worden gereden dan 40 km per uur. Door verkeersborden kunnen echter andere maximumsnelheden worden voorgeschreven.(art.4). Voor bromfietzers bedraagt de maximumsneheid binnen de bebouwde kom 30 km per uur. Dit geldt zowel op de weg als het fietsen-/ bromfietspad.

In het algemeen geldt voor motorvoertuigen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 80 km per uur. Het begin van de bebouwde kom wordt aangeduid door bord 58 en het einde door bord 59 van de bijlage behorende bij het Rijbesluit.

In het Rijbesluit zijn minimumsnelheden voorgeschreven. Toch kan door uitzonderlijk langzaam rijden, zowel de vrijheid van het verkeer nodeloos worden belemmerd als de veiligheid in gevaar worden gebracht. De wetgever is er kennelijk van uitgegaan dat verkeersdeelnemers zelf daar rekening mee zullen houden. Ten behoeve van zowel de veiligheid als de vlotheid van het verkeer zal een bestuurder zijn snelheid moeten aanpassen aan het overige verkeer. Door zonder noodzaak uitzonderlijk langzaam te rijden kan een bestuurder de normale gang van andere voertuigen belemmeren. Met uitzonderlijk langzaam rijden wordt bedoeld: uitzonderlijk langzaam rijden in verhouding tot het overige gelijksoortige verkeer ter plaatse. Door het uitzonderlijk langzaam rijden kan filevorming ontstaan met het gevaar voor ketting botsingen, extra inhaalmanoeuvres met het gevaar voor frontale botsingen en irritaties van andere weggebruikers waardoor een onrustig verkeersbeeld kan ontstaan.

2. De Minister is bevoegd, indien de toestand van de weg of gedeelte van de weg zulks rechtvaardigt, telkens bij beschikking te bepalen, dat voor bepaalde onverharde wegen buiten de bebouwde kom de maximumsnelheid, als vastgesteld voor de in lid 1 sub b genoemde motorrijtuigen, zal gelden.
3. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel, mag met een tractor geen hogere snelheid worden gereden dan 16 km per uur, hetgeen op het motorrijtuig door een bord van het model als bedoeld in artikel 4 sub o wordt aangegeven.
4. Indien ter vaststelling van de snelheid waarmee met een motorrijtuig over een weg wordt gereden gebruik wordt gemaakt van een instrument, worden door de Minister de bijzonderheden daarvan vastgesteld.

**bijzondere  
maximum-  
snelheden**

Artikel 26 a <sup>26</sup>

**voertuig  
tijdig tot  
stilstand  
kunnen  
brengen**

1. De bestuurder moet zijn snelheid zodanig regelen, dat geen gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade kan ontstaan.



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

**Toelichting:** Een bestuurder moet ten opzichte van een voor hem rijdend voertuig een zodanige onderlinge afstand bewaren dat hij onder alle omstandigheden zijn voertuig tot stilstand kan brengen binnen een afstand: waarover hij de weg kan overzien, en waarover deze vrij is. Bij het tijdig tot stilstand kunnen brengen speelt ook de snelheid waarmee wordt gereden een belangrijke rol. Een bestuurder moet bij het regelen van zijn snelheid rekening houden met een aantal factoren zoals:

- a. de aard en de gesteldheid van de weg
- b. de toestand en de lading van zijn voertuig
- c. de weersomstandigheden
- d. de dichtheid van het verkeer

Behalve dat de snelheid moet worden aangepast aan verschillende hiervoor genoemde omstandigheden is het tot stilstand brengen van een voertuig nog afhankelijk van enkele andere factoren zoals:

- de reactietijd van de bestuurder
- de remcapaciteit van het voertuig (de eisen waaraan remmen van motorrijtuigen moeten voldoen [remvertragingseisen], zijn omschreven in art. 29)
- het uitzicht ter plaatse enz.

Het is moeilijk exact aan te geven hoe groot de onderlinge afstand, rekening houdend met alle mogelijke factoren, moet zijn. Als vuistregel wordt wel gesteld dat de onderlinge afstand minstens gelijk moet zijn aan de helft van het aantal kilometers per uur van de snelheid, uitgedrukt in meters.

#### Artikel 27

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 2 en 11 van de Rijkswet is het de bestuurder van een motorrijtuig verboden daarmee met een grotere snelheid over een weg te rijden dan de maximumsnelheid, welke door de Minister voor die weg is vastgesteld en ter plaatse door een bord als bedoeld in artikel 4 sub o is aangegeven.

#### Artikel 27 a<sup>27</sup>

Onverminderd het bepaalde in artikel 2 van de Rijkswet geldt de bij artikel 26 of krachtens artikel 27 voorgeschreven maximumsnelheid niet voor motorrijtuigen in gebruik bij de politie of brandweer en voor ambulances, één en ander voor zover overschrijding van de maximumsnelheid in het dienstbelang onderscheidenlijk in het belang van het vervoer van zieken noodzakelijk is.

**Toelichting:** Voor voertuigen welke de politie, brandweer en ambulance voor een goede uitoefening van de haar opgedragen taak gebruikt is ontheffing verleend. Als het voor een goede uitoefening van haar taak noodzakelijk is, mogen zij de maximumsnelheid dus overschrijden. Om kenbaar te maken dat zij een dringende taak hebben te vervullen, zullen zij de voorgeschreven optische en geluidssignalen moeten voeren.

In tegenstelling tot art. 6 wordt hier o.a. gesproken van “motorrijtuigen in gebruik bij de politie”. De aan de politie opgedragen taken worden niet alleen uitgevoerd met zgn. voorrangsvoertuigen, maar ook met andere voertuigen. In voorkomende gevallen kan het ook tijdens de uitvoering van die taken noodzakelijk zijn dat van de bepalingen van het Rijbesluit moet worden afgeweken. Deze schijnbare vrijheid die aan de politie wordt gegeven om verkeersregels onder omstandigheden te mogen negeren, wordt beperkt door het bepaalde in art.2 Rijkswet en het dienstbelang. Dit impliceert dat: de veiligheid van het verkeer zoveel mogelijk gewaarborgd dient te worden en dat negeren van de regels voor de uitvoering van de opgedragen taak noodzakelijk moet zijn.

**bijzondere  
maximum  
snelheden**

<sup>27</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89; zie Verbeterblad G.B. 1960 no. 89

**Autowegen.**Artikel 27 b<sup>28</sup>**autoweg**

1. Slechts bestuurders van motorrijtuigen, die met een grotere snelheid dan 40 km per uur mogen en kunnen rijden, is het toegestaan een autoweg te volgen.
2. In afwijking van het bepaalde in lid 1 van dit artikel mogen de bestuurders van andere rij- en voertuigen dan die bedoeld in lid 1 van dit artikel slechts een autoweg volgen daar waar voor deze rij- en voertuigen geen directe voorzieningen aanwezig zijn; zowel de bestuurders van bedoelde rij- en voertuigen als andere weggebruikers nemen hierbij de nodige voorzichtigheid in acht.
3. Het is voetgangers verboden zich zonder noodzaak op een autoweg te bevinden, behalve op parkeerplaatsen.

Artikel 27 c<sup>29</sup>

1. Het is verboden op een autoweg te keren of achteruit te rijden.
2. Het is verboden een motorrijtuig op een autoweg tot stilstand te brengen, behalve op parkeerplaatsen.
3. Gebruik van de middenberm, indien de weg als autoweg is aangewezen, is verboden.

**Toelichting:**

In het belang van zowel de veiligheid als de vrijheid van het verkeer is het noodzakelijk op autowegen te voorkomen dat men geconfronteerd wordt met bestuurders die bepaalde verrichtingen uitvoeren. Het is daarom verboden om op autowegen te keren, achteruit te rijden en een voertuig te laten stilstaan.

Het verbod om een voertuig op genoemde wegen te laten stilstaan geldt niet op de langs die wegen gelegen parkeerplaatsen, bushalte plaatsen daar deze geen deel uitmaken van die wegen. Het verbod geldt ook niet op vluchtstroken, vluchthavens en bermen als er sprake is van een geval van noodzaak. Het zonder noodzaak gebruik maken van deze voorzieningen is verboden.

## §2 BEPALINGEN BETREFFENDE MOTORRIJTUIGEN.

**Eisen ten aanzien van de inrichting.**Artikel 28<sup>30</sup>

Het is de bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, verboden daarmee over een weg te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee over een weg te doen of te laten rijden, indien het motorrijtuig niet voldoet aan de in de artikelen 29 tot en met 31 c gestelde eisen.

**Toelichting:**

In het kader van de doelstellingen van het Rijbesluit, onder andere het bevorderen van de verkeersveiligheid, nemen de voertuigtechnische eisen een belangrijke plaats in. Zij hebben betrekking op: toelating tot de weg, respectievelijk gebruik van de weg.

<sup>28</sup> Ingev. bij G.B. 1970 no. 79; Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>29</sup> Ingev. bij G.B. 1970 no. 79; Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>30</sup> Gew. Bij G.B. 1960 no. 89; zie Verbeterblad G.B. 1960 no. 87; Gew. bij G.B. 1963 no. 101, G.B. 1965 no. 120.

Motorrijtuigen op drie of meer wielen, aanhangwagens en opleggers.

Het remsysteem  
Artikel 29<sup>31</sup>

1 De bedrijfsrem

I Mechanische toestand

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een deugdelijke bedrijfsrem.
- b. De onderdelen vertonen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie.
- c. De onderdelen van het remsysteem vertonen geen overmatige speling op draaipunten.
- d. De verbindingen zijn goed geborgd.
- e. De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen zijn niet beperkt.
- f. De rembekrachtiger, indien aanwezig, functioneert goed; alle onderdelen zijn goed bevestigd en vertonen geen lekkage.
- g. De remleidingen, de remslangen, de reservoirs, de cilinders en de ventielen vertonen geen lekkage, beschadiging of verdrogingsverschijnselen; de onderdelen zijn goed bevestigd;  
Het oppervlak van het rempedaal is stroef; bij het uitvoeren van een drukproef, teneinde het remsysteem op lekkage te testen, bedraagt de uit te oefenen pedaalcracht ten minste 700 N (70 kg), ongeacht het soort voertuig.
- h. De remslang is flexibel en remolie bestendig, conform de internationale standaarden.
- i. Remkrachtregelaars of reduceerventielen, indien aanwezig, functioneren goed en zijn niet beschadigd.
- j. De remvoeringen, remblokkjes, remtrommels en remschijven verkeren in goede staat.
- k. Als in een motorrijtuig, dat is voorzien van een hydraulisch remsysteem en dat na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik is genomen, een waarschuwingssignaal aanwezig is dat de bestuurder zichtbaar of hoorbaar waarschuwt als het niveau van de remvloeistof in het reservoir zover is gedaald dat de goede werking van de rem niet meer is gewaarborgd, functioneert dit signaal goed; als een motorrijtuig, dat na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik is genomen, is voorzien van een volledig gescheiden hydraulisch remsysteem en van een waarschuwingssignaal dat de bestuurder kenbaar maakt dat een der beide kringlopen faalt, functioneert dit signaal goed; als in een motorrijtuig, dat is voorzien van een geheel of gedeeltelijk pneumatisch remsysteem en dat na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik is genomen, een waarschuwingssignaal aanwezig is dat de bestuurder zichtbaar of hoorbaar waarschuwt dat de energie voorraad met behulp waarvan de reminrichting werkt in enig deel van de reminrichting, voor de regelklep is gedaald tot 65% van de normale waarde, werkt dit signaal goed; het bedieningsorgaan van de reminrichting bezit geen te grote vrije slag.

II De remwerking

- a. De bedrijfsrem is regelbaar en werkt op alle wielen.
- b. De remvertraging bedraagt op een droge of nagenoeg droge en circa horizontaal liggende weg ten minste:
  1. bij motorrijtuigen die na 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen: 3,86 m/sec<sup>2</sup>;

<sup>31</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17

2. bij motorrijtuigen die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 4,5 m/ sec<sup>2</sup>;
  3. bij motorrijtuigen die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en die zijn ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 5,2 m/ sec<sup>2</sup>;
  4. bij de overige na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik genomen motorrijtuigen: 4 m/ sec<sup>2</sup>.
- c. De kracht, die op het rempedaal wordt uitgeoefend bedraagt:
1. ter bereiking van de in deze paragraaf onder b sub 2 en 4 bedoelde remvertraging niet meer dan 700 Juton;
  2. ter bereiking van de in deze paragraaf onder b sub 1 en 3 bedoelde remvertraging niet meer dan 500 Juton.
- d. Geheel of gedeeltelijke pneumatische reminrichtingen zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

### III Gelijkmatigheid van de remwerking

- a. De remwerking is redelijk gelijkmatig verdeeld over de wielen van een as, die zich symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig bevinden; bij toetsing van de remwerking op een remtestinrichting bedraagt het verschil in remwerking tussen beide bedoelde wielen niet meer dan 30% van de hoogste waarde (bovenwaarde), zolang de wielen slippen; bij toetsing van de remwerking door middel van een remproef op de weg heeft het remmen geen onverwachte bewegingen van het voertuig op de weg tot gevolg.
- b. Compressor / vacuümpomp  
Indien het motorrijtuig is uitgerust met een compressor of een vacuümpomp, dan verkeren deze, alsmede de bevestiging en de aandrijforganen daarvan in goede staat; indien bij de compressor of de vacuümpomp een drukregelaar aanwezig is, dan functioneren deze goed en treden tijdig in werking.

### IV Aansluitpunten voor remsysteem aanhangwagen of oplegger

- a. Bij een voertuig met een éénleiding remsysteem is aan de aansluitkop de voorraaddruk van het remsysteem aanwezig.
- b. Bij een motorrijtuig met een twee-leiding remsysteem is aan de aansluitkop van de voorraadleiding de voorraaddruk aanwezig.
- c. Bij een volledige beremming is de druk van de voorraad-en commandoleiding nagenoeg gelijk.

## 2. Hulprem van motorrijtuigen.

De hierna volgende eisen met betrekking tot de hulprem van motorrijtuigen zijn alleen van toepassing op motorrijtuigen die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en die zijn uitgerust met een geheel afzonderlijk hulpremsysteem.

## I Mechanische toestand

- a. De hulprem werkt efficiënt.
- b. De onderdelen vertonen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie.
- c. De onderdelen van het remsysteem vertonen geen overmatige speling op draaipunten.
- d. De verbindingen zijn goed geborgd.
- e. De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen zijn niet beperkt.
- f. De remleidingen, de remslangen, de reservoirs, de cilinders en de ventielen vertonen geen lekkage, beschadiging of verdrogingsverschijnselen; de remslang is flexibel en remolie bestendig.
- g. De onderdelen zijn goed bevestigd; het oppervlak van het rempedaal is stroef.
- h. Het bedieningsorgaan van de reminrichting bezit geen grote vrije slag.
- i. Remkrachtregelaars of reduceerventielen, indien aanwezig, functioneren goed en zijn niet beschadigd.
- j. De remvoeringen, remblokkjes, remtrommels en remschijven verkeren in goede conditie.

## II. Remwerking.

- a. De hulpreminrichting is regelbaar en functioneert zodanig dat, in het bijzonder wanneer de bedrijfsrem weigert, het voertuig binnen een redelijke afstand tot stilstand kan worden gebracht.
- b. De minimaal vereiste vertraging van de geheel afzonderlijke hulprem bedraagt:
  1. voor motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen:  $2,25 \text{ m/ sec}^2$ ;
  2. voor motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen:  $2,6 \text{ m/ sec}^2$ ;
  3. voor andere motorrijtuigen:  $2 \text{ m/ sec}^2$ .
- c. De kracht die op het rempedaal wordt uitgeoefend bedraagt:
  - ter bereiking van de onder b sub 1 en 3 bedoelde remvertraging niet meer dan 700 N (70 kg);
  - ter bereiking van de hiervoor onder 2 bedoelde remvertraging niet meer dan 500 N (50 kg).
- d. Geheel of gedeeltelijke pneumatische reminrichtingen zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

## 3. Parkeerrem van voertuigen

### I Mechanische toestand

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een efficiënt werkende parkeerrem.
- b. De onderdelen vertonen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie.
- c. De onderdelen van het remsysteem vertonen geen overmatige speling op draaipunten.
- d. De onderdelen zijn goed bevestigd.
- e. De verbindingen zijn goed geborgd.
- f. De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen zijn niet beperkt.
- g. Het bedieningsorgaan van de reminrichting bezit geen te grote vrije slag en kan vastgezet worden in de geremde toestand.

## II Remwerking

- a. De parkeerrem van motorrijtuigen, die voor 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, bereikt op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg een remvertraging van ten minste  $1 \text{ m/ sec}^2$ .
- b. De parkeerrem van motorrijtuigen, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, kunnen het motorrijtuig op een helling van 16% in beide richtingen in stilstand houden; hieraan wordt geacht te zijn voldaan, als de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/u, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, ten minste  $1,2 \text{ m/ sec}^2$  bedraagt
- c. Als een motorrijtuig als onder b bedoeld, niet is uitgerust met een gescheiden remsysteem of een geheel afzonderlijk hulp remsysteem, wordt echter op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg met de parkeerrem ten minste de volgende vertraging bereikt:
  1. indien het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen:  $2,25 \text{ m/ sec}^2$ ;
  2. als het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen:  $2,6 \text{ m/ sec}^2$ ;
  3. in de overige gevallen:  $2 \text{ m/ sec}^2$ .

### 4. Reminrichting van aanhangwagens of oplegger

#### 1 Mechanische toestand

- a. Aanhangwagens en opleggers zijn voorzien van een efficiënte reminrichting; deze eis geldt niet voor één-assige aanhangwagens, die vóór 1 oktober 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen en waarvan het ledig gewicht niet meer dan 750 kg bedraagt.
- b. De onderdelen van de reminrichting vertonen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie.
- c. De onderdelen van het remsysteem vertonen geen overmatige speling op draaipunten.
- d. De verbindingen zijn goed geborgd.
- e. De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen zijn niet beperkt.
- f. De remleidingen, de remslangen, de remreservoirs, de cilinders en de ventielen vertonen geen lekkage, beschadiging of verdrogingsverschijnselen; remslangen zijn flexibel en remolie bestendig.
- g. De onderdelen zijn goed bevestigd.
- h. De remregelaars of reduceer ventielen, indien aanwezig, functioneren goed en zijn niet beschadigd.
- i. De remvoeringen, remblokjes, remtrommels en remschijven verkeren in goede conditie; indien de reminstallatie uit een oplooprem bestaat, bezit het bedieningsorgaan van de reminrichting geen te grote vrije slag.
- j. Een automatische blokkeerinrichting van een oplooprem ten behoeve van het achteruitrijden functioneert, indien aanwezig, goed.

## II Automatische werking

- a. De reminrichting is zodanig ingericht dat, bij het verbreken van de verbinding tussen de trekker en de oplegger of tussen het trekkende motorrijtuig en de aanhangwagen, deze vanzelf in werking treedt.
- b. Deze eis geldt niet voor:
  - één-assige aanhangwagens waarvan het lediggewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 1.500 kg bedraagt; als deze aanhangwagens echter zijn voorzien van een losbreekreminrichting, functioneert deze goed;
  - één-assige opleggers die na 30 september 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen en waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 1.500 kg bedraagt;
  - opleggers die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en waarvoor blijkens een aantekening in het registratiebewijs machtiging is verleend om van vorenbedoelde eis af te wijken.

## III Vastzetinrichting

- a. Als de aanhangwagen of de oplegger met een vastzetinrichting is uitgerust, werkt deze goed. Wielkeggen, indien aanwezig als vastzetinrichting voor aanhangwagens en opleggers, verkeren in goede staat; zij zijn voor en achter één van de wielen opgehangen.
- b. Zij leveren geen gevaar voor de overige weggebruikers op.

## IV Remwerking

- a. De reminrichting kan ten minste twee wielen remmen, waarbij de beremde wielen zich symmetrisch aan weerszijden van het voertuig bevinden.
- b. De reminrichting werkt zodanig dat de kans op slippen zo gering mogelijk is.
- c. De remvertraging bedraagt op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontale weg ten minste:
  1. bij aanhangwagens en opleggers, die vóór 1 oktober 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen:  $3,86 \text{ m/ sec}^2$ ;
  2. bij aanhangwagens en opleggers, die na 30 september 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen:  $4 \text{ m/ sec}^2$ .
- d. Geheel of gedeeltelijk pneumatische reminrichtingen zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

## V Gelijkmatigheid van de remwerking

De remwerking is redelijk gelijkmatig verdeeld over de wielen van een as, die zich symmetrisch ten opzichte van de lengte-as van het motorrijtuig bevinden; bij toetsing van de remwerking op een remtestinrichting bedraagt het verschil in remwerking tussen beide bedoelde wielen niet meer dan 30% van de hoogste waarde (bovenwaarde) zolang de wielen niet slippen; bij toetsing van de remwerking door middel van een remproef op de weg heeft het remmen geen onverwachte bewegingen van het voertuig op de weg tot gevolg.

## STUURINRICHTING

### Artikel 30<sup>32</sup>

#### 1. Stuurinrichting van voertuigen

Motorrijtuigen zijn voorzien van een stuurinrichting die voldoet aan de onderdelen I tot en met VIII.

##### I Stuurwiel mechanische toestand

- a. Het stuurwiel werkt deugdelijk.
- b. Het is zodanig op de stuurkolom bevestigd, dat hierin geen speling aanwezig is.
- c. Het stuurwiel vertoont geen breuken of belangrijke scheuren.

##### II Speling

- a. De stuurinrichting reageert goed op draaiing van het stuurwiel.
- b. Bij een directe overbrenging is er nagenoeg geen speling aanwezig.
- c. Een niet te grote vrije slag is bij een indirecte stuuroverbrenging toegestaan.

##### III Stuurkolom

- a. De stuurkolom is deugdelijk.
- b. De stuur-as vertoont bijna geen axiale speling in de stuurkolom.
- c. Tussen de stuurkolom en de stuur-as treedt er nagenoeg geen speling op.
- d. De flexibele koppelingen of kruiskoppelingen zijn niet versleten.
- e. De stuurkolom is goed bevestigd.

##### IV Stuurhuis mechanische toestand

- a. Het stuurhuis is deugdelijk.
- b. Bij draaiing van het stuurwiel naar de uiterste zijden zijn geen weerstanden (zware punten) voelbaar.
- c. De stuur-as is niet verbogen.
- d. De vertandingen in de stuur-as vertonen geen overmatige slijtage.
- e. De lagering van de pitman-as of stuurheugel vertoont geen overmatige speling.
- f. Het stuurhuis vertoont geen scheuren.

##### V Bevestiging

- a. Het stuurhuis is goed bevestigd.
- b. De bevestigingsgaten in het chassis zijn niet uitgeslagen.
- c. Alle bevestigingsbouten zijn aanwezig.
- d. De bevestigingsbouten vertonen geen verschijnselen van breuk.

##### VI Mechanische toestand van het stangenstelsel van de stuurinrichting

- a. Het stangenstelsel van de stuurinrichting is deugdelijk.
- b. Alle onderdelen zijn goed bevestigd.

---

<sup>32</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17.



- c. De verbindingen vertonen nagenoeg geen speling.
- d. De noodzakelijke borgmiddelen, stofkappen of stofhoezen zijn aanwezig en verkeren in goede staat.
- e. De onderdelen vertonen geen vervormingen of scheuren en zijn onderling goed afgesteld.
- f. Het stangenstelsel vertoont geen sporen van herstelling waarbij het materiaal verhit is geweest.

#### VII Werking

- a. De bewegende delen van de stuurinrichting komen niet in aanraking met het onderstel of onderdelen daarvan.
- b. De stuurinrichting is voorzien van goed afgestelde aanslagen voor de maximum uitslag.

#### VIII Stuurbekrachtiging

- a. De stuurbekrachtiging, indien aanwezig, functioneert goed.
- b. Alle onderdelen zijn goed bevestigd en geborgd en vertonen geen scheuren of lekkage.
- c. De stuurbekrachtiging is goed afgesteld en onderdelen daarvan schuren niet langs vaste delen.

### 2. Stuurinrichting van aanhangwagen of oplegger

- a. Als een aanhangwagen of oplegger is uitgerust met gestuurde assen is het stangenstelsel van deze stuurinrichting goed; alle onderdelen zijn goed bevestigd.
- b. De verbindingen vertonen nagenoeg geen speling.
- c. De noodzakelijke borgmiddelen, stofkappen of stofhoezen zijn aanwezig en verkeren in goede staat.
- d. De onderdelen vertonen geen vervormingen of scheuren en zijn onderling goed afgesteld.
- e. Het stangenstelsel vertoont geen sporen van herstelling waarbij het materiaal verhit is geweest.

### 3. Uitlijnen

De afstelling van de gestuurde wielen van een motorrijtuig, aanhangwagen of oplegger beïnvloedt het weggedrag niet nadelig.

#### **Het onderstel en de carrosserie**

Artikel 31<sup>33</sup>

#### 1. Chassisraam of dragende delen

- a. De langs- of dwarsliggers zijn niet vervormd en vertonen geen breuken.
- b. De chassisversterkingsdelen zijn goed en op een deugdelijke wijze bevestigd.
- c. Het chassisraam of de dragende delen vertonen geen corrosie die de stijfheid van het chassisraam of frame in gevaar brengt.

#### 2. Brandstoftank en leidingen

- a. De brandstoftank en brandstofleidingen zijn goed en veilig, vertonen geen lekkage en zijn goed bevestigd.

<sup>33</sup> Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

- b. De brandstoftank is afgesloten met een goed passende tankdop.
3. Uitlaatsysteem
- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat efficiënt en over de gehele lengte gasdicht is.
  - b. Het uitlaatsysteem levert voor de inzittende personen of vervoerde dieren geen gevaar of hinder op.
  - c. Het uitlaatsysteem is goed bevestigd.
4. Aandrijving
- a. De bevestigingsbouten van de aandrijving van voertuigen zijn allen aanwezig en zijn niet losgeraakt.
  - b. De lagering van de aandrijf-as, de aandrijfkoppeling en de schuifstukken vertonen geen overmatige speling.
  - c. De flexibele koppelingen zijn niet versleten of vervormd.
  - d. De aandrijf-as is niet ernstig beschadigd of vervormd; het lagerhuis vertoont geen scheuren en is goed bevestigd.
  - e. De koppeling slijpt niet in aanzienlijke mate.
5. Veren
- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers zijn voorzien van goed werkende draagveren.
  - b. De onderdelen van de draagveren en de veerbanden vertonen geen beschadigingen, aanzienlijke slijtage of breuken en zijn goed bevestigd.
6. Schokdempers
- a. Als een motorrijtuig, aanhangwagen of oplegger is uitgerust met schokdempers, functioneren deze goed.
  - b. De schokdempers zijn niet ernstig beschadigd, vertonen geen overmatige olie lekkage en zijn goed aan het chassis of de as bevestigd.
7. Stabilisatoren
- a. Als een motorrijtuig is uitgerust met stabilisatoren, zijn de onderdelen daarvan niet beschadigd of gebroken.
  - b. De stabilisatoren zijn goed aan het chassis en de as bevestigd.
8. Bumpers
- De bumpers zijn, indien aanwezig, goed bevestigd en vertonen geen gevaarlijk uitstekende delen die zijn ontstaan als gevolg van beschadigingen.
9. Reservewielhouder
- a. Een reservewielhouder, die zich aan de buitenzijde van het voertuig bevindt, vertoont geen verschijnselen van breuk of ernstige beschadiging.
  - b. Indien in de reservewielhouder een reserve wiel aanwezig is, is dit deugdelijk in de houder bevestigd.
10. Spatborden
- a. Spatborden, indien aanwezig, zitten niet los, zijn niet in ernstige mate door corrosie aangetast of zodanig vervormd, dat daardoor gevaarlijk uitstekende delen zijn ontstaan.
  - b. Spatborden beperken de benodigde vrije slag van de betreffende wielen niet.
11. Motorsteunen bevatten geen beschadigde, losse of gescheurde delen.

12. Aanhangwagen- of opleggerkoppeling

- a. De onderdelen van een aanhangwagen- of opleggerkoppeling vertonen geen scheuren of breuken.
- b. De onderdelen zijn voldoende stijf en sterk en vertonen niet te veel speling.
- c. De koppelingsplaten en -schotels zijn niet aanzienlijk ingesleten of vervormd.
- d. De koppeling is juist en goed aan het chassis bevestigd:
  - een 2" oplegger koppelingsschakel is met ten minste 8 bouten op het voertuig (sub-frame, montageplaat) bevestigd; dit komt neer op 4 bouten per bevestigingsvoet;
  - een 3.5" oplegger koppelingsschakel is met 12 bouten op het voertuig (sub-frame, montageplaat) bevestigd; dit komt neer op 6 bouten per bevestigingsvoet; de bevestigingsbouten zijn symmetrisch geplaatst ten opzichte van de langs- en dwars-as van de koppeling.
- e. Veiligheidsinrichtingen functioneren deugdelijk.
- f. Als een één-assige aanhangwagen, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 1500 kg bedraagt, niet is voorzien van een losbreek-reminrichting, is hij voorzien van een deugdelijke hulpkoppeling.

13. Trek driehoek/ trekstang

- a. De onderdelen van een trek driehoek of een trekstang van een aanhangwagen vertonen geen beschadigingen, scheuren of aanzienlijke aantasting door corrosie.
- b. Op draaipunten treedt geen overmatige speling op.
- c. Een trek driehoek of een trekstang is niet vervormd.

14. Draaikrans

De draaikrans van een aanhangwagen vertoont niet te veel speling en is goed aan het chassis en het assenstel bevestigd.

15. Scherpe delen

- a. Er zijn, voor wat betreft het gedeelte van het voertuig dat zich voor de voorruit bevindt, geen naar voren gerichte versieringen en uit technisch oogpunt onnodige delen of toebehoren aanwezig, die puntig of snijdend zijn, dan wel een scherpe hoek of een gevaarlijk uitsteeksel vormen en daardoor in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel van andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten.
- b. Aan de zijkanten en aan de achterzijde zijn er geen versieringen en uit technisch oogpunt onnodig toebehoren aangebracht die puntig of snijdend zijn.
- c. Het bepaalde onder a en b van dit lid is niet van toepassing op motorrijtuigdelen, die zich op een hoogte van meer dan 2 m boven het wegdek bevinden.
- d. Er zijn aan de buitenzijde van een motorrijtuig geen delen bevestigd, versleten of door corrosie aangetast, waardoor er gevaar bestaat voor losraken.

17. Stootbalk

- a. Motorrijtuigen, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn aan de achterzijde op deugdelijke wijze voorzien van een stootbalk, indien de afstand van de achterzijde van het voertuig tot het wegdek, gemeten over de volle breedte onder de achterzijde van het onderstel of onder de hoofd delen van het koetswerk op een afstand van meer dan 1 meter achter de achterste as, meer bedraagt dan 0,07 m.
- b. De afstand van de onderzijde van de stootbalk tot het wegdek bedraagt niet meer dan 0,07 m.
- c. De stootbalk is niet breder en aan weerszijden niet meer dan 0,01 m smaller dan het motorrijtuig ter plaatse waar de stootbalk is aangebracht; de stootbalk is zo dicht

mogelijk bij de achterzijde van het motorrijtuig aangebracht en is niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig gelegen.

- d. De uiteinden van de stootbalk zijn niet naar achteren omgebogen.
- e. Het bepaalde onder a tot en met d van dit artikel geldt niet voor:
  1. trekkers, bestemd voor het voortbewegen van opleggers;
  2. één-assige aanhangwagens ingericht voor het vervoer van voorwerpen van langgerekte vorm;
  3. motorrijtuigen die blijkens een aantekening in het nummerbewijs of registratiebewijs van de verplichting zijn uitgezonderd.

## 17 Achterkant markering

- I. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers waarvan het lediggewicht vermeerderd met het laadvermogen meer bedraagt dan 3500 kg zijn aan de achterzijde op deugdelijke wijze voorzien van een markering.
- II. De markering is niet zodanig ernstig beschadigd, dat de reflecterende en fluorescerende eigenschappen aanmerkelijk verminderen.
- III. Het bepaalde onder I en II van dit lid is niet van toepassing op:
  1. trekkers bestemd voor het voortbewegen van opleggers;
  2. motorrijtuigen uitgerust met een hijsinrichting die uitsluitend in verband met deze hijsinrichting kunnen worden gebruikt (zogenaamde kraanwagens);
  3. motorrijtuigen uitgerust met één of meerdere al dan niet uitschuifbare ladderconstructies die uitsluitend in verband met deze ladderconstructies kunnen worden gebruikt (zogenaamde ladderwagens);
  4. motorrijtuigen uitgerust met een hefbaar werkvlak of werkbak die zijn bestemd voor het verrichten van werkzaamheden aan hoge objecten en waarvan de werkvlak of werkbak zich in geheven stand op een geringe hoogte boven het wegdek achter de achterzijde van het motorrijtuig bevindt (zogenaamde hoogwerkers);
  5. motorrijtuigen ingericht en bestemd voor het vervoer van op haspels gerolde kabels, slangen e.d. (zogenaamde haspelwagens);
  6. motorrijtuigen uitgerust met een inrichting voor het vervoeren, laden en lossen van afzetbakken die bestemd zijn voor transport van huisvuil en die door middel van kettingen worden op- en afgezet;
  7. motorrijtuigen die zijn uitgerust met een pompinstallatie en een bijbehorend buizenstelsel door welk stelsel vloeibare beton wordt gepompt (z.g. betonpompen);
  8. motorrijtuigen die zijn uitgerust met een installatie waarmee bitumineuze vloeibare stof op het wegdek kan worden gespreid (z.g. teersproeiers);
  9. motorrijtuigen die zijn ingericht voor het vervoer van één of meerdere boten (z.g. boottrailers);
  10. motorrijtuigen die zijn ingericht voor het ophalen van huisvuil en afval en die hoofdzakelijk aan de achterzijde worden geladen en gelost;
  11. opleggers en aanhangwagens waarvan de laadvloer zich maximaal 0,25 m boven het hart van de assen bevindt en die zijn ingericht voor het vervoer van ondeelbare lading (z.g. diepladers);
  12. motorrijtuigen waarvan de uiterste achterzijde van de laadvloer zich niet meer dan 0,75 m boven het wegdek bevindt (z.g. semi-diepladers);
  13. motorrijtuigcombinaties bestaande uit een trekkend motorrijtuig voorzien van een draaischamel die is ingericht voor het daarop bevestigen van lange, in lengte ondeelbare lading, en een volgdeel van het motorrijtuig waar de lading op dient te rusten;

14. motorrijtuigen die zijn uitgerust met een inrichting voor het vervoeren, het laden en het lossen van wissellaadbakken en die aan de achterzijde zijn voorzien van een wegklapbare laadklep.

18. Delen aan de buitenzijde

Geen deel aan de buitenzijde van een motorrijtuig is zodanig bevestigd, versleten of door corrosie aangetast, dat er gevaar bestaat voor losraken.

19. Elektrische bedrading

- a. De elektrische bedrading is op goede wijze aangebracht.
- b. De isolatie is niet beschadigd of doorgesleten.
- c. Zekeringen verkeren in goede staat.
- d. De elektrische koppeling tussen het trekkende motorrijtuig en de aanhangwagen of de oplegger is deugdelijk.

20. Batterij

De batterij van een voertuig is goed bevestigd en lekt niet.

21. Bevestiging inrichting

De inrichting (bovenbouw) van motorrijtuigen, de cabine daaronder begrepen, is goed op het onderstel bevestigd.

22. Deuren

- a. Deuren sluiten goed.
- b. De scharnieren, sloten en deurstijlen vertonen geen overmatige slijtage, beschadiging of verzwakking door corrosie.

23. Motorkap / kofferdeksel

De sluiting en de scharnieren van motorkappen en kofferdeksels waarborgen een deugdelijke afsluiting.

24. Carrosseriebodem / laadruimte

- a. De bodem van de carrosserie is niet zodanig door corrosie aangetast of beschadigd, dat zij onvoldoende steun biedt aan de zitplaatsen of aan de lading.
- b. Carrosseriestijlen en wanden zijn niet zodanig versleten, dat het riskant is om het motorrijtuig te belasten.
- c. De sluitingen en scharnieren van laadbakkleppen waarborgen een goede afsluiting.

25. Bestuurderzitplaats

De bestuurderszitplaats is goed bevestigd.

26. Spiegels en gezichtveld

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een binnenspiegel en een linkerbuitenspiegel; als met de binnenspiegel het achter het motorrijtuig gelegen weggedeelte niet voldoende kan worden overzien, is het motorrijtuig voorzien van een rechterbuitenspiegel; spiegels zijn goed bevestigd; het spiegelglas vertoont geen verschijnselen van breuk en is niet in ernstige mate verweerd.

- b. Motorrijtuigen zijn zodanig ingericht dat de bestuurder voldoende uitzicht heeft naar voren, terzijde en, al dan niet met behulp van spiegels, op het links en rechts, naast en achter hem gelegen weggedeelte.

27. Ruiten

- a. De voorruit, de zijruiten en de achterrauit van motorrijtuigen moeten uit gelaagd veiligheidsglas bestaan, vervaardigd van duurzaam, zowel van binnen als van buiten goed doorzichtig materiaal, waarbij personen en voorwerpen door dit materiaal goed herkenbaar worden gezien, behoudens het bepaalde in artikel 32c.
- b. De ruiten vertonen geen barsten of verkleuringen, die het uitzicht van de bestuurder belemmeren.

28. Ruitenwissers

- a. Motorrijtuigen met een voorruit, die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van ten minste een ruitenwisser.
- b. Motorrijtuigen met een voorruit, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen zijn voorzien van ten minste twee ruitenwissers, tenzij een enkele ruitenwisser de bestuurder voldoende uitzicht geeft.
- c. De ruitenwissers werken deugdelijk.
- d. De wisserbladen bestrijken een voldoende oppervlak van de ruit.
- e. De wisserbladen verkeren in goede staat en worden in voldoende mate tegen de ruit gedrukt.

29. Ruitensproeiers

Motorrijtuigen met een voorruit, die na 30 september 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen en die zijn ingericht of kunnen worden ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 (acht) personen, de bestuurder daarbij niet inbegrepen, zijn voorzien van een goed werkende ruitensproeier.

30. Snelheidsmeter

Motorrijtuigen, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van een deugdelijke snelheidsmeter, die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is zonder dat deze daarbij hinder ondervindt.

31. Hoorn

- a. Motorrijtuigen bezitten ten minste een hoorn met vaste toonhoogte die naar behoren functioneert.
- b. Een samenstel van zodanige tegelijk werkende hoorns wordt als een hoorn beschouwd.
- c. De onderdelen zijn goed bevestigd.
- d. Motorrijtuigen zijn niet voorzien van andere toestellen tot het geven van geluidssignalen, met uitzondering van motorrijtuigen ten dienste van de politie, de brandweer en een ziekeninrichting, die voorzien mogen zijn van een sirene, meertonige hoorn of bel.

32. Autogordels

- a. Na 1 januari 1971 in Suriname in gebruik genomen motorrijtuigen, die zijn of kunnen worden ingericht voor het vervoer van niet meer dan 8 (acht) personen, de bestuurder daarbij niet inbegrepen, zijn voorzien van goede bevestigingspunten voor autogordels en van deugdelijke autogordels.

- b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op motorrijtuigen, waarvoor, blijkens een aantekening in het daarvoor afgegeven nummerbewijs de verplichting niet geldt.
- c. De gordels zijn niet zodanig beschadigd dat zij ondeugdelijk zijn; de sluitingen functioneren goed.

33. Assen

- a. De assen zijn niet gescheurd of vervormd en zijn deugdelijk en op een goede wijze aan het motorrijtuig bevestigd.
- b. De assen vertonen geen tekenen van herstelling, waarbij gebruik is gemaakt van verhitte.

34. Fusépennen of –kogels, draaipunten wielophanging en wiellagers

- a. Fusépennen, fusébussen en fusékogels hebben niet te veel speling.
- b. Wiellagers vertonen niet te veel speling, terwijl verschijnselen van slijtage niet hoorbaar mogen zijn.
- c. De fusépennen zijn goed in de asvuist bevestigd.
- d. Hoezen van fusékogels sluiten goed af.

35. Wielen

- a. Wielen vertonen geen tekenen van breuk of ondeugdelijk laswerk.
- b. Alle wielmoeren en tapeinden zijn aanwezig en zitten niet los.
- c. Het wiel is niet vervormd.
- d. De bevestigingsbouten, tapeinden en wielgaten zijn niet uitgeslagen.

36. Wielnaaf

Alle moeren en tapeinden van wielnaven zijn aanwezig en zijn goed bevestigd.

37. Banden

- a. De wielen zijn voorzien van luchtbanden of, voor wat betreft aanhangwagens, van cushionbanden of massieve banden.
- b. Dubbel gemonteerde banden en banden op een zelfde as zijn van dezelfde grootte.
- c. De banden zijn niet tot het canvas beschadigd.
- d. De banden zijn goed op het wiel bevestigd.
- e. De banden van een motorrijtuig hebben tot taak:
  1. het gewicht van het motorrijtuig te dragen;
  2. alle krachten in langs- en dwarsrichting op te nemen.
- f. Banden van voertuigen, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 3500 kg bedraagt, zijn bovendien over de gehele breedte van het loopvlak voorzien van profilering waarvan de diepte van de hoofdgroeven ten minste 1 mm bedraagt.

**Verlichting, reflectoren en lichtsignalen.**

Artikel 31 a<sup>34</sup>

1. Koplampen

I. Aanwezigheid, werking en toestand

- a. die ingeschakeld worden, indien gedurende de nacht met het motorrijtuig over een

**gebruik van  
lichten tijdens  
het rijden**

weg wordt gereden; de koplampen zijn van gelijke grootte of nagenoeg gelijke lichtsterkte, met dien verstande dat, als vier koplampen worden gevoerd, deze eis telkens slechts geldt voor twee koplampen uitgestraald door lantaarns, symmetrisch aan weerszijden van het motorrijtuig aangebracht.

- b. Bij gedempt licht is de weg over een afstand van ten minste 25 m vanaf de lantaarns helder verlicht.
- c. De gloeilampen mogen niet defect zijn.
- d. Het koplampglas is aanwezig en sluit waterdicht af.
- e. De koplampreflector vertoont geen overmatige corrosie.
- f. De koplampen worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaars; deze schakelaars functioneren deugdelijk.

## II. Afstelling

- a. De lantaarns voor de gedempte verlichting zijn zo aangebracht en ingericht dat, na inschakeling van de gedempte verlichting, in de lantaarns een duidelijke, geheel of ten dele horizontale of bijna horizontale scheidingslijn tussen licht en donker zichtbaar is, waarbij het lichte vlak zich boven en het donkere vlak zich beneden bevindt.
- b. Als slechts ten dele een horizontale scheidingslijn zichtbaar is mag, staande voor en kijkend naar het motorrijtuig, het snijpunt van het horizontale en van het overige gedeelte van de scheidingslijn zich niet bevinden aan de linkerkant van het verticale vlak dat door het midden van de koplantaarn gaat en evenwijdig is aan de lengtehartlijn van het motorrijtuig; het horizontale gedeelte van de scheidingslijn bevindt zich hierbij aan de linkerkant van het snijpunt.
- c. Van elke lantaarn afzonderlijk mag, als de gedempte verlichting is ingeschakeld en de gerichte stralenbundel wordt geprojecteerd op een op enige afstand voor het motorrijtuig verticaal of bijna verticaal geplaatst vlak, de scheidingslijn tussen het lichte en het donkere vlak zich niet hoger bevinden dan de hoogte van het midden van het lichtdoorlatende gedeelte van de lantaarn boven de grond, verminderd met 1 cm voor elke meter afstand waarop het vlak zich van de lantaarn bevindt; als dan mag, indien slechts ten dele een horizontale scheidingslijn op dat vlak zichtbaar is, staande voor en kijkend naar het beeld, het snijpunt van het horizontale en van het overige gedeelte van de scheidingslijn zich niet bevinden aan de linkerkant van het verticale vlak dat door het midden van de koplantaarn gaat en evenwijdig is aan de lengtehartlijn van het motorrijtuig; het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich hierbij aan de linkerkant van het snijpunt bevinden.
- d. Van elke lantaarn afzonderlijk mag, als de gedempte verlichting is ingeschakeld en de gerichte stralenbundel wordt geprojecteerd op een voor het motorrijtuig geplaatst koplampstapparaat, de scheidingslijn tussen het lichte en donkere vlak van het op het projectievlak weergegeven beeld zich niet bevinden boven de door de fabrikant op het projectievlak aangebrachte markering; in geval slechts ten dele een horizontale scheidingslijn op het projectievlak zichtbaar is, mag na de fixatie van het apparaat het snijpunt van het horizontale en van het overige gedeelte van de scheidingslijn zich niet bevinden aan de linkerkant van het verticale vlak dat door het midden gaat en evenwijdig is aan de lengtelijn van het optisch meetinstrument; het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich hierbij aan de linkerkant van het snijpunt bevinden.
- e. De eisen gesteld onder a tot en met d, zijn niet van toepassing op de verlichting door elektrische lantaarns die zijn aangebracht op motorrijtuigen op drie wielen, waarvan de motor een cilinderinhoud heeft van ten hoogste 150 cm<sup>3</sup>, mits de gerichte stralenbundel kennelijk naar het wegdek is ingericht en voor het motorrijtuig op de weg duidelijk lichtvlekken zichtbaar zijn.



- III. Kleur
- a. Koplantaarns stralen helder wit of helder geellicht uit.
  - b. Koplantaarns van motorrijtuigen stralen alle dezelfde kleur uit.
2. Achterlichten
- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers, die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van twee of vier achterlichten.
  - b. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van twee achterlichten; de achterlichten worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaar; deze schakelaar functioneert deugdelijk.
  - c. Als er twee achterlichten worden gevoerd, zijn deze van gelijke grootte en gelijke sterkte.
  - d. De achterlichten stralen achterwaarts helder rood licht uit dat achterwaarts tot een afstand van 200 m duidelijk zichtbaar is voor het achteropkomende verkeer.
  - e. De achterlichten zijn waterdicht.
  - f. De achterlichten worden gedurende de nacht ingeschakeld, indien met het motorrijtuig over een weg wordt gereden.
3. Achterreflectoren
- a. Motorrijtuigen zijn aan de achterzijde van ten minste twee rode reflectoren van een andere vorm dan de driehoekige voorzien.
  - b. De achterreflectoren vertonen geen verschijnselen van breuk.
4. Lengtedriehoeken
- a. Aanhangwagens en opleggers zijn aan de achterzijde voorzien van twee goed werkende rode reflectoren van driehoekige vorm.
  - b. De lengtedriehoeken vertonen geen verschijnselen van breuk.
5. Stoplichten
- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van een of twee stoplichten.
  - b. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van twee stoplichten.
  - c. De stoplichten zijn zodanig ingericht dat zij tijdens het rijden automatisch ontsteken, zodra de bedrijfsrem in werking wordt gesteld, en automatisch doven, zodra deze rem buiten werking wordt gesteld.
  - d. Als er twee stoplichten aanwezig zijn, zijn deze van gelijke of bijna gelijke sterkte.
  - e. De lenzen van de stoplichten vertonen geen verschijnselen van breuk.
  - f. Bij motorrijtuigen en opleggers stralen ontstoken stoplichten door gekleurd, doorzichtig materiaal achterwaarts een, ook bij dag duidelijk zichtbaar oranje of rood licht uit, dat, als, het stoplicht in het achterlicht is ingebouwd, ook bij brandend achterlicht opvallend is.
6. Richtingaanwijzers
- a. De richtingaanwijzers zijn voor het tegemoetkomende en het achteropkomende verkeer duidelijk zichtbaar.
  - b. Zij stralen voor het tegemoetkomende verkeer duidelijk zichtbaar wit of oranje knipperlicht uit en voor het achteropkomend verkeer duidelijk zichtbaar rood of oranje knipperlicht, dat ook bij dag en bij brandend achterlicht duidelijk doet blijken naar welke richting zal worden ingeslagen.
  - c. Motorrijtuigen, die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, mogen zijn uitgerust met richtingaanwijzers van langwerpige vorm die, wanneer zij in

werking zijn, hetzij een vaste ongeveer horizontale stand aannemen, hetzij op en neer bewegen.

- d. Richtingaanwijzers als bedoeld onder c functioneren goed, tenzij tevens goed functionerende richtingaanwijzers aanwezig zijn die voldoen aan de eisen vermeld onder b.
- e. De richtingaanwijzers worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaars.
- f. Deze schakelaars functioneren goed.
- g. Knipperlicht wordt ten minste 60 maal per minuut en ten hoogste 120 maal per minuut automatisch gedoofd en weer ontstoken.
- h. Het glas van de richtingaanwijzers vertoont geen verschijnselen van breuk.

#### 7. Zijreflectoren

- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers, met uitzondering van motorrijtuigen waarvan de lengte niet meer dan 6 m bedraagt en motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van niet meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen, zijn aan de zijkanten voorzien van oranje reflectoren van een andere vorm dan de driehoekige.
- b. De reflectoren vertonen geen verschijnselen van breuk.

#### 8. Zijlichten

- a. Opleggers en aanhangwagens die breder zijn dan 1.60 m zijn voorzien van twee zijlichten, die terzijde en naar voren helder wit licht uitstralen.
- b. De zijlichten vertonen geen verschijnselen van breuk.
- c. De zijlichten worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaar.
- d. Deze schakelaar functioneert goed.

#### 9. Achteruitrijlichten

Als een motorrijtuig is uitgerust met een of twee achteruitrijlichten worden deze lichten zodanig uitgeschakeld, dat slechts licht kan worden uitgestraald wanneer de versnelling voor achteruitrijden is ingeschakeld.

#### 10. Verklikkerlicht voor mistachterlicht

Als het motorrijtuig is uitgerust met een of twee mistachterlichten, wordt het ontstoken zijn van het mistachterlicht aan de bestuurder kenbaar gemaakt door middel van een voortdurend brandend verklikkertje, aangebracht op een voor de bestuurder in het oog vallende plaats.

#### 11. Nummerplaatverlichting

- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers zijn aan de achterzijde voorzien van een goede verlichtingsinrichting voor de nummerplaat.
- b. De nummerplaatverlichting wordt ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaar.
- c. De schakelaar functioneert goed.
- d. De nummerplaatverlichting wordt gedurende de nacht ingeschakeld, indien met het motorrijtuig over een weg wordt gereden en het nummer is tot een afstand van 50 m goed zichtbaar.

#### 12. Verboden kleur

- a. Lichten stralen naar voren niet anders dan wit of geel uit.
- b. Lichten stralen naar achteren als volgt uit :
  - stoplichten rood;

- richtingaanwijzers en knipperende waarschuwingslichten geel of oranjegeel;
  - parkeerlichten rood;
  - achteruitrijlichten wit.
- c. Aan de voorzijde wordt geen rode, aan de achterzijde geen witte reflectie gevoerd.

**Motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan,  
niet zijnde een bromfiets.**

Artikel 31 b <sup>35</sup>

Motorrijtuigen op twee wielen, met of zonder zijspan, niet zijnde een bromfiets zijn van een deugdelijke bouw of inrichting, verkeren rijtechnisch in voldoende staat van onderhoud, en zijn voorzien van:

- a. een deugdelijke stuurinrichting;
- b. twee onafhankelijk van elkaar werkende reminrichtingen, welke zich binnen het onmiddellijk bereik van de bestuurder bevinden; op elk der wielen van het motorrijtuig werkt ten minste een rem; elk der remmen werkt rechtstreeks op een of beide wielen of op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels, zonder tussenkomst van tandwielen; de remvertraging bedraagt op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, bij of op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels, zonder gebruik van beide remmen tezamen, ten minste 4 m/ sec <sup>2</sup>;
- c. een hoorn met een vaste toonhoogte die naar voren functioneert;
- d. ten minste een stoplicht; indien 1 (een) stoplicht aanwezig is wordt dit aangebracht in het midden van de achterzijde van het motorrijtuig;
- e. minstens een koplamp die, indien gedurende de nacht met het motorrijtuig wordt gereden, ingeschakeld wordt; het bepaalde in artikel 31a lid 1 onder I sub b tot en met f II en III is van overeenkomstige toepassing;
- f. een achterlicht, dat indien gedurende de nacht met het motorrijtuig wordt gereden, ingeschakeld wordt met de daarvoor bestemde schakelaar; het bepaalde in artikel 31a lid 2 onder d tot en met f is van overeenkomstige toepassing;
- g. een nummerplaatverlichting; het bepaalde in artikel 31 a lid 11 onder b tot en met d is van overeenkomstige toepassing;
- h. richtingaanwijzers; het bepaalde in artikel 31a lid 6 is van overeenkomstige toepassing.

**Geluid en milieu aspecten.**

Artikel 31 c <sup>36</sup>

Motorrijtuigen moeten voldoen aan de volgende geluid en milieu aspecten

- a. Geluid  
Het uitlaatsysteem van motorrijtuigen is behoorlijk geluiddempend en produceert in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau dan door de Minister is vastgesteld.
- b. Radio-ontstoring  
Een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking mag geen omroepstoring veroorzaken.
- c. Koolmonoxide gehalte  
De uitlaatgassen van motorrijtuigen op meer dan drie wielen met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking, mogen bij stationair toerental en op bedrijfstemperatuur zijnde motor niet meer dan een bepaald door de Minister vastgesteld volume aan

<sup>35</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>36</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

koolmonoxide bevatten.

### **Verlichting van stilstaande motorrijtuigen op de openbare weg gedurende de nacht.**

#### Artikel 31 d <sup>37</sup>

**gebruik van  
lichten  
tijdens het  
stilstaan**

1. Op de rijbaan stilstaande motorrijtuigen zijn voor de verlichting aan de voorzijde ten minste voorzien van twee stadslichten van gelijke grootte of nagenoeg gelijke lichtsterkte, van voren zichtbaar op een afstand van 150 m, en aan de achterzijde van achterlichten, reflectoren en lengte driehoeken.
2. Indien het motorrijtuig links op de rijbaan stilstaat kan voor de verlichting worden volstaan met het rechter stadslicht en het rechter achterlicht.
3. Motorrijtuigen zonder aanhangwagens mogen, indien zij op de linkerzijde van de rijbaan stilstaan, aan de rechterzijde ook voorzien zijn van een aan de rechterzijde van het motorrijtuig aangebrachte parkeerlamp, welke naar voren wit en naar achteren helder rood licht uitstraalt en zichtbaar op een afstand van ten minste 150 m voor onderscheidenlijk het van voren en het van achteren naderend verkeer.
4. De verlichting behoeft niet te worden ontstoken van:
  - a. motorrijtuigen, stilstaande binnen het lichtschijnsel van een tot de openbare straatverlichting behorend ontstoken lichtpunt en wel zodanig dat zij voor het van voren en het van achteren naderend verkeer op een afstand van ten minste 50 m duidelijk zichtbaar zijn;
  - b. motorrijtuigen, stilstaande op kennelijk als zodanig aangeduide of gebruikte parkeerplaatsen of geheel buiten de rijbanen.
5. De bestuurder, eigenaar of houder van een aanhangwagen of oplegger is verplicht ervoor te zorgen dat de aanhangwagen of oplegger, indien deze gedurende de nacht niet aangekoppeld aan een motorrijtuig op de weg stilstaat, voldoet aan het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel met dien verstande dat de verlichting niet behoeft te worden ontstoken, indien de aanhangwagen geplaatst is op de wijze als in lid 4 van dit artikel omschreven.

### **Hoogte, breedte en asdruk**

#### Artikel 31e <sup>38</sup>

1. Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te doen of te laten rijden, indien:
  - a. de hoogte, de lading meegerekend, van het motorrijtuig of van een daardoor voortbewogen aanhangwagen meer dan 3,80 m, of de breedte, de lading meegerekend, meer dan 2,50 m bedraagt;
  - b.
    1. de druk van een as meer bedraagt dan 8.000 kg of meer bedraagt dan die door de Districts-Commissaris ingevolge het bepaalde in lid 2 van dit artikel is vastgesteld;
    2. de totale asdruk per groep assen meer bedraagt dan die door de Minister is vastgesteld.
2. De Districts-Commissaris is bevoegd de maximaal toegestane asdruk als bedoeld in lid 1 onder b sub 1 van dit artikel, op minder dan 8.000 kg vast te stellen, indien het motorrijtuig

<sup>37</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>38</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

gebruik maakt van bepaalde door de Districts-Commissaris aangegeven wegen.

3. Voor de vaststelling van het gewicht alsmede de asdruk van een motorrijtuig waarmede, met of zonder lading, over een weg wordt gereden, kan gebruik worden gemaakt van zowel mobiele als vaste weeginstrumenten, waarvan de bijzonderheden door de Minister worden vastgesteld.

### Signalen<sup>39</sup>

#### Artikel 32

#### toegestane signalen

1. Bestuurders van motorrijtuigen met uitzondering van bromfietsen zijn verplicht wanneer, door hun nadering voor een weggebruiker gevaar dreigt, indien dit ter afwendung van dat gevaar nodig is, een der volgende signalen te geven:
  - a. bij dag een geluidssignaal met de voorgeschreven geluidsinrichting;
  - b. gedurende de nacht een knippersignaal door zeer snel herhaald in- en uitschakelen van het ver vooruitstralend licht of bij hoge noodzaak een geluidssignaal als onder a bedoeld.
2. Zij mogen bovendien bij dag een geluidssignaal als in het vorige lid onder a bedoeld, geven om andere weggebruikers kenbaar te maken, dat zij hen wensen in te halen.
3. Bestuurders van motorrijtuigen - met uitzondering van bromfietsen- die voor door de Minister te omschrijven werkzaamheden worden gebruikt, maken onder de door deze aan te geven omstandigheden hun motorrijtuig tijdens deze werkzaamheden voor het overige verkeer kenbaar door het voeren van terzake vast te stellen signalen.
4. Het is bestuurders van motorrijtuigen, met uitzondering van bromfietsen, verboden signalen in andere gevallen of op andere wijze te geven dan in de vorige leden is voorgeschreven of toegelaten, alsook om die signalen langer te doen duren dan nodig is.

**Toelichting:** Het geven van signalen moet zoveel mogelijk beperkt worden; het kan namelijk tot gevolg hebben dat weggebruikers, in het bijzonder voetgangers, fietsers en bromfietzers ervan schrikken of onzeker worden. Ook uit een oogpunt van (geluids) overlast moet het geven van signalen zoveel mogelijk worden beperkt. Om die reden mogen bestuurders alleen maar een signaal geven als dat noodzakelijk is om een dreigend gevaar af te wenden. Zij hebben daarbij de keus tussen geluids- en knippersignalen. Het geven van signalen om andere redenen, bijvoorbeeld om kenbaar te maken dat men wil inhalen is verboden. Onder dreigend gevaar wordt verstaan: dreigend gevaar voor weggebruikers, door welke oorzaak dan ook. Met andere woorden, ook wanneer een dreigend gevaar geen verband houdt met de nadering van de bestuurder, mag die bestuurder een signaal geven. De geluidssignalen waarvan motorrijtuigen moeten zijn voorzien, worden genoemd in dit artikel. Het geven van signalen anders dan d.m.v. de voorgeschreven hoorn, bel of knippersignalen of in andere gevallen of op andere wijze is dus verboden.

### Verplichte Autogordels

#### Artikel 32 a<sup>40</sup>

#### bestuurder en passagier naast bestuurder

1. Bestuurders van motorrijtuigen en de naast hen gezeten personen maken gebruik van de voor hen beschikbare autogordels; personen jonger dan 10 jaren nemen slechts naast de bestuurder plaats, indien zij gebruik maken van een voor hen geschikt kinderbeveiligingsmiddel, tenzij hun lichaamslengte van dien aard is dat met gebruikmaking van een autogordel daarmee het beoogde veiligheidsdoel wordt bereikt.

<sup>39</sup> Gew. bij G.B. 1971 no. 150..

<sup>40</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

**Toelichting:** Als in een motorvoertuig autogordels zijn aangebracht, moeten de inzittenden, zowel de bestuurder als de passagier(s), van die gordels gebruik maken. Er wordt rekening gehouden met motorrijtuigen van oude bouwjaren die door de fabrikant niet voorzien zijn van autogordels. Vandaar de vermelding "indien beschikbaar". Het betreft dus geen motorrijtuigen waarvan de autogordels zijn verwijderd.

Het is verboden kinderen jonger dan 10 jaren op de voorzitplaats naast de bestuurder te vervoeren, tenzij zulks geschiedt middels een voor hen geschikt goed vastgezet kinderbeveiligingsmiddel (kinderzitje). Indien echter de lichaamslengte van het kind van dien aard is dat door gebruikmaking van de autogordel het gewenste doel wordt bereikt, kan daarvan gebruik worden gemaakt.

- |  |  |
|--|--|
| <b>passagier<br/>niet naast<br/>bestuurder</b> | 2. Andere dan de naast de bestuurder gezeten personen als bedoeld in lid 1 van dit artikel maken eveneens gebruik van de voor hen beschikbare autogordels; indien deze personen jonger zijn dan 10 jaren, maken zij gebruik van een voor hen beschikbaar en geschikt kinderbeveiligingsmiddel.<br><b>Toelichting:</b> Het vervoer van kinderen jonger dan 10 jaren dient te geschieden middels een geschikt kinderbeveiligingsmiddel, indien zulks beschikbaar is. Op een plaats waar een kinderbeveiligingsmiddel ontbreekt, moeten zij de autogordel gebruiken (indien beschikbaar) lid 3. |
| <b>kinder-<br/>beveiligings-<br/>middel</b>    | 3. Indien een kinderbeveiligingsmiddel niet aanwezig is, maken de in lid 2 van dit artikel bedoelde personen die jonger zijn dan 10 jaren gebruik van de voor hen beschikbare autogordels, voor zover het beoogde veiligheidsdoel daarmee wordt bereikt.   |
| <b>geen gordel<br/>verplicht</b>               | 4. Het bepaalde in de leden 1 tot en met 3 van dit artikel is niet van toepassing op het vervoer van personen met motorrijtuigen die zijn of kunnen worden ingericht voor het vervoer van meer dan 8 (acht) personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen.<br><b>*Toelichting:</b> De verplichting tot het dragen van autogordels geldt niet voor passagiers van autobussen. De bestuurder is wel verplicht gebruik te maken van de beschikbare autogordels.   |
|  | 5. Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden personen te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.  |

### Verbod handmatig telefoneren

#### Artikel 32 b<sup>41</sup>

Het is degene die een motorvoertuig, bromfiets of invaliden voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden.

**\* Toelichting:** Het handmatig telefoneren en het gelijktijdig besturen van een motorvoertuig, invaliden voertuig of bromfiets vormt een gevaar voor de verkeersveiligheid. Het verbod is gericht tot degene die een motorrijtuig, invaliden voertuig of bromfiets bestuurt. Het gaat hierbij om degene die daadwerkelijk achter het stuur zit, de feitelijke bestuurder dus. Voorts beperkt het verbod zich tot die gevallen waarbij degene die het voertuig bestuurt rijdend deelneemt aan het verkeer. Wie het voertuig heeft geparkeerd, mag dus wel handmatig gebruik maken van een mobiele telefoon. De fietser is buiten de strekking van dit verbod gelaten omdat deze, gelet op het geringe gewicht en de beperkte snelheid die met de fiets kan worden bereikt, aanzienlijk minder gevaar op de weg oplevert. Bovendien blijft het algemene gevaarzettingsartikel (art. 2 Rijwet) van toepassing. Dit betekent dat, indien een fietser door het gebruik van een mobiele telefoon gevaar of hinder op de weg veroorzaakt, hij een strafbaar feit pleegt en daarvoor kan worden veroordeeld.

*\* Nota van Toelichting SB 2005 # 17*

<sup>41</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

## Verbod donkere ruiten

### Artikel 32 c <sup>42</sup>

1. Voorzover motorrijtuigen op meer dan drie wielen voorzien zijn van fabrieksmatig verdonkerde ruiten dienen de voor-, zij- en achterruiten te voldoen aan de volgende eisen:
  - a. de voorruit dienen ten minste 75% van het zichtbare licht door te laten;
  - b. de zijruit van de voorportieren dienen ten minste 70% van het zichtbare licht door te laten;
  - c. de zijruit van de achterportieren en achterruiten dienen ten minste 35% van het zichtbare licht door te laten.
  
2. Het percentage van het zichtbare licht wordt gemeten als volgt:
 

het uittredend licht	_____ X 100% ≥	75% voor voorruit
		70% voor zijruit van de voorportieren
		35% voor zijruit van de achterportieren
het intredend licht		35% voor achterruiten
		35% voor overige ruiten
  
3. De met de keuring belaste deskundige maakt op het keuringsbewijs van motorrijtuigen op meer dan drie wielen met fabrieksmatig verdonkerde ruiten een aantekening van het gemeten percentage doorgelaten zichtbare licht; het instrument voor de meting van het percentage van het zichtbare licht wordt door de Minister vastgesteld.

**\* Toelichting:** De percentages van lichtdoorlaatbaarheid van het zichtbare licht van de voor-, zij- en achterruiten zijn vastgesteld op respectievelijk 75%, 70% en 35%. Voor de overige ruiten, zo die er zijn, geldt eveneens een percentage van 35%. Bij het vaststellen van de percentages staat de verkeersveiligheid centraal, waarbij uitgegaan wordt van het principe dat ten minste de bestuurder een goed zicht heeft naar alle kanten. Vandaar dat voor de voorruit en de zijruit van de voorportieren een percentage van respectievelijk 75% en 70% is vastgesteld.

*Nota van Toelichting SB 2005 # 17*

### Artikel 32 d <sup>43</sup>

Het is de bestuurder, eigenaar of houder van motorrijtuigen verboden enig materiaal aan, op of tegen de in artikel 32c bedoelde ruiten te hechten, te plakken of aan te brengen, waardoor het uitzicht van de bestuurder kan worden belemmerd, danwel het percentage doorgelaten zichtbare licht, zoals vastgesteld in artikel 32 c lid 1, lager wordt.

## Onbeheerde motorrijtuigen

### Artikel 33

Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden het rijtuig zonder voldoende toezicht op een weg te laten staan, tenzij de motor is afgezet.

<sup>42</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>43</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

Artikel 33 a<sup>44</sup>

- wegslepen**
1. Het is de eigenaar of houder verboden een niet rijklaar of anderszins defect motorrijtuig langer dan twee maal 24 uur op een weg te laten staan.
  2. Bij overtreding van het bepaalde in lid 1 zijn de ambtenaren en beambten van politie bevoegd het voertuig voor rekening en risico van de eigenaar of houder naar een plaats van berging of herstel te vervoeren of te doen vervoeren.
- hinderlijk parkeren**
3. De ambtenaren van politie maken eveneens van de in lid 2 gegeven bevoegdheid gebruik, indien een voertuig op een voor het verkeer hinderlijke wijze op een weg wordt aangetroffen.

**Verboden vervoer**

## Artikel 34

Het is de bestuurder van een motorrijtuig niet zijnde een tweewielig motorrijtuig of een driewielig motorrijtuig voorzien van een vóór- zij- of achterspan verboden aan de buitenzijde van het rijtuig personen te laten plaats nemen of te vervoeren.

**Voortbewegen van andere rij- of voertuigen**Artikel 35<sup>45</sup>

- slepen**
1. Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden op een weg, een ander rij- of voertuig of deszelfs bestuurder voort te bewegen, voort te trekken of voort te slepen, te doen voortbewegen, te doen voorttrekken of te doen voortslepen.
  2. Voor het voortslepen door een motorrijtuig met tenminste vier wielen van een rij- of voertuig, is vergunning vereist van de betrokken Districts-Commissaris. Deze bepaling lijdt uitzondering ten aanzien van bestuurders van motorrijtuigen met tenminste vier wielen gebezigd om onklare motorrijtuigen te vervoeren naar de plaats van berging of herstel.  
**Toelichting:** Dit artikel verbiedt bestuurders van motorvoertuigen andere rij-of voertuigen te slepen, tenzij het betreft vervoer van onklare motorrijtuigen. Over de wijze van verbinding tussen de voertuigen wordt niets vermeld. In de regel wordt daarvoor een sleepkabel of een trekstang gebruikt. Een motorvoertuig dat wordt gesleept, verliest daardoor de status van motorrijtuig niet; het blijft voldoen aan het bepaalde in de definitie van motorvoertuigen ( art. 1 b onder h).

**Besturen onder toezicht.**Artikel 36<sup>46</sup>

Het is verboden een motorrijtuig onder zijn onmiddellijke toezicht te doen besturen door een persoon :

1. die de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt, indien het betreft een motorrijtuig op twee wielen of een motorrijtuig op drie wielen voorzien van een vóór-, zij- of achterspan;
2. die de leeftijd van 16 jaar nog niet heeft bereikt, indien het betreft een motorrijtuig niet zijnde een motorrijtuig op twee wielen of een motorrijtuig op drie wielen voorzien van een

<sup>44</sup> Ingev. bij G.B. 1970 no. 133.

<sup>45</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89.

<sup>46</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89, G.B. 1970 no. 133.



vóór-, zij- of achterspan;

3. die door ouderdom, zwakte of andere oorzaak onbekwaam moet worden geacht motorrijtuigen te kunnen besturen ;
4. wiens rijbewijs is ingetrokken of ingevorderd, of aan wie bij rechterlijke uitspraak de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen is ontzegd.

Artikel 36 a. <sup>47</sup>

1. Het besturen van een motorrijtuig onder toezicht zoals bedoelt in artikel 1 lid 1 onder g, geschiedt onder de volgende voorwaarden:

**voorwaarden**

- a. de toezichthouder is gedurende drie voorafgaande jaren onafgebroken in het bezit geweest van een geldig Surinaams rijbewijs voor een motorrijtuig van de categorie waarmee wordt gereden;
- b. de bevoegdheid van de toezichthouder om een motorrijtuig te besturen is hem niet ontzegd en zijn rijbewijs is niet ingevorderd;
- c. degene die onder toezicht een vrachtauto of een autobus bestuurt, is in het bezit van een geldig Surinaams rijbewijs B-E.

2. Het motorrijtuig als bedoeld in lid 1 van dit artikel is voorzien van:

**eisen  
motorrijtuig**

- a. inrichtingen die zo zijn aangebracht, dat de toezichthouder daarmee de bedrijfsrem en de koppeling vanaf zijn zitplaats doeltreffend kan bedienen;
- b. een binnenspiegel en buitenspiegels waarmee de toezichthouder het achter hem liggend weggedeelte kan overzien;
- c. een vierkantig houten of metalen bord ter grootte van ten minste 10 x 10 cm met blauw veld en witte letter L voor een motorrijtuig als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder a en 16 x 16 cm voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder b, c en d, welk op een voor de weggebruikers duidelijk zichtbare wijze is aangebracht en wel als volgt:
  1. voor een motorrijtuig als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder a, c en d aan de voor- en achterzijde van het motorrijtuig;
  2. voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder b op het dak van het motorrijtuig waarbij de letter L aan beide kanten moet zijn aangebracht.

3. Indien des nachts wordt gereden is de in lid 2 onder c van dit artikel bedoelde letter L van zodanig materiaal dat deze bij daarop vallende lichtstralen rood terugwerpt voor het verkeer van achteren.

**\* Toelichting:** Dit artikel voorziet in de voorwaarden ten aanzien van degene, onder wiens toezicht een ander een motorrijtuig bestuurt. Ten aanzien van het motorrijtuig waarmee onder toezicht wordt gereden dient er op of aan dat motorrijtuig de letter L te worden aangebracht overeenkomstig het bepaalde in lid 2 onder c. Ook de afmetingen van de plaat waarop het moet worden bevestigd aan het motorrijtuig is bepaald. Het zogenaamde L-bord moet duidelijk te zien zijn, zodat de overige weggebruikers weten dat zij op de weg te doen hebben met een motorrijtuig waarmee rijlessen worden verzorgd. Des 's nachts moet deze letter L reflecterend zijn ten aanzien van het verkeer van achteren.

*\* Nota van Toelichting SB 2005 # 17*

<sup>47</sup> Ingev. bij S.B. 2005 no. 17.

### Besturen zonder rijbewijs.

#### Artikel 36 b<sup>48</sup>

1. Geen rijbewijs is vereist voor het besturen van:
  - a. bromfietsen;
  - b. gemotoriseerde driewielige bestelwagens waarvan het ledig gewicht ten hoogste 450 kg bedraagt en die geen grotere snelheid kunnen ontwikkelen dan 12 km per uur.
2. Motorrijtuigen als bedoeld in het eerste lid onder a mogen slechts worden bestuurd door personen die de leeftijd van 16 jaar, motorrijtuigen als bedoeld in het eerste lid onder b slechts door personen die de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt.

### Medepassagiers motorrijtuigen op twee en drie wielen.

#### Artikel 37

1. Het is de bestuurder van een motorrijtuig op twee wielen niet zijnde een bromfiets verboden :
  - a. kinderen beneden de leeftijd van 10 jaren mede te vervoeren anders dan gezeten op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten ;
  - b. meer dan één persoon van 10 jaar of ouder mede te vervoeren .
2. De mede vervoerde persoon moet achter de bestuurder zijn gezeten met de benen aan weerszijden van het motorrijwiel op een uitsluitend voor personenvervoer ingerichte zitplaats, bestaande uit een zitting en steunen voor de handen en voeten, waarvan de medegevoerde persoon gebruik moet maken.
3. In een hoofdzakelijk voor personenvervoer bestemde vóór-, zij- of achterspan van een motorrijtuig op drie wielen mag hoogstens één persoon worden vervoerd.

§ 2a. <sup>49</sup> BEPALINGEN BETREFFENDE RIJBEWIJZEN CATEGORIEËN MOTORRIJTUIGEN WAARVOOR RIJBEWIJZEN WORDEN AFGEGEVEN.

#### Artikel 37 a<sup>50</sup>

1. Rijbewijzen als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Rijwet 1971 worden afgegeven voor het besturen van de volgende categorieën motorrijtuigen:
  - a. motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan, motorrijtuigen op twee wielen met of zonder aanhangwagens, en andere motorrijtuigen op drie wielen, waarvan het ledig gewicht niet meer bedraagt dan 400 kg (rijbewijs A);
  - b. motorrijtuigen op drie of vier wielen, niet zijnde motorrijtuigen op twee wielen met zijspan, ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen en andere motorrijtuigen niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer bedraagt dan 3500 kg (rijbewijs B - E);

<sup>48</sup> Ingev. bij G.B. 1962 no. 120; Ver Nummerd bij S.B. 2005 no. 17.

<sup>49</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no. 29.

<sup>50</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no.29; Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

- c. motorrijtuigen, niet ingericht voor vervoer van personen, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, meer bedraagt dan 3500 kg (rijbewijs C - E).
  - d. motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen (rijbewijs D - E).
2. Voor het besturen van een motorrijtuig door een bestuurder die in verband met een lichamelijk gebrek slechts een motorrijtuig kan besturen, dat voldoet aan bepaalde eisen wordt een rijbewijs, als bedoeld in het vorige lid afgegeven, uitsluitend voor het besturen van een aan die eisen voldoende motorrijtuig, in welk rijbewijs deze beperking is aangeduid door een omschrijving van de bedoelde eisen en het woord "Restraint" in rode letters.
  3. Voor het besturen van een tractor zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 sub j, met of zonder aanhangwagen, is vereist een rijbewijs categorie B-E, met dien verstande dat het ledig gewicht van de aanhangwagen, vermeerderd met het laadvermogen niet meer bedraagt dan 3.500 kg; indien het ledig gewicht van de aanhangwagen vermeerderd met het laadvermogen meer bedraagt dan 3500 kg, is een rijbewijs categorie C-E vereist.

#### **Eisen ten aanzien van rijbewijzen.**

##### Artikel 37 b<sup>51</sup>

**wijze van  
aanvraag  
rijbewijs**

1. Een aanvraag ter verkrijging van een rijbewijs als bedoeld in artikel 9 lid 1, van de Rijwet 1971 moet schriftelijk worden gericht aan de door de Minister aangewezen autoriteit. In de aanvraag moet worden vermeld voor het besturen van welke categorie of categorieën van motorrijtuigen als bedoeld in artikel 37a de aanvrager een rijbewijs wenst te ontvangen.
2. Bij deze aanvraag moet worden overgelegd :
  - a. een verklaring door een hier te lande tot de uitoefening der geneeskunst bevoegd persoon en behelzende, dat door die geneeskundige bij een niet langer dan veertien dagen vóór de aanvraag gehouden onderzoek bij de aanvrager geen lichaams- of zielsgebreken zijn waargenomen, welke deze zouden kunnen beletten of belemmeren een motorrijtuig naar behoren te besturen ;

De aanvrager is gehouden een identiteitskaart, afgegeven krachtens de identiteitswet, ter inzage af te geven, indien zulks van hem verlangd wordt.

  - b. een uittreksel uit het geboorteregister van de aanvrager ;
  - c. twee zeer goed gelijkende pasfoto's van de aanvrager, ter grootte van 3 X 3 ½ cm en face en zonder hoofddekseel opgenomen ;
  - d. een kwitantie ten bewijze van storting van het verschuldigde examengeld als bepaald in artikel 37 c.

##### Artikel 37 c<sup>52</sup>

- leges**
1. Een rijbewijs, als bedoeld in artikel 9 lid 1 van de Rijwet 1971, wordt niet afgegeven dan tegen betaling van de kosten verbonden aan het afleggen van het examen en de examens

<sup>51</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no. 29; Gew. bij S.B. 1989 no. 31.

<sup>52</sup> Ingev. Bij S.B. 1977 no.29; Gew. bij S.B. 1981 no. 13, S.B. 1989 no. 31, S.B. 1997 no. 36, S.B. 2005 no. 17.

voor dat soort rijbewijs, te weten:

1. Voor een rijbewijs A

- a. SRD 125,--; indien het betreft het gehele examen;
- b. SRD 75,--; indien het betreft het praktische gedeelte van het examen;
- c. SRD 50,--; indien het betreft het theoretische gedeelte van het examen.

2. Voor een rijbewijs B-E

- a. SRD 140,--; indien het betreft het gehele examen;
- b. SRD 90,--; indien het betreft het praktische gedeelte van het examen;
- c. SRD 50,--; indien het betreft het theoretische gedeelte van het examen.

3. Voor een rijbewijs C-E of D-E

- a. SRD 150,--; indien het betreft het gehele examen;
- b. SRD 100,--; indien het betreft het praktische gedeelte van het examen;
- c. SRD 50,--; indien het betreft het theoretische gedeelte van het examen.

2. Ter verkrijging van een afschrift voor het rijbewijs A SRD 50,- en voor een afschrift van een rijbewijs B-E, C-E of D-E:
  - a. voor een eerste afschrift (duplicaat) : SRD 100,--;
  - b. voor een tweede afschrift (triplicaat) : SRD 125,--;
  - c. voor een derde afschrift en elk volgende : SRD 150,--.
3. Bij de aanvraag voor verlenging als bedoeld in artikel 15 leden 3 en 4 van de Rijwet 1971 legt de aanvrager een stortingsbewijs van SRD 50,-- over.
4. Bij de aanvraag voor verlenging als bedoeld in artikel 15 lid 5 van de Rijwet 1971, betaalt de aanvrager een bedrag van SRD 100,--; dit bedrag wordt vermeerderd met SRD 25,-- per maand, voor iedere maand na de vervaldatum.
5. De eigenaar of houder casu quo de aanvrager legt een stortingsbewijs over van:
  - a. SRD 25,--; indien het betreft een afschrift van een nummerbewijs c.q. bromfietsregistratiebewijs of bewijs van inschrijving;
  - b. SRD 30,--; indien het betreft de overschrijving van een motorrijtuig of voertuig ongeacht welke categorie.
6. Ter verkrijging van een internationaal rijbewijs betaalt de aanvrager een bedrag van SRD 75,--.

**Inter-  
nationaal  
rijbewijs**

Artikel 37 d.<sup>53</sup>

1. Geen rijbewijs als bedoeld in artikel 9 eerste lid van de Rijwet 1971 wordt afgegeven dan nadat de aanvrager ten genoegen van een door de Procureur-Generaal aangewezen examen commissie middels het afleggen van een examen voldoende blijken heeft gegeven van bekwaamheid in het besturen en behandelen van motorrijtuigen.
2. Voor zover het militairen betreft, zal het rijbewijs als bedoeld in artikel 9, lid 1 van de Rijwet 1971 met inachtneming van de terzake geldende wettelijke voorschriften worden afgegeven door een daartoe aangewezen militair, die terzake deskundig is.
3. Bij het verlaten van de militaire dienst dient de gewezen militair het rijbewijs in te leveren bij het Hoofd van de afdeling of het onderdeel waar hij werkzaam was, tenzij door de Chef Staf van het Nationaal Leger tot eerdere intrekking van het rijbewijs was besloten.

<sup>53</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no. 29; Gew. bij S.B. 1985 no. 4.

4. Onverminderd hetgeen in de leden 2 en 3 is bepaald blijven de overige bepalingen van de Rijwet van kracht.

Artikel 37 e<sup>54</sup>

**onderzoek  
naar  
rijvaardigheid**

1. Het in artikel 37d bedoelde examen bestaat uit een theoretisch en een praktische gedeelte.
2. Het theoretische gedeelte van het examen omvat :
  - a. grondige kennis van hetgeen is voorgeschreven of verboden in de artikelen 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 en 24 van de Rijwet 1971;
  - b. grondige kennis van hetgeen is voorgeschreven of verboden in de artikelen 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 13a, 14, 15, 15a, 15b, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 24a, 25, 26, 26a, 27, 27a, 27b, 27c, 28 tot en met 31e, 32, 32a tot en met 32d, 34, 35, 36, 36a, 37, 37a, 37b, 37c, 37d en 52 van het Rijbesluit 1971.
  - c. grondige kennis, aan de hand van voorbeelden, van de betekenis van de aanwijzingen en verkeerstekens vastgesteld bij de bijlage, behorende bij het Rijbesluit 1971.
3. Het praktische gedeelte bestaat uit het afleggen van een proefrit met een daarvoor geschikt motorrijtuig, zulks ter beoordeling van de in artikel 37 d bedoelde examen-commissie, van de categorie waarvoor een rijbewijs wordt aangevraagd, waarbij de aanvrager moet blijken te voldoen aan de volgende eisen :
  - a. het op juiste wijze starten van de auto, inschakelen en zonder schokken of stoten wegrijden;
  - b. het behoorlijk overschakelen, zowel versnellend als vertragend en het op de juiste wijze regelen van de gastoevoer ;
  - c. het goed bedienen van de ontkoppelings- en remorganen ;
  - d. het rijden op zodanige wijze, dat nimmer de vrijheid of de veiligheid van het verkeer wordt belemmerd of in gevaar gebracht ;
  - e. het op voorzichtige en zekere wijze rijden met een snelheid, zich aanpassende aan de aard van het overige verkeer en van de weg, daarbij blijk gevende van voldoende stuurvastheid en het behoorlijk meester zijn van het voertuig ;
  - f. het op juiste en veilige wijze wegrijden, links houden en van richting veranderen ;
  - g. het op de juiste wijze rijden van bochten naar links en naar rechts ;
  - h. het op juiste wijze handelen bij kruisingen en splitsingen van wegen;
  - i. het zich op de voorgeschreven wijze gedragen bij inhalen, voorbijgaan en ingehaald worden ;
  - j. het correct en tijdig geven van en rekening houden met verkeerstekens en signalen en het zich onthouden van het geven van verboden signalen ;
  - k. het in acht nemen van tekens, gegeven door verkeersagenten en van de aanwijzingen, gegeven door middel van verkeersborden en verkeerslichten ;
  - l. het op tijdige, juiste en veilige wijze snelheid verminderen (afremmen) of stoppen ;
  - m. het motorrijtuig zonder fouten op een helling doen stilstaan en weder optrekken ;
  - n. het behoorlijk in rechte lijn en aangegeven bochten achteruitrijden (niet voor motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan) ;
  - o. het behoorlijk kunnen rijden van aangegeven opeenvolgende linker- en rechterbochten (voor motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan) ;
  - p. het neerzetten van het motorrijtuig op een aangegeven plaats ( stilstaan in file) ;
  - q. het achterwaarts plaatsen van het motorrijtuig in een (denkbeeldige) garage (niet voor motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan) ;
  - r. het vlot en zonder fouten keren op een niet te brede weg ( niet voor motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan) ;

<sup>54</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no. 29; Gew. bij S.B. 2005 no. 17.

- s. het voortdurend letten op het overige verkeer.

#### Artikel 37 f<sup>55</sup>

1. De duur van het in artikel 37 d bedoeld examen wordt bepaald op ten minste 45 minuten, indien het betreft het examen ter verkrijging van een rijbewijs A, en op tenminste 60 minuten, indien het betreft een examen ter verkrijging van een rijbewijs B - E of D - E.
2. De proefrit als bedoeld in artikel 37e, derde lid, kan binnen de voorgeschreven tijd worden gestaakt, indien naar het oordeel van de in artikel 37 d bedoelde examen-commissie de aanvrager door zijn wijze van rijden de veiligheid op de weg in gevaar brengt.

#### Artikel 37 g<sup>56</sup>

Indien de aanvrager slechts ten aanzien van één van de beide gedeelten van het examen niet aan de gestelde eisen blijkt te voldoen, kan een binnen twee maanden na de afwijzing te houden examen tot dit gedeelte beperkt blijven.

### § 3. BEPALINGEN BETREFFENDE RIJWIELEN

#### Eisen ten aanzien van de inrichting.

#### Artikel 38<sup>57</sup>

1. De bestuurder van een rijwiel, waarmede over een weg wordt gereden, is verplicht ervoor te zorgen dat het rijwiel voorzien is :
  - a. van een nauwkeurig werkend stuurtoestel ;
  - b. van minstens één rem, waarmede het ieder ogenblik tot stilstand kan worden gebracht ;
  - c. van een luide klinkende bel ;
  - d. van een achterspatbord of indien het rijwiel twee achterwielen heeft van achterspatborden, welke duidelijk zichtbaar voor het achteropkomend verkeer over een lengte van tenminste 0.30 m gemeten van het ondereinde af, helder wit moet (en) zijn ;
  - e. gedurende de nacht:
    - A. Indien het een tweewielig rijwiel betreft, van één voorlantaarn, welke voorwaarts, voor het tegemoetkomend verkeer duidelijk zichtbaar blijvend, helder wit licht uitstraalt, alsmede van een achterlantaarn aangebracht op het witte gedeelte van het achterspatbord, niet hoger dan 0.60 m. boven het wegdek welke achterwaarts, voor het achteropkomend verkeer duidelijk zichtbaar blijvend, helder rood licht uitstraalt, en van een onder de achterlantaarn aangebrachte reflector, welke daarop vallende lichtstralen rood terugwerpt.  
De reflector is niet verplicht indien de achterlantaarn tevens als reflector werkt.
    - B. Indien het een rijwiel met meer dan twee wielen betreft, aan de voorzijde van twee voorlantaarns aangebracht op gelijke hoogte aan de uiterste linker- en rechterzijde van het rijwiel welke voor het tegemoetkomend verkeer duidelijk zichtbaar blijvend helder wit licht uitstralen; indien het rijwielen met één voorwiel of rijwielen met een achterspanwagen betreft, mogen zij voorzien zijn van één voorlantaarn aangebracht aan de voorzijde van het rijwiel, mits de uiterst rechterzijde van het rijwiel of de achterspanwagen voorzien is van een

<sup>55</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no. 29.

<sup>56</sup> Ingev. bij S.B. 1977 no. 29.

<sup>57</sup> Gew. bij G.B. 1959 no. 85.

reflector, welke daarop vallende lichtstralen wit terugwerpt ;

aan de achterzijde van één achterwaarts voor het achteropkomend verkeer helder rood licht uitstralende achterlantaarn welke tevens als reflector werkt, aangebracht niet hoger dan 0.60 m boven het wegdek bij rijwielen met één achterwiel op het witte gedeelte van het achterspatbord en bij rijwielen met twee achterwielen of bij rijwielen met achterspanwagen op het witte gedeelte van het rechter achterspatbord of op de uiterst rechterzijde van de achterspanwagen indien deze buiten het spatbord uitsteekt; een rijwiel met één achterwiel moet voorts van een afzonderlijke rode reflector voorzien zijn, aangebracht op de uiterst rechterzijde van het rijwiel.

- 2 Het is hem verboden een verblindende verlichting te voeren. Onder verblindende verlichting wordt verstaan elke andere verlichting dan een verlichting uitgestraald door een lantaarn, welke zodanig is aangebracht en ingericht dat de uitstralende lichtbundels duidelijk zichtbaar naar omlaag gericht zijn.

### Verboden wijze van rijden.

#### Artikel 39<sup>58</sup>

Het is de bestuurder van een rijwiel rijdende over een weg verboden :

- a. zich door een motorrijtuig of deszelfs bestuurder te doen of te laten voortbewegen;
- b. een wagen of een kruiwagen, kinderwagen of dergelijk klein voertuig voort te bewegen met uitzondering van een als zodanig ingerichte en aan het rijwiel vast verbonden zij- of achterspanwagen.

### Medepassagiers.

#### Artikel 40

- zitplaats kinderen  
≥10 jr op fietsen**
1. Het is de bestuurder van een rijwiel verboden personen van 10 jaar en ouder anders op zijn rijwiel mede te vervoeren dan achter hem gezeten en met de benen aan weerszijden van het rijwiel.

**Toelichting:** Bij vervoer van kinderen van 10 jaar en ouder moeten de voeten van de passagier aan weerszijden van het voertuig geplaatst worden. De zogenaamde amazonezit zal de stabiliteit van het voertuig nadelig beïnvloeden en moet daarom als onveilig beschouwd worden en is derhalve verboden. (artt. 45 en 46a )

- zitplaats kinderen  
<10 jr op fietsen**
2. Een mede gevoerd kind beneden de leeftijd van 10 jaar moet zijn gezeten op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten.
- Toelichting:** Fietsers en bromfietzers mogen slechts kinderen beneden 10 jaar vervoeren indien zij zijn gezeten op een doelmatige en veilige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten. (artt. 45 en 46a )

### Verbod rijwielen te plaatsen.

#### Artikel 41

- plaatsen van  
fietsen**
1. Het is de bestuurder van een rijwiel verboden dat te plaatsen of te laten staan op wegen op zodanige wijze, dat andere weggebruikers daardoor in hun vrijheid van beweging worden of kunnen worden belemmerd.
  2. Het is de bestuurder van een rijwiel verboden dat te plaatsen of te laten staan langs de

<sup>58</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89

rand van een trottoir.

**Toelichting:** Fietzers mogen hun voertuig niet laten staan op de weg als daardoor gevaar of onnodige hinder voor andere weggebruikers kan ontstaan. Zij kunnen hun voertuig plaatsen op het trottoir, op het voetpad of een andere door het bevoegde gezag aangewezen plaats.

### Naast elkander rijden.

#### Artikel 42<sup>59</sup>

Bestuurders van tweewielige rijwielen mogen met niet meer dan twee naast elkaar rijden, tenzij bij het ingehaald worden door één wielrijder. Zij moeten achter elkander rijden waar de omstandigheden zulks vorderen.

**Toelichting:** Het is fietsers toegestaan met zijn tweeën naast elkaar te rijden. Uit deze bepaling vloeit voort dat niet naast elkaar mogen rijden:

- drie of meer fietsers
- een fietser en een bromfietser
- twee of meer bromfietsers (art. 47a)

### Gebruik van rijwielpaden.

#### Artikel 43

#### rijwielpaden

Behoudens vergunning van de betrokken Districts-Commissaris, zijn bestuurders van tweewielige rijwielen daar, waar langs een rijbaan een pad aanwezig is, dat bij beschikking van de Minister als rijwielpad is aangewezen en middels een naar hun richting gekeerd bord als bedoeld in artikel 4 sub k als zodanig is aangeduid, verplicht van dit rijwielpad gebruik te maken. Politie - of militaire troepen van meer dan zes wielrijders mogen, mits onder leiding, twee aan twee in gesloten colonne op de rijbaan blijven rijden.

### Geluidssignalen.

#### Artikel 44

#### belsignaal

1. Bestuurders van rijwielen zijn verplicht, wanneer door hun nadering voor een weggebruiker gevaar dreigt, een belsignaal te geven indien dit ter afwending van dat gevaar nodig is.
2. Zij mogen bovendien een belsignaal geven om aan de andere weggebruikers kenbaar te maken, dat zij hen wensen in te halen.
3. Het is hun verboden geluidssignalen in andere gevallen of op andere wijze te geven dan in de vorige leden is voorgeschreven of toegelaten alsook om de signalen langer te doen duren dan nodig is.

#### § 4. BEPALINGEN BETREFFENDE BROMFIETSEN.

#### Artikel 45

Op bromfietsen zijn, behalve voor zover de navolgende bepalingen afwijkende voorschriften bevatten, de bepalingen van paragraaf 3 van toepassing.

<sup>59</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89; Zie Verbeterblad G.B. 1960 no. 89.



### **Eisen ten aanzien van de inrichting.**

#### Artikel 46<sup>60</sup>

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 38, lid 1 sub b en c, moet een bromfiets voorzien zijn :
  - a. van twee onafhankelijk van elkander deugdelijk werkende reminrichtingen, welke zich binnen het onmiddellijk bereik van de bestuurder moeten bevinden;
  - b. van een hoorn of een toeter voor het geven van duidelijk hoorbare geluidssignalen.
2. In afwijking van het bepaalde in artikel 38, lid 1 e sub A moet een bromfiets voorzien zijn van één voorlantaarn, welke voorwaarts, voor het tegemoetkomend verkeer duidelijk zichtbaar blijvend, helder geel licht uitstraalt, ter sterkte van minimum 6 en maximum 15 watt alsmede van een achterlantaarn tevens reflector, aangebracht op het witte gedeelte van het achterspatbord, niet hoger dan 0.60 m boven het wegdek welke achterwaarts, voor het achteropkomend verkeer duidelijk zichtbaar blijvend, helder rood licht uitstraalt.
3. Ten aanzien van bromfietsen met meer dan twee wielen moet(en) in afwijking van het bepaalde in artikel 38 e sub B de aldaar voorgeschreven voor lantaarn(s) een helder geel licht uitstralen.
4. Een bromfiets moet zodanig zijn ingericht, dat daarmee geen grotere snelheid dan 40 km per uur kan worden gereden.

### **Medepassagiers.**

#### Artikel 46 a<sup>61</sup>

In afwijking van het bepaalde in artikel 40, lid 1 is het de bestuurder van een bromfiets verboden een persoon van 10 jaar of ouder op zijn bromfiets anders te vervoeren dan achter hem gezeten met de benen aan weerszijden van de bromfiets, op een uitsluitend voor personenvervoer ingerichte zitplaats, bestaande uit een zitting en steunen voor handen en voeten, waarvan de medevervoerende persoon gebruik moet maken.

### **Nummerbord.**

#### Artikel 47<sup>62</sup>

Het op grond van artikel 7, lid 1 sub 1 ° der Rijwet aan de achterzijde van de bromfiets aangebrachte nummer moet helder verlicht zijn en wel zodanig dat dit nummer op een afstand van 20 m goed zichtbaar is.

### **Naast elkander rijden.**

#### Artikel 47 a<sup>63</sup>

Het bepaalde in artikel 42 is niet van toepassing op bromfietsen.

<sup>60</sup> Gew. bij G.B. 1959 no. 85, G.B. 1963 no. 95.

<sup>61</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89.

<sup>62</sup> Gew. bij G.B. 1959 no. 85.

<sup>63</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89.

## Geluidsignalen.

### Artikel 48<sup>64</sup>

Voor de toepassing van artikel 44 op bestuurders van bromfietsen wordt in plaats van belsignaal gelezen signaal met hoorn of toeter.

## § 4 a<sup>65</sup> BEPALINGEN BETREFFENDE VALHELMEN VOOR BERIJDERS VAN MOTORRIJTUIGEN OP TWEE WIELEN, MET OF ZONDER ZIJSPANWAGEN.

### Artikel 48 a<sup>66</sup>

#### helmen

1. Het is de bestuurder van een motorrijtuig op twee wielen met of zonder zijspanwagen verboden met dit rijtuig over een weg te rijden zonder dat hij en de persoon of personen, die hij hiermee vervoert, een goed passende helm dragen, welke door middel van de kinband op deugdelijke wijze op het hoofd is bevestigd.  
**Toelichting:** Zowel bestuurders als passagiers van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen moeten een helm dragen. Dit geldt ook voor die met zijspan of zijspanwagen. Voor bestuurders en passagiers van een driewielige motorrijtuig geldt de helmdraagplicht niet. De verplichting tot het dragen van een helm geldt ook niet voor passagiers beneden 10 jaar. Indachtig het bepaalde in art. 40 lid 1, is de bestuurder strafrechtelijk verantwoordelijk, als passagiers die 10 jaar of ouder zijn niet aan de helmdraagplicht voldoen.
2. De helm moet, behoudens in door de Minister te bepalen gevallen, behoren tot een door of vanwege de Minister toegelaten soort en zijn voorzien van een door de Minister aangewezen goedkeuringsmerk.
3. Indien de valhelm van een gezichtschermscherm is voorzien, moet dit van egaal en helder doorzichtig materiaal zijn. Gezichtsschermen van niet -egaal, donker en/of spiegelend materiaal zijn verboden.  
**\* Toelichting:** Gebleken is dat vele bromfietsen met valhelmen rijden, die van een gezichtschermscherm van donker en/ of spiegelend materiaal zijn voorzien, waardoor het gezicht van de rijder voor andere weggebruikers volkomen onzichtbaar is. Hierdoor is identificatie van een bromfiets rijder onmogelijk, wat in geval van beroving of doorrijden na een veroorzaakt verkeersongeluk een groot bezwaar vormt. Thans is voorgeschreven, dat het gezichtschermscherm van egaal en helder doorzichtig materiaal moet zijn, terwijl gezichtschermschermen van donker en/ of spiegelend materiaal verboden zijn.
4. Het bepaalde in de vorige leden is niet van toepassing indien het motorrijtuig behoort tot een soort die is gebouwd voor een snelheid van ten hoogste 20 km per uur.

*\* Nota van Toelichting SB 2005 # 17*

<sup>64</sup> Gew. bij G.B. 1960 no. 89.

<sup>65</sup> Ingev. bij S.B. 1980 no. 48.

<sup>66</sup> Ingev. bij S.B. 1980 no. 48; Gew. bij S.B. 1981 no. 27.

§ 5. BEPALINGEN BETREFFENDE RIJ- OF VOERTUIGEN,  
GEEN MOTORRIJTUIGEN OF RIJWIELEN ZIJNDE.

**Verlichting.**

Artikel 49

**gebruik van  
lichten**

1. De bestuurder van een rij- of voertuig, niet zijnde een motorrijtuig, rijwiel of zogenaamde ezelkar, dat zich gedurende de nacht op een weg bevindt, is verplicht te zorgen dat het rij- of voertuig voorzien is van:
  - a. twee lantaarns, die aan weerszijden van dat rij- of voertuig zijn aangebracht en voorwaarts een helder wit of helder geel licht uitstralen dat op een afstand van 200 m duidelijk waarneembaar is voor het tegemoetkomend verkeer;
  - b. een reflector aan de uiterste rechter achterzijde, welke ten behoeve van het achteropkomend verkeer daarop vallende lichtstralen rood terugwerpt.
2. In afwijking van het bepaalde in lid 1 onder a moeten handkarren aan de voorkant voorzien zijn van twee reflectoren, aangebracht aan de uiterst linker- en uiterst rechter voorzijde welke ten behoeve van het tegemoetkomend verkeer daarop vallende lichtstralen wit of geel terugwerpen.

Artikel 50

1. De bestuurder van een zogenaamde ezelkar, welke zich gedurende de nacht op een weg bevindt, is verplicht te zorgen dat die kar voorzien is:
  - a. van minstens één lantaarn, die aan de kar zoveel doenlijk aan de rechterszijde is aangebracht en voorwaarts een helder wit of geel licht uitstraalt, dat op een afstand van 200 meter duidelijk waarneembaar is voor het tegemoetkomend verkeer;
  - b. van een reflector aan de uiterst rechterachterzijde, welke ten behoeve van het achteropkomend verkeer daarop vallende lichtstralen rood terugwerpt.
2. De bestuurder van de in lid 1 bedoelde ezelkar, waarmede over een weg in bebouwde kommen wordt gereden is verplicht tijdens het rijden zich te bevinden ter zijde van het trekdier.

Artikel 50 a<sup>67</sup>

**gebruik van  
lichten tijdens  
het stilstaan**

De bestuurder, eigenaar of houder van een rij- of voertuig geen motorrijtuig of rijwiel zijnde is verplicht ervoor te zorgen dat het rij- of voertuig, indien dit gedurende de nacht op een weg stilstaat, hetzij geplaatst is op de wijze in artikel 29, lid 3 onder a of c voorgeschreven, hetzij voldoet aan de verplichtingen in artikel 50, lid 1 voor ezelkarren voorgeschreven.

<sup>67</sup> Ingev. bij G.B. 1960 no. 89.

**Snelheid.**Artikel 51<sup>68</sup>

Onverminderd het bepaalde bij artikel 2, laatste lid der Rijwet, is het de bestuurder van een rij- of voertuig, geen motorrijtuig of rijwiel zijnde, verboden over een weg harder te rijden dan in matige draf.

## § 6. BEPALINGEN BETREFFENDE VOETGANGERS.

## Artikel 52

- voetpaden**
1. Het is voetgangers, met uitzondering van hen die deel uitmaken van een politie- of militaire troep, een begrafenisstoet, of een geoorloofde optocht, verboden van een rijbaan of een rijwielpad gebruik te maken, indien er voetpaden aanwezig zijn.
 

**Toelichting:** Strekking van dit artikel is dat voetgangers, zodra zij op enigerlei wijze een formatie vormen, in het algemeen beter de rijbaan dan het trottoir of het voetpad kunnen volgen. Een colonne, optocht of begrafenisstoet mag de rijbaan gebruiken; het is echter niet verplicht. Als zich problemen voordoen, zal aan de hand van de situatie moeten worden beoordeeld of er daadwerkelijk sprake is van een formatie zoals hiervoor bedoeld.

Dit artikel schrijft voorts voor waar voetgangers op de weg moeten lopen. Wie als voetgangers worden beschouwd is niet expliciet vermeld. In ieder geval dienen daaronder ( zie artikel 1 lid juncto artikel 8) mede beschouwd te worden iemand die lopend een fiets, bromfiets of motorfiets aan de hand meevoert. In beginsel moet een voetganger gebruik maken van het trottoir of het voetpad. Een uitzondering op deze regel geldt voor voetgangers die een colonne, een optocht of een uitvaart stoet vormen; zij mogen de rijbaan gebruiken waarbij voor hen de regels gelden die op wagens van toepassing zijn(art. 5 lid 3)

Onder trottoir wordt naar het algemeen spraakgebruik verstaan: een kunstmatig aangelegde voetpad ook daar waar dat voetpad is verlaagd om bij het in- en uitrijden van een gebouw of erf het oversteken van dat voetpad te vergemakkelijken, is er sprake van een trottoir (H.R. 3-2- 1970 VR. 1970 no. 28 en d.d. 18-1-1977, NJ 1977 no. 523).
  2. Bij afwezigheid van een voetpad, alsmede indien zij in het gebruik van het voetpad worden belemmerd, mogen voetgangers van een rijwielpad gebruik maken. Grenst het door de voetganger gebruikte rijwielpad aan een rijbaan, dan is de voetganger verplicht de van de rijbaan afgekeerde uiterste zijde van het rijwielpad te volgen.
 

**Toelichting:** Als een voetpad of een trottoir ontbreekt of het gebruik daarvan belemmerd wordt mogen voetgangers volgens dit lid gebruik maken van het rijwielpad. Hoewel dit niet is voorgeschreven, kunnen zij dan het beste het voor hen rechts liggende rijwielpad volgen. Zij lopen dan het fietsen-/ bromfietsverkeer tegemoet, waardoor zij dit beter kunnen overzien. De voetgangers mogen daarbij de fietsers/ bromfietzers niet belemmeren.
  3. Slechts indien geen voetpad en evenmin een rijwielpad aanwezig is alsmede, indien zij in het gebruik van beide paden of het aanwezige pad worden belemmerd, mogen voetgangers van de rijbaan gebruik maken. Bij gebruik van de rijbaan moeten zij zoveel mogelijk aan de kant – bij voorkeur aan de rechterzijde van de rijbaan gezien in hun bewegingsrichting – lopen en zijn in ieder geval verplicht rij- of voertuigen, rij- of trekdieren of ander vee behoorlijk ruimte tot passeren te laten.
 

**Toelichting:** Als behalve een trottoir of voetpad ook een rijwielpad ontbreekt of het gebruik daarvan belemmerd wordt, mogen voetgangers van de rijbaan gebruik maken. Zij moeten daarbij bij voorkeur aan de rechterzijde van de rijbaan lopen.
- ontbreken van voetpad**
- uiterste zijde van de rijbaan**

<sup>68</sup> Gew. bij S.B. 1977 no. 29.

**oversteek-  
plaatsen**

4. Zij mogen het rijwielpad of de rijweg slechts haaks op de verkeersrichting voorzichtig en zonder nodeloze onderbreking oversteken en moeten daarbij, voor zover aanwezig, gebruik maken van aangewezen oversteekplaatsen.

**Toelichting:** Teneinde de vrijheid van het verkeer zo weinig mogelijk te belemmeren en de veiligheid in het algemeen niet in gevaar te brengen (art. 2 Rijkswet), moeten voetgangers op de volgende wijze oversteken: Voorzichtig, zonder nodeloze onderbreking en haaks op de rijrichting. Bij het ontbreken van een voetgangersoversteekplaats mogen zij de rijbaan pas oplopen als zij van het verkeer op beide helften van de rijbaan voorrang hebben verleend (H.R. 15-3-1968, VR no. 60)

5. Het zonder noodzaak blijven staan op de hoeken van straten is verboden, indien daardoor het verkeer kan worden belemmerd of in gevaar gebracht.

**Oversteken van voetgangers; voetgangersoversteekplaatsen.**Artikel 52 a<sup>69</sup>**oversteken**

1. De voetganger steekt een rijbaan of een rijwielpad overeenkomstig het in lid 4 van het vorige artikel bepaalde over.
2. Binnen een afstand van 30 meter van een voetgangersoversteekplaats mogen voetgangers niet oversteken, tenzij de voetganger :
- om die voetgangersoversteekplaats te bereiken, eerst een andere rijbaan zou moeten oversteken ;
  - zich naar of van een openbaar vervoermiddel van of naar het dichtstbijzijnde voetpad of trottoir begeeft.

**Toelichting:** Op de meeste plaatsen hebben voetgangers een eigen domein, het voetpad (trottoir). Herhaaldelijk moeten zij het trottoir echter verlaten om naar een ander trottoir over te steken. Dit oversteken kan in sommige gevallen plaatsvinden via een ander stukje voetgangersdomein, de oversteekplaats of zebrapad genoemd. Een voetgangersoversteekplaats bestaat uit een dwars over de rijbaan aangebrachte strook van tenminste 4 m breed, samengesteld uit witte en donkere strepen. Op voetgangersoversteekplaatsen wordt aan voetgangers door bestuurders een zekere bescherming geboden ( art. 52 b lid 1 ). Vaak ontbreekt echter een voetgangersoversteekplaats en zal de voetganger zich moeten begeven op het gebied dat in eerste instantie bestemd is voor het rijverkeer, de rijbaan ( lid 1).

Uit de verplichting voor bestuurders om voetgangers op een voetgangersoversteekplaats voor te laten gaan, vloeit voort dat zij de naar omstandigheden geboden voorzichtigheid in acht moeten nemen. Zij dienen de voetgangersoversteekplaatsen voorzichtig te naderen. Alleen voor de bestuurders van politie en brandweer en van ziekenauto's, de militaire colonnes, een begrafenisstoet of een geoorloofde optocht geldt een uitzondering ( art. 52 b lid 2 ).

Artikel 52 b<sup>70</sup>**onbelemmerde  
doorgang**

1. Bestuurders van motorrijtuigen naderen een voetgangersoversteekplaats voorzichtig en verlenen onbelemmerde doorgang aan de zich daarop bevindende voetgangers .

**Toelichting:** Alle bestuurders, behoudens de in lid 2 genoemde bestuurders en groepen, moeten voetgangers op oversteekplaatsen voor laten gaan ( onbelemmerde doorgang verlenen). Hetzelfde geldt als zij kennelijk op het punt staan te gaan oversteken, bijv. als zij op het trottoir bij een voetgangersoversteekplaats staan te wachten.

**geen  
onbelemmerde  
doorgang**

2. Deze verplichting tot onbelemmerde doorgang bestaat niet :
- voor bestuurders van motorrijtuigen ten dienste van de Politie en Brandweer en van ziekenauto's, indien bij nadering van deze motorrijtuigen gebruik wordt gemaakt van een sirene, meertonige hoorn of bel.

<sup>69</sup> Ingev. bij G.B. 1970 no. 133.

<sup>70</sup> Ingev. bij G.B. 1970 no. 133.; Gew. bij S.B. 1989 no. 31.

- b. voor militaire colonnes en voor een begrafenisstoet of een geoorloofde optocht.

## § 7. OVERGANGSBEPALINGEN.

### Artikel 53

1. Gesloten verklaringen vóór de inwerkingtreding van de artikelen 4 en 6 van dit staatsbesluit geschied krachtens artikel 6 van de Rijwet van 1916, worden geacht te zijn geschied volgens dit staatsbesluit, totdat deze gesloten verklaringen door beschikkingen van het bevoegde gezag volgens artikel 6 van dit staatsbesluit zijn vervangen en ter plaatse door borden bedoeld in artikel 4 sub e zijn aangegeven dan wel door het volgens artikel 6 bevoegde gezag bij beschikking zijn opgeheven.
2. Wegen welke op het tijdstip van inwerkingtreding van de artikelen 4 en 6 van het Rijbesluit 1949 als hoofdverkeerswegen zijn aangeduid, worden geacht voorrangswegen in de zin van dit staatsbesluit te zijn totdat zij bij beschikking van de Minister als zodanig zijn aangewezen en ter plaatse door borden bedoeld in artikel 4 sub d en n zijn aangegeven dan wel door het volgens artikel 6 bevoegde gezag als voorrangswegen zijn opgeheven.
3. De keuring van bromfietsen in gebruik te nemen vanaf de datum van inwerkingtreding van artikel 25 van dit staatsbesluit zal volgens genoemd artikel 25 vóór die ingebruikname dienen te geschieden.
4. De keuring van bromfietsen welke op het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 25 van dit staatsbesluit reeds in gebruik waren genomen, dient te geschieden op de in het Gouvernements- Advertentieblad voor te schrijven data. Op na de voorgeschreven data niet goedgekeurde bromfietsen is het bepaalde in artikel 25, lid 5 van toepassing.
5. Motorrijtuigen goedgekeurd vóór de inwerkingtreding van artikel 25 van dit staatsbesluit worden voor de tijd, waarvoor zij zijn goedgekeurd, geacht volgens dit staatsbesluit te zijn goedgekeurd.

## § 8. SLOTBEPALINGEN.

### Artikel 54<sup>71</sup>

1. Dit Staatsbesluit treedt met uitzondering van de artikelen 28,29,30,31,46 lid 2 en 47, in werking op de elfde dag na die der uitgifte van het Gouvernementsblad waarin het is geplaatst.
2. De artikelen 28,29,30,31,46 lid 2 en 47 treden in werking op een door de President te bepalen tijdstip.
3. Het Rijbesluit 1949 vervalt op de in lid 1 bedoelde datum met uitzondering van de artikelen 14, 16, 17, 18 en 20, welke vervallen op het krachtens lid 2 bepaalde tijdstip.
4. Dit Staatsbesluit kan aangehaald worden als “ Rijbesluit 1957”

<sup>71</sup> I.w.t. 4 december 1957 (G.B. 1957 no. 103).

**Rijbesluit 1971 (G.B. 1957 no. 103, geldende tekst G.B. 1960 no. 105, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2005 no. 17)**

*Indien niet uitdrukkelijk aangegeven zijn de toelichtingen niet ontleend aan de Nota van Toelichting bij het Rijbesluit 1971. De toelichtingen zijn ontleend aan de "Editie Schuurman & Jordans verkeerswetgeving 1994" en "Verzameling Nederlandse wetgeving voor de Politie 2001-2002 / toelichtingen (4)". Waarnodig bewerkt en aangepast aan de Surinaamse situatie.*