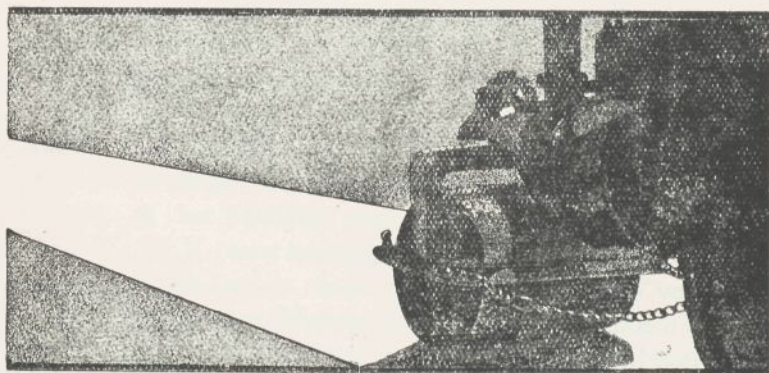
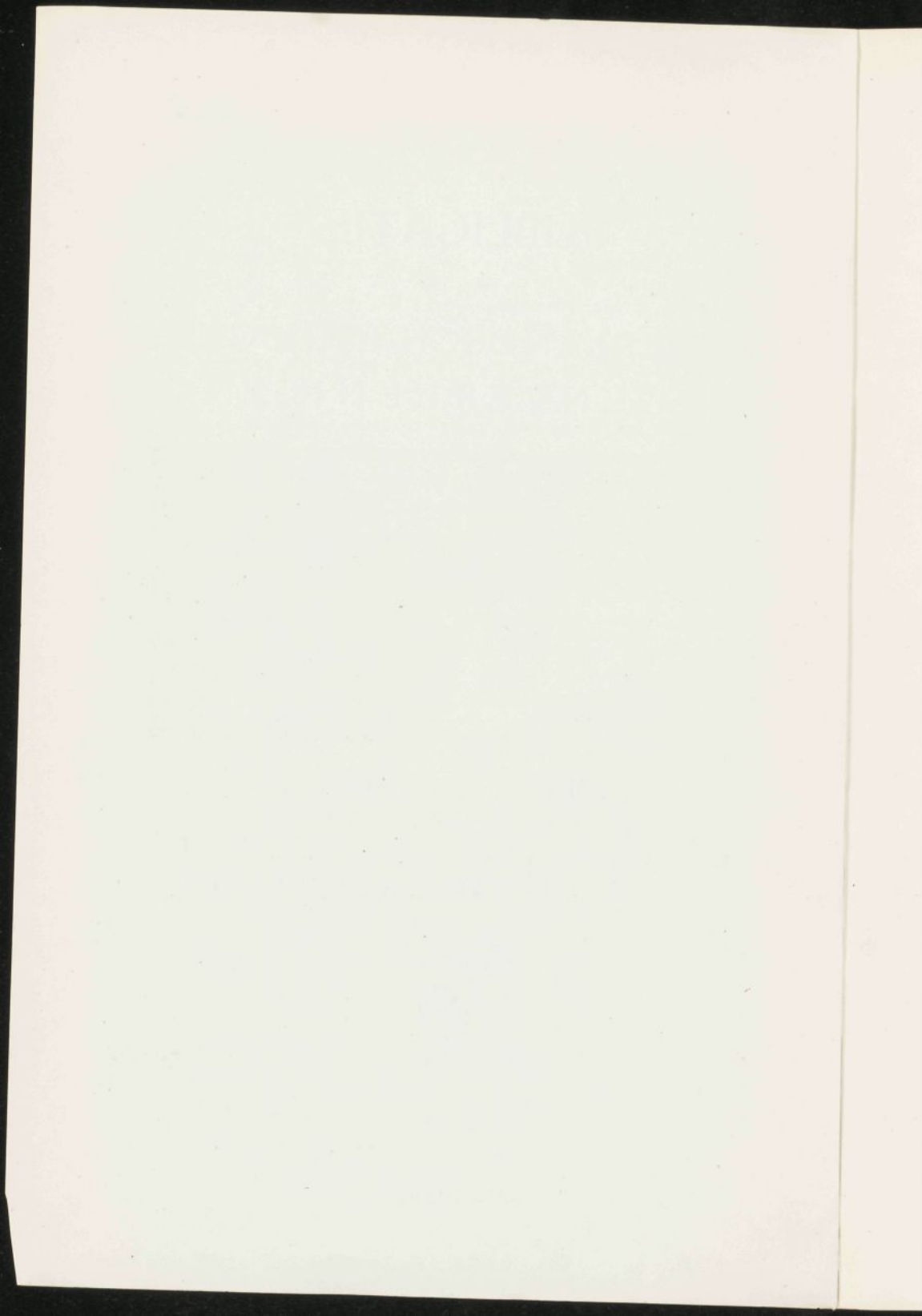


PUBLICATIE  
VAN DE  
NEDERLANDSCH-INDISCHE  
WEGENVEREENIGING



NADERE VOORSTELLEN  
MET BETREKKING TOT DE DOOR DE  
COMMISSIE VOOR MOTORVERKEER  
ONTWORPEN WEGWETGEVING.





## NADERE VOORSTELLEN MET BETREKKING TOT DE DOOR DE COMMISSIE VOOR MOTORVERKEER ONTWORPEN WEGWETGEVING.

De Wegenraad meent goed te doen — nu de door de Commissie voor Motorverkeer (C. v. M.) bij de Regeering ingediende voorstellen ter regeling van het wegverkeer nog bij de verschillende betrokken autoriteiten in behandeling zijn — de aandacht te vestigen op hetgeen ten deze is voorgesteld in de U. S. A., het land met een jarenlange en uitgebreide ervaring en ondervinding op het gebied van wegverkeer, in het bijzonder van motor-wegverkeer. Hiermede is de N.I.W.V. eerst kortgeleden in kennis gekomen, ingelicht als zij trouw wordt door de groote weg- en verkeersorganisaties van het Nieuwe Land, zoodat dit als een nadere aanvulling is te beschouwen van de vroegere aanbevelingen harerzijds aan vorengenoemde commissie.

De Staten-Regeeringen, vorenbedoeld, zagen er de wenschelijkheid van in, om een einde te maken aan de heerschen- de verscheidenheid op wegverkeersgebied en tot een uniforme regeling ter zake te geraken. In verband hiermede is door de „National Conference on Street and Highway Safety” in samenwerking met de „National Conference of Commissioners on Uniform State Laws” een verkeerswetgeving ontworpen, het resultaat van meer dan twee jaren arbeid. Deze wetgeving is samengesteld met de meest uitgebreide medewerking van allen, die van dit onderwerp op de hoogte zijn en op het betrokken gebied ondervinding hebben opgedaan. De ontwerpregeling is gebaseerd op de beginselen, welke werden aangenomen door het Eerste Amerikaansche Congres voor de Verkeersveiligheid, gehouden in December 1924 \*), en

---

\*) Zie N.I.W.V.-publ. No. 15.

bevat menig voorschrift, ontleend aan reeds bestaande wetten, waarvan een grondige studie is gemaakt.

Het doel van dezen arbeid is, dat alle Staten hun op dit gebied bestaande voorschriften in overeenstemming zullen brengen met de ontworpen regeling. In vele Staten is dit reeds geschied.

Men vertrouwt, dat ook de overige Staten hiertoe zullen overgaan, zoodat tenslotte de zoo gewenschte uniformiteit op wegverkeersgebied wordt verkregen.

De materie is verwerkt in vier ontwerp-wetten, t.w. :

- a/ „a uniform act regulating the operation of vehicles on highways”;
- b/ „a uniform motor vehicle registration act”;
- c/ „a uniform motor vehicle operators' and chauffeurs' license act”; en
- d/ „a uniform motor vehicle anti-theft act”.

Laatstgenoemde wet houdt verband met den in het Amerikaansche burgerlijke recht bestaanden, hier onbekenden vorm der rechten van eigendom en bezit inzake motorvoertuigen, waarom deze hier verder buiten beschouwing blijft.

De in de drie eerste ontwerp-wetten vervatte voorschriften zijn hieronder vergeleken met de voorstellen van de C.v.M., waarbij al dadelijk valt op te merken, dat — het verschil in toestanden en omstandigheden in aanmerking genomen — de in de U.S.A. en hier voorgestelde regelingen in hoofdzaken niet veel uiteenloopen. Alleen geven de Amerikaansche ontwerpen over het algemeen veel meer gedetailleerde voorschriften.

V.z.v. het belangrijke verschillen en bijzondere regelingen betreft, volgt daarvan mede hieronder een behandeling, met het doel en in de hoop allen, die moeten oordeelen over de voorstellen der C.v.M., dan wel zich daarvoor interesseeren en/of daarbij belang hebben, van dienst te zijn.

Ten einde vergelijking met de desbetreffende Indische voorstellen te vergemakkelijken, zijn de bepalingen, welke behandeling vinden v.z. mogelijk in twee kolommen naast elkaar opgenomen.

De bijlage houdt de nadere voorstellen in van den Wegenraad, waarvan de toelichting dus in het voorafgaande (cursief gedrukt) ligt opgesloten. Bedoelde voorstellen zijn nog uitgebreid met eenige, die niet direct door de onderwerpelijke vergelijking in de pen zijn gegeven, doch hiervan een indirect gevolg zijn.

## I. UNIFORM ACT REGULATING THE OPERATION OF VEHICLES ON HIGHWAYS.

De in deze wet behandelde onderwerpen zijn door de C.v.M. hoofdzakelijk geregeld in het Wegverkeersreglement (W.V.R.). Slechts een punt daarvan is bij de Indische voorstellen in een bijreglement geregeld.

### OMSCHRIJVINGEN.

#### Wielbanden.

##### Amerikaansche Voorstellen\*) (A. V.)

*Luchtbanden*: alle banden, opgepompt met samengeperste lucht.

##### Indische Voorstellen. (I. V.)

*Luchtband*: een band, welke een luchtkamer heeft, waarin de druk, in verband met de (maximum) belasting van het betrokken wiel, wordt gebracht op maximum 3 kg/cm<sup>2</sup> bij een lagen-druk-band (ballonband) en maximum 10 kg/cm<sup>2</sup> bij een hoogendruk-band en waarvan het karkas zoo buigzaam is, dat de gemiddelde druk op het

\*) In elken Staat zal — waar dit nog niet bestaat — een centraal verkeersbureau worden ingesteld, welk bureau alle automobielen zaken behandelt. Aan het hoofd daarvan staat de „Commissioner”.

*Volgummiband*: elke rubberband, welke geen luchtband is.

raakvlak met de wegverharding ten hoogste  $2,5 \text{ kg/cm}^2$  meer bedraagt dan de inwendige (lucht)druk.

*Cushionband*: een band, welke uitwendige holten en/of inwendige luchtkanalen heeft, zoodat hij bij een belasting met 1000 kg. boven het normale draagvermogen een indrukking vertoont van ten minste 3 mm. meer dan bij belasting tot op het draagvermogen.

*Volgummiband*: elke rubberband, geen lucht- of cushionband zijnde. (Vrachtauto- en autobusregl. art. 17).

Voor de Amerikaansche omschrijvingen pleit de eenvoud daarvan. De meer uitvoerige omschrijvingen der C. v. M. zijn deels noodzakelijk wegens de door haar aan voertuigen met cushionbanden toegekende voorrechten boven die, voorzien van volgummibanden, en dienen anderdeels om te voorkomen, dat luchtband-constructies zullen worden gebezigd, welke in werkelijkheid de wegverharding sterker zullen aantasten, dan waarop door de C.v.M. bij de samenstelling van haar W.V.R. in verband met de toegelaten wielbelasting is gerekend.

## REGELS VAN DEN WEG.

A. V.

I. V.

### Algemeene voorschriften.

De A. V. bevatten in de eerste plaats twee zeer belangrijke algemeene voorschriften n.l.:

De C.v.M. stelt ten deze in haar „Voorschriften voor eigenaren en houders van voertuigen”:

- 1e. Het besturen van een voertuig door een ieder — al dan niet voorzien van een wettig rijbewijs —, die een geregeld gebruiker is van bedwelmende middelen, dan wel onder den invloed verkeert van sterken drank of bedwelmende middelen, is verboden.

Overtreding van dit verbod wordt zeer zwaar gestraft, n.l. met gevangenisstraf in de landschaps- of gemeentengevangenis van ten minste 30 dagen en ten hoogste 1 jaar, of met een geldboete van ten minste \$ 100 en ten hoogste \$ 1000, of met beide, gevangenisstraf en geldboete; bij recidieve: gevangenisstraf van ten minste 90 dagen en ten hoogste 1 jaar en een geldboete — ter beoordeeling van de rechtbank — van ten hoogste \$ 1000.

- 2e. Roekeloos rijden en flagrant negeren van de rechten der overige weggebruikers is verboden.

Overtreding van dit verbod wordt gestraft met gevangenisstraf in de land-

Het is den eigenaar of houder van een voertuig verboden, dit te doen of te laten besturen, indien hij weet of geacht kan worden te weten, dat [de bestuurder door onkunde, ziekte, vermoeidheid, bedwelmende middelen, of andere omstandigheden onbekwaam is voor zijn arbeid of niet in staat dien behoorlijk uit te voeren. (W.V.R. art. 19 lid 2)

Overtreding van dit verbod wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste 3 maanden of geldboete van ten hoogste f 1000 (W.V.R. art. 61).

(De aandacht worde hier er op gevestigd, dat, volgens art. 492, Wetboek van Strafrecht, het besturen van een motorvoertuig in staat van dronkenschap strafbaar is.)

De hiermede corresponderende bepaling is opgenomen in de „Voorschriften voor alle weggebruikers”.

Het is verboden een weg op zóódanige wijze te gebruiken, dat de vrijheid of de veiligheid van het verkeer

schaps- of gemeentegevangenis van ten minste 5 dagen en ten hoogste 90 dagen of geldboete van ten minste \$ 25 en ten hoogste \$ 500, of beide, gevangenisstraf en geldboete; bij recidieve: gevangenisstraf van ten minste 10 dagen en ten hoogste 6 maanden of geldboete van ten minste \$ 50 en ten hoogste \$ 1000, of beide, gevangenisstraf en geldboete.

wordt belemmerd of in gevaar gebracht, enz. (W.V.R. art. 2).

Voorts bevat het W.V.R. in art. 13 lid 2 sub d het verbod voor den bestuurder om op zoodanige wijze te rijden, dat hij het voertuig, de bespanning van het voertuig of een door hem geleid dier niet behoorlijk in zijn macht heeft.

Op overtreding van beide verbodsbepalingen staat dezelfde straf als hierboven voor artikel 19 lid 2 vermeld.

Zooals blijkt, is in beide reglementen in de eerste plaats door voorschriften van algemeene strekking getracht een veilig verkeer te verzekeren.

De A.V. gaan hierin zoover, het besturen van motorvoertuigen te verbieden aan „personen, die een geregeld gebruik maken van bedwelmende middelen”, terwijl het hier te lande geldige Wetboek van Strafrecht alleen het besturen „in staat van dronkenschap”, dus gedurende de directe inwerking van het narcoticum strafbaar stelt. Op dit punt schijnen dus de Amerikaansche bepalingen scherper gesteld.

Anderzijds stelt het W.V.R. ook den eigenaar of houder van het voertuig aansprakelijk, indien „hij weet of geacht kan worden te weten, dat de bestuurder door . . . onbekwaam is voor zijn arbeid of niet in staat dien behoorlijk uit te voeren.” Deze bepaling zal er ongetwijfeld toe medewerken, om eigenaars van voertuigen er toe te brengen het noodige toezicht uit te oefenen op de geschiktheid van hun bestuurders-personeel.

Tenslotte moge worden opgemerkt, dat de strafmaat in de A.V. zwaarder is dan in de I.V.

## Het gaan.

### A. V.

De A. V. bevatten in de eerste plaats een algemeen gesteld gebod om voorzichtig en niet met een, in verband met het overige verkeer, te groote snelheid te rijden. Het rijden met een te groote snelheid, zoodat de waarschijnlijkheid bestaat, dat personen of goederen in gevaar worden gebracht, is te beschouwen als roekeloos rijden.

Ten aanzien van concrete snelheidsnormen is in de A. V. het volgende gesteld.

Onverminderd vorenvermeld algemeen voorschrift, wordt een rijsnelheid van niet meer dan de hierna genoemde „prima facie” (behoudens tegenbewijs) wettig geacht, behalve in die gevallen, waarin zoodanige snelheid gevaarlijk zou zijn.

24 km/uur : binnen 15 m. van een overweg en van een wegkruising, wanneer het uitzicht belemmerd is ; bij het passeeren van een school tijdens de speeluren en bij het aan- en uitgaan der school ; in bochten ;

### I. V.

Zie het hiervoren reeds vermelde art. 2 van het W.V.R.

Ter verzekering der verkeersveiligheid heeft de C. v.M. de volgende maximum snelheden voorgesteld :

30 km/uur : in bebouwde kommen of over door den betrokken wegbeheerder als gevaarlijk aangeduide weggedeelten ; en

10 km/uur : ter plaatse van druk bezochte markten, optochten en dichte mensenmenigten ; (W. V.R. art. 13 lid 2 sub a)

32 km/uur : in woonwijken  
en parken en in zaken-  
wijken, op die wegen,  
waar het verkeer op  
kruisingen wordt gere-  
geld door verkeersagen-  
ten of -signalen ; en

56 km/uur : in alle andere  
gevallen.

De voor- en nadeelen der verschillende wijzen van snelheidsbeperking zijn uitvoerig behandeld in de N.I.W.V.-publicatie No. 50, getiteld „Veiligheid op den weg”, waarbij de redenen zijn uiteengezet, welke geleid hebben tot het in genoemde publicatie vervatte advies inzake snelheidsbeperking, dat door de C.v.M. is overgenomen.

Nog kan hier worden geconstateerd, dat de door de C.v.M. als normaal toelaatbaar gestelde rijsnelheid in bebouwde kommen vrijwel overeenkomt met de Amerikaansche.

Met het oog op de instandhouding van den weg zijn in de A.V., hangende de verdere ontwikkeling der inzichten op dit punt, nog geen snelheidsbeperkingen opgenomen.

Het ligt wel in de bedoeling hiertoe over te gaan, zooals blijkt uit het daarvoor bestemmen eener afzonderlijk (voorloopig blanco gelaten) artikel, getiteld : „Maximum snelheid voor voertuigen in verband met het gewicht en de gebezigde banden.”

De C. v. M. heeft de instandhouding der wegen na de veiligheid op den weg als hoofdbeginsel van door haar ontworpen regelingen beschouwd, hetgeen blijkt uit het voorschrift :

#### I. V.

Het is verboden een weg op zóódanige wijze te gebruiken, dat . . . . . gevaar ontstaat voor vernieling van den weg (W.V.R. art. 2).

Ter bereiking daarvan heeft de C. v. M. maximum

snelheden vastgesteld en wel :

25 km/uur voor voertuigen,  
voorzien van volgum-  
mibanden ; en

10 km/uur voor voertuigen,  
voorzien van ijzeren  
banden. (W. V. R. art.  
13 lid 2 sub b).

De overwegingen, welke geleid hebben tot het aan deze bepalingen ten grondslag liggende advies der N. I. W. V., zijn uiteengezet in publicatie No. 53: „Instandhouding en bruikbaarheid van den weg”.

#### A. V.

Omtrent het afrijden van hellingen en het volgen van andere voertuigen schrijven de A. V. het volgende voor.

Het is den bestuurder van een motorvoertuig verboden om een helling af te rijden met ontkoppelden motor.

Men mag een ander voertuig niet op een minder dan voorzichtig geschatten, veiligen afstand volgen ; daarbij moet de snelheid van het vóórrijdende voertuig in acht worden genomen, zoomede het verkeer op den weg en de toestand van het wegoppervlak.

Den bestuurder van een vrachtauto is het verboden om op buitenwegen een anderen vrachtauto binnen een

afstand van 30 m. te volgen, hetgeen echter niet insluit, dat de eene vrachtauto den anderen niet mag passeeren.

Omtrent het afrijden van hellingen treft men in de ontwerpen der C.v.M. geen voorschriften aan en het schijnt ook niet noodzakelijk deze daarin op te nemen. Ofschoon het meestal veiliger zal zijn hellingen met ingekoppelden motor af te rijden, zou een voorschrift hiertoe een direct ingrijpen zijn in de wijze van bediening van het motorvoertuig-mechanisme door den bestuurder, hetgeen ongewenscht moet worden geacht en, bij verschil in de mechanische inrichting der voertuigen, tot moeilijkheden kan leiden.

Ook omtrent het op niet minder dan behoorlijken afstand volgen is een speciaal voorschrift niet noodzakelijk te achten; dit ligt genoegzaam opgesloten in den eisch het verkeer niet in gevaar te brengen en het eigen voertuig in de macht te hebben.

*Anders is het echter gesteld met het voorschrift, dat vrachtauto's op de buitenwegen een onderlingen afstand van minstens 30 m. moeten bewaren. De bedoeling hiervan is, dat het snelverkeer niet verplicht zal zijn achter een aanmerkelijk aantal, vlak na elkaar rijdende vrachtauto's te blijven, als inhalen van deze lange rij vrachtvoertuigen op de andere weghelpt door tegenliggend verkeer verhinderd wordt. Rijden de hier bedoelde vrachtauto's op behoorlijken onderlingen afstand, dan zal het in den regel wél mogelijk zijn deze vrachtwagens één voor één in te halen, tusschen het passeeren van twee tegenleggers door. Een dergelijke bepaling kan ook hier te lande van nut zijn, als men inplaats van vrachtauto's meer in het algemeen stelt vrachtvoertuigen, zodoende grobaks en tjikars daaronder verzamelend. Een daartoe passend voorschrift kan in een uitbreiding van art. 13 van het W.V.R. worden ondergebracht (zie blz. 55).*

## Stilstaan.

### A. V.

Verschillende artikelen der A.V. leggen den bestuurder van een voertuig de verplichting op, om in bepaalde gevallen het door hen bestuurd voertuig geheel tot stilstand te brengen. Zoo moet dit b.v. geschieden: bij een overweg, wanneer een duidelijk zichtbaar signaal de nadering van een spoor of tram aangeeft; voorts — vóórdat mag worden overgestoken — binnen 15 m doch niet minder dan 3 m. van een overweg, welke door een baken is aangeduid als te zijn een gevaarlijke overweg; zoo ook bij bepaald aangeduide drukke hoofdverkeerswegen, alvorens deze te mogen ingaan of kruisen.

De I.V. bevatten geen voorschriften, waarin met zooveel woorden een verplichting is neergelegd om in bepaalde gevallen te stoppen.

*Het schijnt echter wenschelijk een daartoe strekkende bepaling in het W.V.R. op te nemen, met het oog op gevallen, waarin bij een overweg de nadering van een trein door een duidelijk signaal (gegeven door een overweg-wachter, trein-machinist of door een (automatisch) waarschuwings-apparaat) wordt aangegeven, of deze nadering door den voertuigbestuurder zelf bemerkt is, of geacht kan worden bemerkt te zijn (zie blz. 54).*

*De gevolgen van een botsing tusschen trein en wegvoertuig zijn gewoonlijk zóó ernstig, dat de speciale inscherping van*

den hier bedoelden veiligheidsmaatregel niet overbodig is, hetgeen door een passende toevoeging in art. 4 van het W.V.R. te bereiken is.

Het overnemen der overige, in de A.V. aangegeven verplichtingen tot stoppen, schijnt bij de intensiteit van het verkeer hier te lande vooralsnog niet noodzakelijk.

#### A. V.

Verboden is het, om met een voertuig stil te staan op de verkeersstrook van een buitenweg, indien het mogelijk is om het voertuig buiten die strook te plaatsen, en in geen geval, tenzij daarnaast een verkeersbreedte van minstens 4,5 m. breedte vrij blijft en het stilstaande voertuig op een afstand van 60 m. in de beide richtingen van den betrokken weg zichtbaar is.

Verboden is, om op stadswegen met een voertuig (al dan niet beheerd) stil te staan voor erfopritten; op minder dan 4,5 m. afstand van een brandkraan of inrit van een brandweerstation; en nabij straatkruisingen op minder dan 4,5 m. van het snijpunt der gevelrooilijnen en op minder dan 7,5 m. van het snijpunt der trottoirbanden.

Verboden is, een motorvoertuig onbeheerd op een weg te laten staan, zonder

#### I. V.

Het is verboden:

- b/ stil te staan in het midden van een verkeersstrook, in bochten en op veelsprongen of op bruggen. (W.V.R. art. 4 sub b).

Het is den bestuurder op den weg verboden:

- a/ zonder noodzaak het door hem bestuurde voertuig, of door hem geleide dier op een verkeersstrook elders dan links te doen stilstaan;
- c/ zijn wagen onbeheerd te laten;
- d/ zijn motorvoertuig onbeheerd te laten, tenzij de motor is stopgezet, alsmede ten minste één rem is vastgezet; enz. (W.V.R. art. 14, sub a, c en d)

dat de remmen zijn aangezet en de motor is stopgezet, terwijl, ingeval het motorvoertuig op eenige helling staat, de voorwielen naar den buitenkant van den weg moeten zijn gedraaid.

Bij vergelijking dezer voorschriften is op te merken, dat de A.V. op enkele punten verder gaan dan de C.v.M.-ontwerpen. Volgens de A.V. mag een voertuig niet op de verharding stilstaan, als daarnaast (op den berm) voldoende plaats is. Ook het stilstaan in stadsstraten is aan nauwere regels gebonden, terwijl tenslotte voor op hellingen stilstaande auto's meer zekerheidsmaatregelen geveerd worden.

De voorschriften, betreffende stadsstraten zijn voor Ned. Indië, wegens den hier gebruikelijken aanleg der stadswegen minder dienstig.

*De verkeersstrook zooveel mogelijk van stilstaande voertuigen vrij te houden, is echter ook hier te lande van groot belang. De in Indië veelvuldig voorkomende bergwegen maken den, overigens door voertuigenbestuurders gemakkelijk te nemen, voorzorgsmaatregel, van het naar den buitenkant draaien der stuurwielen, ook hier wenschelijk.*

*Het verdient dus overweging hiertoe strekkende wijzigingen aan te brengen in art. 4 en art. 14, sub d van het W.V.R. (zie blz. 54 en 56)*

### Uitwijken en inhalen.

#### A. V.

Op wegen met voldoende verkeersbreedte (behalve in één-richtingsstraten) moet elke bestuurder zijn voertuig op de rechterhelft der verharding houden en een langzaam bewegend voertuig zoo

#### I. V.

Het is verboden:

- a/ de rechterzijde van een weg te houden, voor zoover dit niet noodzakelijk is voor het uitwijken, enz. (W.V.R. art. 4 sub a).

dicht mogelijk langs den rechterbuitenkant dier verharding, uitgezonderd wanneer zulks praktisch ondoenlijk is, en tijdens het inhalen van een ander voertuig.

Bestuurders van voertuigen, welke elkaar van tegengestelde richting naderen, moeten rechts passeeren en daarbij elk aan den tegenlegger zoo mogelijk minstens de helft der verkeersstrook over laten.

De bestuurder van een voertuig, dat een ander voertuig inhaalt, moet — na behoorlijk te hebben gewaarschuwd — links en op een veiligen afstand passeeren en mag niet eerder weer naar den rechterkant (in de U.S.A. moet rechts worden gehouden) van den weg gaan, alvorens het ingehaalde voertuig inderdaad geheel en al is gepasseerd.

De bestuurder van een inhalend voertuig mag echter niet eerder naar links uitwijken, alvorens de linkerzijde van den weg duidelijk te overzien is en binnen voldoende afstand vrij van tegenkomend verkeer, zoodat het inhalen en passeeren veilig kan plaats hebben.

- (1) Een ieder is verplicht op een weg voldoende en tijdig uit te wijken:
  - a. naar links bij het tegenkomen of ingehaald worden ;
  - b. naar rechts bij het inhalen ; en
  - c. zoodanig, dat hij, die langzamer gaat, zoo mogelijk de baan voor den sneller gaande vrij laat. (W.V.R. art. 5 lid 1 sub a, b en c)

Het is den bestuurder van een voertuig voorts verboden een ander voertuig in te halen : bij het naderen van heuveltoppen ; in bochten, waar het uitzicht binnen 150 m. belemmerd is ; en bij overwegen of wegkruisingen, tenzij een verkeers- of politie-agent daartoe toestemming heeft gegeven.

Een voertuig, dat ingehaald wordt, moet naar rechts uitwijken en mag zijn snelheid niet vergrooten, voor en aler het achterop rijdende voertuig geheel gepasseerd is.

De bestuurder van een voertuig mag bij het inhalen van een tramwagen dezen niet aan de linkerszijde passeeren, indien aan de rechterzijde van dien tramwagen een voldoende breede verkeersstrook aanwezig is.

De bestuurder van een voertuig, die een tram achterop rijdt, welke stopt, of op het punt staat om te stoppen voor het nemen en/of uitlaten van passagiers, moet zijn voertuig op een afstand van ten minste 3 m. achter de tram geheel tot stilstand brengen, totdat de passagiers zijn ingestapt, of het trottoir hebben bereikt ;

met dien verstande, dat in geval een veiligheidszône aanwezig is, of bij een kruising het verkeer wordt geregeld door een verkeersagent of -signaal, de bestuurder het voertuig niet geheel tot stilstand behoeft te brengen, doch de tram mag passeeren met een niet te groote snelheid, welke in elk geval niet grooter mag zijn dan 16 km/uur, zoomede met inachtneming van de veiligheid der voetgangers.

Zooals uit het bovengegevene blijkt, geven de A.V. over het algemeen meer gedetailleerde regelingen dan het M.v.C.-ontwerp, hetgeen op zich zelf echter nog geen principiëel verschil behoeft te veroorzaken. Afwijkend blijken echter de volgende bepalingen.

Volgens de A.V. is men steeds verplicht op de eigen (d.i. in de U.S.A. rechter) helft van de wegverharding te rijden, behalve bij het inhalen van een ander voertuig, terwijl de C.v.M. alleen verbiedt de verkeerde (d.i. hier te lande de rechter) zijde te houden, behalve bij het uitwijken. De Amerikaansche regeling gaat ter zake dus verder en verbiedt aan een voertuigbestuurder op het midden van de verharding te rijden, ook al is geen ander voertuig in de nabijheid. Waar dit hier te lande in de praktijk algemeen gebruikelijk is, en bij het normale verkeer op de buitenwegen hier alleszins toelaatbaar, is op dit punt aan de C.v.M.-regeling de voorkeur te geven.

*Overweging verdient echter het opnemen van het verbod, om eenig ander voertuig in te halen bij het naderen van heuveltoppen, in bochten en bij overwegen of wegkruisingen — in het algemeen daar, waar het vrije uitzicht belemmerd is, hetgeen door toevoeging van een daartoe strekkende*

bepaling in art. 5 van het W.V.R. zou kunnen geschieden (zie blz. 55).

Tenslotte blijkt, dat de C.v.M.-ontwerpen niet in het bijzonder het uitwijken en/of stoppen van andere voertuigen voor tramwagens regelen. Wegens de bijzondere plaats, welke de tram in het wegverkeer inneemt, door het gebonden zijn aan haar railbaan, bestaat hiervoor echter toch wel aanleiding.

Met het oog op de verschillende ligging, welke door de railbaan in de verkeersstrook kan worden ingenomen, is het bezwaarlijk omtrent het uitwijken geheel volledige voorschriften te geven. In het algemeen kan echter gesteld worden, dat, als ter weerszijden van een railbaan ruimte op de verkeersstrook overblijft voor gewone wegvoertuigen (de railbaan dus min of meer in het midden der verharding ligt) het wenschelijk is, dat voertuigen bij het inhalen van de tram aan hun eigen (linker) zijde van de verharding blijven. Is de ligging der railbaan anders, dan zal het uitwijken voor tramwagens plaatselijk dienen te worden geregeld.

Met het oog op de veiligheid van trampassagiers verdient het evenzoo aanbeveling, omtrent het stoppen van wegvoertuigen voor trams een regeling te scheppen, naar den geest van de in de A.V. ten deze getroffen maatregelen.

Een en ander ware door aanvulling van art. 5 en 18 van het W.V.R. te bereiken (zie blz. 54/55 en 57).

#### A. V.

Bij de nadering van een politie- of brandweervoertuig, aangekondigd met bel-, sirene- of uitlaatfluitsignalen, moet de bestuurder van elk ander voertuig dit zoo snel mogelijk vlak naast en evenwijdig aan den uitersten rechterkant der verharding voeren (wegkruisingen vrij latend) en daar stil staan

#### I. V.

Een ieder is verplicht op een weg:

b/ voorrang des verkeers te verleenen aan . . . . en brandweervoertuigen; . . . . (W.V.R. art. 5 lid 2 sub b).

(behalve op tegengesteld bevel der politie), totdat het betrokken politie- of brandweervoertuig is gepasseerd.

Het is bestuurders van andere dan met een officieele zending belaste voertuigen verboden, om met hun voertuigen brandweervoertuigen, welke tot blusschen zijn uitgezonden, te volgen op minder dan 150 m. afstand, of zich te begeven dan wel stil te blijven staan binnen het stratenblok, waar de brandweervoertuigen voor het blusschen stil staan.

In de algemeen gestelde bepaling der C. v. M. schijnt dit punt, in verband met de hier te lande heerschende omstandigheden, voorshands geheel voldoende te zijn geregeld.

### Ongelukken.

#### A. V.

De beheerder van elke garage of reparatiewerkplaats, waar een motorvoertuig gebracht wordt, dat sporen vertoont van een ernstig ongeluk dan wel van beschoten te zijn, moet hiervan binnen 24 uur aan het naastbijzijnde politie-bureau kennisgeven, onder opgave van het motornummer, het registratienummer en den naam en het adres van den eigenaar of bestuurder er van.

#### I. V.

Een hiermede overeenkomende verplichting wordt in het C.v.M.-ontwerp niet opgelegd en schijnt voorshands ook niet noodzakelijk te zijn.

### **Uitzonderingen.**

#### **A. V.**

De in deze wet gestelde beperkingen van de rijsnelheid zijn niet van toepassing op voertuigen, waarmede, met in achtnaam van de veiligheid, op aanwijzing der politie personen achtervolgd worden, die wetsovertredingen begaan hebben, of daarvan verdacht worden, noch op brandweervoertuigen, welke gealarmeerd zijn, noch op openbare, of particuliere ambulance-voertuigen bij noodgevallen. Deze uitzondering onttrekt echter niet de bestuurders van bovengenoemde voertuigen aan de gevolgen van roekeloos rijden en het zoo in gevaar brengen der veiligheid van andere weggebruikers.

De in deze wet gestelde bepalingen zijn niet van toepassing op personen, trekdieren, motorvoertuigen, of andere voertuigen, tijdens het verichten van wegwerk, maar zijn daarop wel toepasselijk tijdens het gaan van en naar de plaats van zulk wegwerk.

#### **I. V.**

Het is aan den bestuurder van een in werking zijnde wegwals veroorloofd af te wijken van de bij dit reglement gestelde bepalingen, voor zoover dit voor de richtige uitoefening zijner werkzaamheden noodig is. (W.V.R. art. 18).

(1) Voor zoover in 's Landsbelang noodzakelijk, gelden bij staat van beleg of staat van oorlog, van oorlogsgevaar, bij oorlog, de bij of krachtens dit reglement gestelde voorschriften niet voor voertuigen, die worden gebruikt ten behoeve van 's Lands dienst.

(2) Voor zoover zulks ten behoeve van oefeningen van de Land- of Zeemacht noodzakelijk is, kunnen, in overleg met de autoriteit, binnen haar ambtsgebied bepalingen uit dit reglement buiten werking worden gesteld, mits zulks drie dagen vóór en gedurende die oefeningen, duidelijk omschreven, behoorlijk wordt bekend gemaakt.

(3) Bestuurders van politievoertuigen kunnen door den

Directeur van Binnenlandsch Bestuur, of de autoriteit, worden vrijgesteld van de bepalingen omtrent verlichten en signaleeren in dit reglement, indien en voor zoover zulks in 't belang van hun dienst bepaaldelijk wordt vereischt. (W.V.R. art. 72).

Op enkele punten zijn ten deze de A.V. ruimer gesteld dan de I.V.

Ten eerste laat de C.v.M. alleen aan bestuurders van wegwalsen toe, af te wijken van de gestelde bepalingen, terwijl dit voorrecht volgens de A.V. geldt voor alle personeel en materieel ten dienste van het wegbeheer tijdens de directe uitvoering van wegwerk.

Ten tweede kunnen bestuurders van politie-voertuigen alleen vrijgesteld worden van de bepalingen omtrent verlichten en signaleeren, zoodat zij te allen tijde gebonden zijn aan de overige voorschriften, b.v. aan die, inhoudende snelheidsbeperking. Het verdient aanbeveling op beide punten de ruimere Amerikaansche opvatting na te volgen en behalve walsen ook ander wegbeheerders-materieel, voor zoover noodig, bedoelde vrijstelling te verleen en de mogelijkheid te openen politie-voertuigen vrijheid te laten inzake rijsnelheid (men denke daarbij b.v. aan brandweer-voertuigen).

En tenslotte is het volgens de A.V. aan ambulances in spoedgevallen veroorloofd snelheidsmaxima te overschrijden. Ook hier te lande is zulks gebruikelijk en geldt deze bepaling meestal tevens voor auto's, waarmede doktoren naar spoedgevallen vervoerd worden.

Het schijnt gewenscht ook in het nieuwe reglement hier te lande een dergelijke regeling op te nemen.

Daartoe strekkende aanvullingen kunnen worden ondergebracht in de art. 18 en 72 van het W.V.R. (zie blz. 56 en 60/61).

## Afmetingen, gewicht, constructie, uitrusting en verlichting van voertuigen.

### A. V.

Voorgesteld zijn de volgende maximum afmetingen voor voertuigen, welke echter niet gelden voor landbouwwerktuigen, die tijdelijk op een weg worden bestuurd of voortbewogen.

*Breedte*: met inbegrip van de lading: 2,40 m.;  
voor landbouwtractors: 2,70 m.

*Hoogte* met of zonder lading: 4,35 m.

*Lengte*: 9,90 m.; voor een combinatie van aan elkaar gekoppelde voertuigen: 25,50 m.

De vervoerde last mag niet meer dan 0,90 m. buiten de voorzijde van het voertuig uitsteken.

Bij een personenvoertuig mag de bagage aan de linkerzijde *niet* buiten de spatborden uitsteken en aan de rechterzijde ten hoogste 15 cm.

### I. V.

Zie art. 20, 21 en 22 van het W.V.R., waar voor voertuigen met belading de volgende maximum afmetingen zijn gesteld.

*Breedte*: de maximum voertuigbreedte, mag voor bijzondere en primaire wegen in geen geval meer dan 2,25 m. bedragen en voor andere wegen niet meer dan 2 m.

*Hoogte*: 3,50 m.

*Lengte*: tweemaal den maximum asafstand; met dien verstande, dat deze in geen geval meer mag bedragen dan 7 m. (voor éénassige wagens niet meer dan 5 m.)

Bij lid 2 van vorengenoemde artikelen is o.m. bepaald, dat de belading zich niet buiten de kennelijk daarvoor bestemde ruimte en plaats mag bevinden. Hiervan kan in bijzondere gevallen ontheffing worden verleend (artikel 25).

# A. V.

Aanbevolen wordt in elken Staat de wegen door het daartoe competente, beheerende lichaam (b.v. de „Highway Commission”) te doen classificeeren naar het volgende schema.

Klasse A. Wegen met v.n. zwaar vrachtautoverkeer, minstens 5,40 m. breed, en in staat vierwielige voertuigen met een totaal gewicht van 14.400 kg. te dragen.

Klasse B. Wegen met o.a. een middelmatig vrachtautoverkeer minstens 5,40 m. breed, en in staat vierwielige voertuigen met een totaal gewicht van 11.700 kg. te dragen.

Klasse C. Wegen met o.a. licht vrachtautoverkeer, minstens 5,40 m. breed, en in staat vierwielige voertuigen met een totaal gewicht van 9.500 kg. te dragen.

Klasse D. Wegen, welke niet tot de klasse A, B en C behooren en v.n. personenautoverkeer dragen, minstens 5,40 m. breed en in staat vierwielige voertuigen met een totaal gewicht van 7.200 kg. te dragen.

Verboden behoort dan te zijn, dat op de wegen der onderscheiden klassen de ondervolgend aangegeven maxima overschreden worden.

|                                                                                                                             | A      | B      | C      | D      |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|-----|
| Maximum totaal gewicht van een vierwielig voertuig:                                                                         | 14.400 | 11.700 | 9.500  | 7.200  | kg. |
| Maximum asbelasting:                                                                                                        | 11.600 | 9.400  | 7.500  | 5.800  | „   |
| Maximum wielbelasting per cm. bandbreedte (te meten op den "rim")                                                           | 145    | 145    | 145    | 145    | „   |
| Maximum asbelasting van twee-wielige aanhangwagens in een voertuigtrein met meer dan één dergelijke aanhangwagen:           | 7.200  | 5.800  | 4.700  | 3.600  | „   |
| Maximum asbelasting bij een onderlingen as-afstand van minder dan 2,40 m.:                                                  | 5.800  | 4.700  | 3.800  | 2.900  | „   |
| Maximum totaal gewicht der eerste twee voertuigen van een voertuigtrein:                                                    | 28.800 | 23.400 | 19.000 | 14.400 | „   |
| Maximum totaal gewicht over elke 4,80 m. weglengte, volgende op vorenbedoelde eerste twee voertuigen van een voertuigtrein: | 14.400 | 11.700 | 9.500  | 7.200  | „   |
| Maximum totaal gewicht van een voertuig met meer dan vier wielen:                                                           | 17.300 | 14.000 | 11.300 | 8.600  | „   |
| Maximum asbelasting van voren genoemd meer dan vierwielig voertuig:                                                         | 7.200  | 5.800  | 4.700  | 3.600  | „   |

I. V.

(1) De Raden van gebiedsdeelen of, waar deze niet bestaan, de Hoofden van gewestelijk bestuur wijzen, ieder ten aanzien van de bij hen in beheer zijnde of binnen hun gebied gelegen wegen, middels een in de Javasche-Courant openbaar te maken staat aan : de verdeeling dezer wegen in bijzondere, primaire, secundaire en tertiaire wegen, alsmede, indien verder onderscheid wordt gemaakt, de verkeersstrooken voor verschillend verkeer en de wegvakken, waarvoor andere normen gelden, dan die voor den betrokken weg.

(2) De indeeling der wegen op dezen staat geschiedt met dien verstande, dat voor voertuigen in rust, voorzien van wielen met volgummibanden wordt toegelaten een maximum wieldruk :

a/ voor bijzondere wegen, van meer dan 2500 kg. ;

b/ voor primaire wegen, van 2500 kg. ;

c/ voor secundaire wegen, van 1250 kg. ; en

d/ voor tertiaire wegen, van 750 kg. ;

en verder voor vakken — speciale weggedeelten — in de onder b, c en d bedoelde wegen, waarop deze de voor elk dier wegen in het algemeen toegelaten wieldruk in rust te boven gaan, van den daarbij passenden wieldruk in rust.

(3) Bedoelde staat wordt om de drie jaar geheel herzien en opnieuw openbaar gemaakt in de Javasche-Courant, in welk nieuwsblad eveneens tusschentijdsche wijzigingen en aanvullingen worden openbaar gemaakt. (W.V.R. art. 48).

(1) De in het vorige artikel genoemde wieldruk bedraagt :

a/ voor wagens of karren met ijzeren wielbanden en zonder veeren, de helft ;

b/ voor wagens of karren met ijzeren wielbanden en veeren, twee derde ;

c/ voor motorvoertuigen op cushionbanden vier derde ; en

d/ voor motorvoertuigen op luchtbanden, het dubbele van dien, toegelaten voor volgummibanden ;

de banden te onderscheiden naar de omschrijvingen, gegeven in het in art. 19 lid 1 sub c. bedoelde „Vrachtauto- en autobusreglement” (W.V.R. art. 49 lid 1).

A. V.

Elke volgummiband op een voertuig, dat den weg berijdt moet over het geheele loopvlak minstens 2,5 cm. dik rubber bezitten boven den kant der wielflens.

I. V.

- (1) Het is den eigenaar of houder van een motorvoertuig verboden dit op een weg te doen of te laten zijn, tenzij in behoorlijken staat verkeerende en voorzien van :

b/ rubberbanden . . . . van zoodanige breedte op het raakvlak tusschen band en wegverharding, dat de druk in rust per cm. breedte ten hoogste bedrage: bij volgummibanden 100 kg en bij cushionbanden 120 kg. of, indien het luchtbanden zijn, van zoodanige afmetingen, dat deze tot geen grooteren druk dan van 10 kg/cm<sup>2</sup> behoeven te worden opgepompt; de banden te onderscheiden naar de in het art. 16 lid 1 sub c bedoelde „Vrachtauto- en autobusreglement” gegeven omschrijvingen (W.V. R. art. 49 lid 1 sub b).

- (1) Het is den eigenaar of houder van een motorvoertuig verboden dit op een weg te doen of te laten zijn, tenzij in behoorlijken staat verkeerende en voorzien van :

b/ rubberbanden, dikker dan 4 cm . . . . (W.V.R. art. 20 lid 1 sub b.)

Omtrent de verschillen in vorenstaande bepalingen, aangaande voertuig-afmetingen en -gewichten en bandentoestand kan het volgende worden opgemerkt.

De regelingen der A.V. laten toe, dat grootere en zwaardere voertuigen, met (relatief) smallere en meer afgesleten banden worden gebezigd dan volgens de I.V. veroorloofd zal zijn. Algemeener gesteld kan men dus zeggen, dat aan het verkeer minder zware beperkingen worden opgelegd t.b.v. de wegverharding. Waar de verkeerseconomie het best gediend zal zijn, als de som der uitgaven voor transportmiddelen en wegen zoo gering mogelijk is, is het logisch des te meer aan aanleg en onderhoud der wegverharding te besteden naarmate het verkeer intenser is, hetgeen neerkomt op: bij licht en matig transport beperkende bepalingen voor het verkeer (met het doel op de wegutgaven te besparen) en bij zwaar en druk vervoer groote faciliteiten voor het transport (met het doel daarop te besparen), waartegenover grootere wegutgaven dan geen overwegend nadeel zijn.

Daar het wegvervoer in de U.S.A. in omvang verre uitgaat boven dat hier te lande, is het dus geheel consequent, dat de beperkende bepalingen t.o.v. voertuigen en banden daar ruimer zijn dan in Ned.-Indië, m.a.w. dus meer van de wegen gevergd wordt. De door de C.v.M. terzake aangegeven normen stemmen overeen met de op dit gebied door de N.I.W.V. voorgestelde grenzen, neergelegd in publ. no. 53: „Instandhouding en bruikbaarheid van den weg”.

Wijziging van bedoelde, voor Indische toestanden vastgestelde normen, is voorloopig niet gewenscht.

### Remmen.

#### A. V.

Elk motorvoertuig moet, bij gebruik daarvan op den weg voorzien zijn van remmen, welke in staat zijn de beweging van het voertuig te beheerschen en dit te doen stilstaan en stilhouden;

#### I. V.

Het is den eigenaar of houder van een motorvoertuig verboden dit op een weg te doen of te laten zijn, tenzij in behoorlijken staat verkeerende en voorzien van:  
e/ ten minste twee onaf-

deze remmen moeten op twee verschillende manieren bediend kunnen worden, en wel zóó, dat bij gebruik van elk dezer bedieningswijzen ten minste twee wielen geremd worden en zoodanig ingericht, dat zij geen constructiedeel gemeen hebben, dat onderhevig is aan de mogelijkheid tot falen.

hankelijk van elkaar, krachtig werkende, vanaf de zitplaats van den bestuurder te bedienen remmen, met elk waarvan het voertuig op ieder oogenblik tot stilstand kan worden gebracht; (W. V. R. art. 20 lid 1 sub e).

Ter zake heeft de N.I.W.V. zich tot de Regeering gewend met het verzoek bovenstaand art. 20 lid 1 sub e te willen wijzigen. De voorgestelde bepaling toch druischt in tegen de bij den modernen automobiëlbouw heden ten dage veelal gevolgde constructiewijzen, omdat bij de thans algemeen gebezigde vierwielremmen wel twee bedieningen mogelijk zijn, maar niet steeds geheel onafhankelijk van elkaar. In dit verzoek is aanbevolen de onderwerpelijke bepaling te willen wijzigen in: e/ „op ten minste twee verschillende manieren te bedienen remmen, elk van voldoende sterkte om de beweging van het voertuig behoorlijk te beheerschen en om het te kunnen tegenhouden op elken hellenden weg, welke ermede kan worden bestegen, met dien verstande, dat de werking van het geheele remsysteem niet afhankelijk mag zijn van één constructiedeel, waarbij de mogelijkheid van gebreken niet uitgesloten moet worden geacht.”

*De redactie-wijziging is in overleg met betrokken diensten nader herzien en in den volgenden vorm gegoten.*

e/ „op twee manieren van af de zitplaats van den bestuurder te bedienen remmen, elk van voldoende sterkte om de beweging van het voertuig behoorlijk te beheerschen en om het te kunnen tegenhouden op elken weg, welke er mede kan worden bestegen, met dien verstande, dat de verschillende remmen geen gemeenschappelijk constructie-deel zullen hebben dat onderhevig is aan de mogelijkheid tot falen”; (zie blz. 57).

A. V.

Motorrijwielen behoeven slechts van één rem te zijn voorzien.

Het moet ongewenscht worden geacht deze beperking in de I. V. over te nemen. Waar motorrijwielen tegenwoordig vrijwel even groote snelheden kunnen bereiken, als de sterkste auto en volgens de C. v. M. tot 500 kg. toe mogen wegen, is het alleszins noodzakelijk, dat dergelijke voertuigen ook in het bezit zijn van twee remmen.

Achteruitkijkspiegels.

A. V.

Niemand mag op den weg een motorvoertuig besturen, waarvan de bouw of belading den bestuurder verhindert van af zijn zitplaats het achter hem gelegen deel van den weg te overzien, behalve wanneer zulk een voertuig is voorzien van een spiegel, welke aan den bestuurder uitzicht verschaft op den weg over minstens 60 m. achter het betrokken voertuig.

I. V.

Tenzij een vrachtauto of autobus voorzien is van een hulpmiddel, waardoor de bestuurder in staat is het weggedeelte achter zijn voertuig te overzien zonder het hoofd om te wenden, moet op elken vrachtauto of autobus een beampte aanwezig zijn, die zoodanig moet plaats nemen, dat hij achterop rijdende voertuigen kan zien en die voorts moet voorzien zijn van een middel om den bestuurder te waarschuwen. Hij is tot deze waarschuwing verplicht, indien de bestuurders van achterop rijdende voertuigen hun voornemen tot voorbijrijden te kennen geven.  
(Vrachtauto- en autobus-reglement art. 5).

### Ruiten.

Het is verboden om op den weg een voertuig te besturen, indien eenig teeken, plakbiljet of ander ondoorzichtig materiaal zich bevindt op een der vóór-, zij- of achterruiten ervan behalve certificaten of papieren, welke volgens wettig voorschrift zoo vertoond moeten worden.

De voorruit van elk motorvoertuig moet voorzien zijn van een instrument voor het reinigen der ruit van regen, sneeuw of ander vocht — dit instrument moet door den bestuurder bediend kunnen worden.

Betreffende den achteruitkijkspiegel zijn in werkelijkheid de C.v.M.-bepalingen zwaarder dan de A.V., daar eerstgenoemde met de mogelijkheid van achterom kijken van den bestuurder geen genoegen nemen en eischen, dat voor het achterwaartsche overzicht het hoofd niet omgewend behoeft te worden. Wijziging der C.v.M.-voorstellen ter zake schijnt niet gewenscht of noodzakelijk.

Ook het overnemen van de vermelde voorschriften, aangaande het vrije uitzicht door ruiten, moet niet bepaald geboden worden geacht.

### Verlichting.

#### A. V.

Tenslotte geven de A.V. uitgebreide voorschriften omtrent de verlichting van motorvoertuigen en gede-

#### I. V.

tailleerde aanwijzingen over de eischen, welke aan daarvoor te bezigen lampen moeten worden gesteld.

De voornaamste punten, welke van hier te lande gebruikelijke regelingen afwijken zijn :

a/ het toelaten van rood of geel licht voor de achterlamp van voertuigen ;

b/ het voorschrijven van twee profiellampen voor voertuigen van meer dan 2 m. breedte — deze lampen behooren zich aan de linkerzijde van het voertuig te bevinden, één aan de voorzijde en daar een op 150 m. zichtbaar wit licht uitstralende en één aan de achterzijde en daar een op 150 m. zichtbaar rood licht dragende ;

c/ waardeering van het door de koplampen van motorvoertuigen uitgestraalde licht als voldoende, indien onder het rijden daarbij een persoon duidelijk zichtbaar is op een afstand van :

60 m. voor hoofdlampen ;

De C. v. M.-voorstellen geven ten deze :

a/ dat voor het achterlicht alleen de kleur rood is toegelaten ; (W. V. R. art. 20, 21 en 22, lid 1 sub h, d en d)

b/ geen gebruik van profiellampen ; en

c/ waardeering van het door de koplampen van motorvoertuigen uitgestraalde licht als voldoende, indien dit licht op een afstand van 150 m. zelf duidelijk zichtbaar is. (W.V.R. art. 20 lid 1 sub h)

en 22,50 m. voor hulp-lampen.

d/ dat toegestaan wordt:

1. bij het ontmoeten van andere voertuigen; en
2. indien de weg voldoende verlicht is, om een persoon op een afstand van 60 m. vóór het motorvoertuig duidelijk te onderscheiden, de hoofdkoplampen van een motorvoertuig te temperen, de (lichtbunds van die) lampen voorover te buigen dan wel inplaats van de hoofdlampen hulplampen te bezigen, indien bij een der laatst aangeduide drie methoden de verlichting van den weg zoodanig blijft, dat een persoon daarbij op een afstand van 22,50 m. vóór het motorvoertuig duidelijk zichtbaar is.

Ten aanzien van het vorenstaande kan vooreerst worden opgemerkt, dat geen aanleiding bestaat verandering te brengen in de kleur der achterlichten van voertuigen. Dat in Amerika vrijheid gelaten wordt tusschen geel en rood, vindt zijn oorsprong in het feit, dat een beslissing terzake nog hangende is.

Ook invoering van profiellampen, bedoeld om bij het passeeren van zeer breede voertuigen zooveel mogelijk gevaar te vermijden, schijnt in verband met aard en omvang van het verkeer hier te lande niet noodzakelijk.

Het verschil in de voorschriften, betreffende lichtsterkte en lampengebruik, geeft aanleiding tot nadere beschouwing daarvan. Er blijkt uit, dat de A.V. en de C.v.M.-ontwerpen bij het vastleggen der betrokken bepalingen van een geheel verschillend standpunt zijn uitgegaan.

In de U.S.A. heeft de bedoeling voorgezeten te verzekeren, dat de hoofdkoplampen van een auto voldoende licht zullen geven, om (bij normale snelheid) het den bestuurder mogelijk te maken hindernissen (w.o. ook andere weggebruikers) op zijn weg tijdig te onderkennen en daarvoor te kunnen uitwijken en/of stoppen.

De C.v.M. heeft slechts gewild, dat de lichten van een auto (in 't algemeen van elk voertuig) op een zekeren minimum afstand voor andere weggebruikers duidelijk zichtbaar zullen zijn. Bij eerstbedoelde (actieve) methode rekent men er op, bij het licht van het bewegende voertuig zelf hindernissen tijdig te ontdekken — bij de laatstaangegeven (passieve) handelwijze toont men de lichten van het bewegende voertuig aan andere weggebruikers en verwacht, dat deze, zoowel als bijzondere verkeersobstakels, eveneens van duidelijk zichtbare lichten voorzien zullen zijn en zoo behoorlijk onderkend zullen kunnen worden.

Deze laatste methode moge op de gewone wegen bij het langzame verkeer in fysieke tractie bruikbaar zijn en ook bij het snelverkeer op de ijzeren baan toegepast worden, maar naar dezerzijdsche meening is voor het moderne snelverkeer over den steenen weg de eerste methode de aangewezen. Het tijdig zichtbaar zijn van andere voertuigen hangt hierbij niet alleen af van het feit, of de lichten van deze voertuigen behoorlijk schijnen (en hoe licht kan hieraan wat ontbreken, vooral bij wagens en karren), maar zelfs zonder lichten zullen zij door den autobestuurder tijdig moeten kunnen worden onderscheiden. En behalve andere voertuigen behoort de bestuurder van een auto ook den weg in zijn geheel en onverlichte hindernissen daarop in voldoende mate te kunnen waarnemen. Het verdient aanbeveling art. 15 en 20 lid 1 sub h van het W.V.R. te wijzigen in den geest van het bovengestelde (zie blz. 56 en 57/58).

## II. UNIFORM MOTOR VEHICLE REGISTRATION ACT.

### A. V.

Alle motorvoertuigen en daarbij te bezigen aanhangwagens moeten ingeschreven worden door een speciale instelling, het verkeersbureau, dat zoo noodig in diverse plaatsen afdeelingen heeft.

De registratie geschiedt :

- a/ naar de registratienummers, waardoor men van een voertuig, waarvan het nummer bekend is, den eigenaar kan vinden ;
- b/ alphabetisch naar den naam van den eigenaar, waardoor men kan nagaan of een bepaald persoon een motorvoertuig bezit ; en
- c/ naar het nummer van den motor en naar het serienummer, zoodat mede alphabetisch naar de soort van het voertuig, waardoor men bij achterhaling of vondst van een motorvoertuig zonder (of met valsche) nummerplaten, den eigenaar kan vinden.

Alle registers zijn openbaar en voor het publiek gedu-

### I. V.

Alle voertuigen, behalve rijwielen, rickshaws en bijzondere rijdende werktuigen in Overheidsdienst, moeten geregistreerd worden. (vgl. W.V.R. art. 26 lid 1).

De registratie wordt zóodanig ingericht, dat van de verschillende soorten voertuigen afzonderlijke registers worden aangehouden. (vgl. Nummerbewijsreglement art. 13).

rende de kantooruren toegankelijk.

Voor een motorrij wiel en semitrailer is maar één nummerplaat vereischt (voor alle overige motorvoertuigen twee), welke aan de achterzijde van het voertuig bevestigd moet zijn.

De nummerplaten worden door het verkeersbureau verstrekt; ze moeten elk jaar vernieuwd worden tegen betaling van een bepaald bedrag (belasting).

Ingeval een voertuig, naar het oordeel van het verkeersbureau, gevaarlijk, of niet geschikt is voor het gebruik, zoomede, indien het niet naar de gestelde eischen is uitgerust, wordt het niet geregistreerd dan wel de registratie daarvan teniet gedaan.

Het verkeersbureau richt formulieren in voor het rapporteren van verkeersongevallen. Elke voertuigbestuurder, die betrokken is in een niet geheel onbeteeke-  
nend ongeval (d.i. wanneer uitsluitend materiele schade

Ook een motorrij wiel moet uitgerust zijn met twee nummerplaten, welke resp. aan de vóór- en achterzijde bevestigd moeten zijn. (vgl. Nummerbewijsreglement art. 8)

Het voor een bepaald voertuig aan een bepaalden eigenaar of houder daarvan uitgereikte nummerbewijs is, behoudens eenige in het W.V.R. gestelde beperkingen, voor onbepaalden duur geldig.

Een dergelijke bevoegdheid bezit de autoriteit, die hier te lande het nummerbewijs uitreikt, niet.

Openbare voertuigen (dus die, bestemd voor gebruik door het publiek) moeten echter alle (volgens het W. V. R. art. 42 e.v.) gekeurd worden. De eischen, waaraan zij moeten voldoen, zijn neergelegd in het ontwerp Keuringsreglement.

wordt veroorzaakt van minder dan \$ 50), heeft hiervan rapport uit te brengen aan de politie, indien het ongeluk binnen een Gemeente plaats vindt en direct aan het verkeersbureau, indien het feit op den buitenweg geschied is. De politie doet aan het verkeersbureau afschriften toekomen van alle door haar ontvangen ongeval-rapporten. Het verkeersbureau zorgt voor verzameling en statistische verwerking van alle ongeval-rapporten en maakt de resultaten daarvan op gezette tijden, doch minstens één maal per jaar bekend. De inhoud der rapporten zelf wordt niet openbaar gemaakt en mag niet dienen als bewijs in eenig, naar aanleiding van een ongeval plaats hebbend rechtsgeding.

Tenslotte bevat de wet nog de volgende zeer belangrijke en ver gaande bepalingen.

Het is een ieder verboden een niet aan hem toebehoorend voertuig te besturen, zonder toestemming van den eigenaar, met de bedoeling om dezen tijdelijk het bezit van zijn auto te ontnemen, zonder nochtans het voertuig te willen stelen. Beroep op het

Dergelijke ver gaande bepalingen zijn in het W.V.R. niet opgenomen. Maakt iemand zich hier te lande aan één van de hiernaast vermelde strafbare feiten schuldig, dan is op hem van toepassing artikel 1365 B.W. (onrechtmatige daad,) luidende: „Elke onrechtmatige daad, waardoor aan een ander schade wordt toegebracht, stelt dengene, door

feit, dat de eigenaar een vorige keer zijn toestemming heeft gegeven, is niet geldig. Ook degene, die bij bedoelde handeling helpt, deel uitmaakt van de partij, of medeplichtig is, maakt zich schuldig aan overtreding.

Evenzoo maakt zich schuldig aan overtreding — en is als zoodanig strafbaar — een ieder, die alleen, of in samenwerking met anderen, tegen den wil of zonder toestemming van den eigenaar, opzettelijk eenig(e) deel(en) van een voertuig breekt, beschadigt, daaraan morrelt, of iets verwijderd, met de bedoeling om het voertuig te beschadigen, te schenden of te vernielen, dan wel om het gebruik er van tijdelijk of permanent onmogelijk te maken, of met welke bedoeling ook;

evenzoo een ieder, die op de een of andere manier uit moedwil of boosaardigheid, in het rijden of besturen van een voertuig ingrijpt, of dit verhindert.

Voorts is bepaald, dat een ieder, die zonder toestemming van den eigenaar of beheerder van een voertuig, daarin of daarop klimt met kwade bedoelingen, dan wel

wiens schuld die schade veroorzaakt is, in de verplichting om dezelve te vergoeden"; of artikel 489 SW.; waarbij is bepaald, dat „baldadigheid tegen personen of goederen, waardoor gevaar, nadeel of ongerief kan worden teweeggebracht, gestraft wordt met geldboete van ten hoogste vijftien gulden" (of in plaats van geldboete, hechtenis van ten hoogste 3 dagen, n.l. in geval van recidieve binnen 1 jaar, nadat de eerste veroordeeling onherroepelijk is geworden).

bij een in rust of onbeheerd zijnd voertuig, een poging doet om aan het voortbewegingsmechanisme, of aan een der remmen te morrelen, of het voertuig in beweging te brengen, zich schuldig maakt aan overtreding, tenzij een en ander geschiedt in geval van nood en met het oog op de veiligheid van het publiek.

Voor de hiervermelde strafbare feiten wordt men gestraft met geldboete van ten hoogste \$ 500, of gevangenisstraf van ten hoogste 6 maanden, of beide: geldboete en gevangenisstraf.

Afgezien van de geheel verschillende inrichting der registratie in Amerika en Ned.-Indië en de daaruit voortvloeiende noodzakelijke verschillen in de betrokken voorschriften, trekken van het bovengestelde de volgende punten de aandacht.

Ten eerste de meer gedetailleerde inrichting der registers, welke zodoende van groot praktisch nut worden bij het snel bekomen van inlichtingen omtrent motorvoertuigen en/of eigenaars dan wel houders daarvan.

Bedacht dient echter dat dit nut slechts ten volle verwezenlijkt wordt bij centralisatie der nummerbewijs-gegevens in één bureau en dus in het stelsel der C. v. M. niet geheel tot zijn recht kan komen.

Waar tevens het aantal voertuigen hier te lande zooveel geringer is dan in de U. S. A., schijnt voorshands de hier bedoelde inrichting voor Indië nog niet als noodzakelijk te beschouwen te zijn.

*Bij vergelijking der ten behoeve van de statistiek voorgeschreven maatregelen moet worden opgemerkt, dat met den*

in het C.v.M.-ontwerp gestelden maximalen termijn van drie jaar, voor aanbieding van het verzamelde materiaal aan den Directeur van Binnenlandsch Bestuur, kan worden ingestemd, voor zoover dit betreft verkeersstellingen. Voor de zuivere ongevallen-statistiek moet deze tijdsduur echter te lang worden geacht. Juist verwerkte ongevallen-gegevens zijn het belangrijkste materiaal, waarop voor de verkeersveiligheid te nemen maatregelen moeten worden gegrondvest en waarnaar de uitwerking van zulke maatregelen kan worden beoordeeld. Het ware daarom gewenscht bedoelden termijn te bekorten, zoo mogelijk tot één jaar, hetgeen in art. 57 tot uiting kan worden gebracht (zie blz. 59).

Tenslotte blijven ter beoordeeling de Amerikaansche straf-bepalingen op het wederrechtelijk gebruik maken van, beschadigen van, morrelen aan, of zelfs maar plaats nemen in motorrijtuigen. Zooals bovenstaand in het licht is gesteld, zijn deze bepalingen heel wat strenger dan de hier te lande geldende, waarbij als norm wordt gesteld, de door de onrechtmatige daad aangebrachte schade, terwijl ook de maximum straf in de U.S.A. veel zwaarder is bemeten.

Een en ander houdt verband met het ontzaggelijk groot aantal auto's in Amerika in het algemeen en met de daardoor geschapen groote kans op autodiefstal in het bijzonder. Door niet alleen dien diefstal strafbaar te stellen, maar tevens elk zich vergrijpen aan een auto (dat gereedelijk door diefstal gevolgd kan worden), is het ontvreemden voor den a.s. dief veel riskanter geworden (hij is n.l. reeds strafbaar, vóórdat hij zich met den auto uit de voeten heeft gemaakt) hetgeen preventief werkt. Bovendien is het voorkomen van autodiefstal of ook maar van baldadigheid vergemakkelijkt, daar thans reeds kan worden opgetreden tegen elke onrechtmatige handeling met een onbeheerd motorvoertuig.

Al is het gebruik van den auto heden ten dage hier te lande nog bij lange na niet zoo intens als in de U.S.A. (en zal dat mogelijk ook nimmer worden), zoo verdient het toch aanbeveling ernstig te overwegen, of de hier beschreven wetsbepalingen ook voor Ned.-Indië (wellicht gedeeltelijke) navolging verdienen.

De auto, vroeger luxe-voorwerp, is — door de prijsverlaging en opvoering der betrouwbaarheid ervan — meer en meer utiliteitsvoorwerp geworden. Daardoor vindt hij ook in die klasse van personen, welke er geen chauffeur op na (kunnen) houden, steeds meer toepassing. Al zou het houden van een chauffeur hier te lande eerder kunnen plaats vinden dan in Europa of Amerika, zal men dus toch moeten rekening houden met het meer en meer voorkomen van onbeheerd staande motorvoertuigen in straten en op wegen. Eenerzijds zijn deze onbeheerd staande voorwerpen verreweg de meest gecompliceerde mechanismen, welke een particulier praktisch gedwongen is tijdelijk onbeheerd op den openbaren weg achter te laten en zoo in het bijzonder zijn blootgesteld aan baldadigheid. Anderzijds leenen die onbewaakte voorwerpen zich, door de snelheid, waarmede zij zich zelf en den eventueelen dief kunnen verplaatsen, in het bijzonder als object voor diefstal. Tenslotte wordt hoe langer hoe meer de kundigheid van het besturen van motorvoertuigen gemeengoed en door het zich inburgeren van een standaardtype der besturings- en voortbewegingshandles, is deze kundigheid praktisch in elk motorvoertuig van toepassing.

De tegenover al deze factoren staande mogelijkheden van bemoeilijking van den diefstal door een slot op het automechanisme en wegens de door de politie te herkennen registratie-nummers, zijn bij lange na niet voldoende, om de geschetste omstandigheden genoegzaam te kunnen compenseren. Het is daarom redelijk den auto in het bijzonder te beschermen tegen pogingen, welke tot beschadiging of diefstal ervan kunnen leiden.

In de A. V. is hier naar gestreefd, zoowel door bovenstaande bepalingen tegen elk onwettig zich vergrijpen aan een auto, als door de bijzonder „motor-vehicle anti-theft act” (aangestipt in den aanvang dezer publicatie), volgens welke elk motorvoertuig als eigendom van een bepaalden eigenaar of houder wordt ingeschreven. Zoo wordt niet de diefstal, maar het van de hand doen van het gestolen motorvoertuig ten zeerste belemmerd.

*Volgens het Nederlandsch-Indische recht is een handelwijze, als laatstbedoeld, onmogelijk. Temeer verdient het daarom overweging de hier uiteengezette strafbepalingen ook in het W. V. R. op te nemen, in een voor Ned. Indië geschikten vorm (zie blz. 54).*

### III. UNIFORM OPERATORS' AND CHAUFFEURS' LICENSE ACT.

#### A. V.

Als „bestuurder” wordt beschouwd hij, die werkelijk de bewegings- en besturingsorganen van het voertuig bedient.

Er zijn twee soorten rijbewijzen, n.l. voor den: „chauffeur”, d.i. de beroepsbestuurder, zoomede de persoon, die een openbaar motorvoertuig bestuurt; min. leeftijd 18 jaar — voor het besturen van autobussen moet de leeftijd van 21 jaar bereikt zijn; en „operator”, de persoon, die een motorvoertuig bestuurt, doch geen chauffeur is; min. leeftijd 16 jaar — voor het besturen van schoolbussen moet de leeftijd van 18 jaar bereikt zijn.

Voor het leeren besturen van motorvoertuigen kan een ieder boven de 16 jaar op aanvraag een tijdelijke leervergunning verkrijgen, in het bezit waarvan hij ge-

#### I. V.

Onder „bestuurder” wordt verstaan: hij die een voertuig bestuurt, of onder zijn onmiddellijk toezicht doet besturen enz. (W.V.R. art. 1 sub 24).

Er zijn drie soorten rijbewijzen, n.l. voor het besturen van: *motorrijwielen*: min. leeftijd 16 jaar; *auto's*: min. leeftijd 18 jaar; en *vracht-auto's en autobussen*: min. leeftijd 21 jaar (W. V. R. art. 31 en 33).

In het C.v.M.-ontwerp is deze kwestie niet speciaal geregeld en behoeft dit ook niet te zijn. De definitie van „bestuurder” opent n.l. — zonder eenige restrictie —

rechtigd is om gedurende een periode van 60 dagen een motorvoertuig te besturen, indien hij vergezeld is van een bevoegd bestuurder, die naast hem moet zitten, terwijl er verder geen andere personen in den auto aanwezig mogen zijn.

Iedere chauffeur moet tijdens het besturen van een openbaar voertuig duidelijk zichtbaar een speciaal kenteken dragen, dat hij op aanvraag van het verkeersbureau ontvangt.

De geldigheidsduur van een „operators”-rijbewijs is niet uitdrukkelijk vastgesteld. Wel is bepaald, dat de Commissioner bevoegd is om — echter niet vaker dan eenmaal in drie jaren — na openbare kennisgeving alle uitstaande „operators”-rijbewijzen vervallen te verklaren en in de plaats daarvan op aanvraag nieuwe rijbewijzen te verlenen, hetgeen geschiedt zonder examinatie, behalve in die gevallen, waarin het verkeersbureau reden heeft om aan te nemen, dat de aanvrager volgens deze wet niet de geschiktheid heeft om een rijbewijs, als hierbedoeld, te bezitten.

de gelegenheid, om ook als „leerling” aan het stuur te zitten, indien men maar een bevoegd bestuurder naast zich heeft zitten.

Artikel 32 v/h W. V. R. bepaalt, dat de rijbewijzen een geldigheidsduur hebben van 5 jaar, welke, op schriftelijke aanvraag, telkens met eenzelfde periode kan worden verlengd.

Volgens de toelichting op dit artikel is deze verlenging in hoofdzaak een administratief contrôle-middel en zal slechts bij uitzondering het karakter dragen van een hernieuwde uitreiking, waarbij de bij de uitreiking te stellen voorwaarden (medisch getuigschrift en examen) opnieuw moeten worden vervuld.

Het chauffeurs-rijbewijs vervalt op 31 December van elk jaar en wordt jaarlijks op aanvraag vernieuwd, tegen betaling van het daarvoor verschuldigde bedrag (belasting); met dien verstande, dat het bureau naar eigen inzicht van de examinatie van een eerder reeds geëxamineerden aanvrager kan afzien.

Een alternatief voorstel bepaalt, dat zoowel „operators”- als chauffeursrijbewijzen elk jaar vernieuwd moeten worden.

Elke rechtbank, die een bestuurder veroordeelt wegens overtreding van eenige verkeersbepaling, zendt het verkeersbureau een afschrift van het vonnis en kan daarbij in overweging geven, om het rijbewijs te schorsen.

Het verkeersbureau is verplicht tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs na ontvangst van een vonnis, houdende veroordeeling wegens een der ondervolgende feiten :

- a/ dood van een persoon door schuld van een motorvoertuigbestuurder in het besturen van een motorvoertuig ;

Volgens art. 69 van het W.V.R. kan de Directeur van Binnenlandsch Bestuur aan den houder van een rijbewijs de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen voor ten hoogste 2 jaar ontzeggen, indien de betrokkene veroordeeld is wegens :

- a/ het zoodanig rijden, dat de veiligheid op, of de bruikbaarheid van den weg in gevaar wordt gebracht ;
- b/ het overtreden van de tegen wegbeschadiging gestelde snelheidsmaxima ;
- c/ het zoo veranderen van een voertuig, dat geen overeenstemming meer

- b/ het besturen van een motorvoertuig, onder den invloed van sterken drank of bedwelmende middelen ;
  - c/ meineed, of het verstrekken van een valsche verklaring aan het verkeersbureau ;
  - d/ elk volgens de verkeerswetten als misdrijf aangegeven strafbaar feit, of elk ander misdrijf, tot het plegen waarvan een motorvoertuig is gebruikt ;
  - e/ veroordeeling of verbeurdverklaring van een borgtocht, na binnen 12 maanden drie malen vervolgd te zijn geweest wegens roekeloos rijden ; en
  - f/ veroordeeling van een bestuurder van een motorvoertuig, wegens het niet stoppen en zich ter plaatse niet identificeren, indien hij betrokken is geweest bij een ongeluk, tengevolge waarvan iemand ge dood of gekwetst is.
- bestaat met het daarvoor uitgereikte nummerbewijs ;
  - d/ het deelnemen aan ongeoorloofde wegwedstrijden ;
  - e/ het niet opvolgen van door bevoegde ambtenaren gegeven verkeersaanwijzingen ;
  - f/ het veroorzaken van den dood of van lichamelijk letsel van personen ;
  - g/ het vernielen of beschadigen van goederen ; en
  - h/ het besturen van een motorvoertuig in staat van dronkenschap.

Het verkeersbureau kan tot onmiddellijke schorsing van een rijbewijs overgaan (zonder den bezitter daarvan vooraf te hebben gehoord

en zonder bericht te hebben ontvangen van eventueele veroordeeling van betrokkene, indien het Bureau reden heeft te gelooven :

- a/ dat betrokkene eenig strafbaar feit heeft gepleegd, waarop wettelijk intrekking van het rijbewijs is gesteld (zie de hiervoren vermelde gevallen);
- b/ dat betrokkene, door roekeloos of op onwetige wijze besturen van een motorvoertuig, een ongeluk heeft veroorzaakt, of daaraan mede schuldig is, met als gevolg den dood of letsel van eenigen anderen persoon, dan wel ernstige materiële schade;
- c/ dat betrokkene niet in staat is om een motorvoertuig behoorlijk te besturen, of behept is met geestelijke dan wel fysieke gebreken of onbekwaamheden, welke het besturen van een motorvoertuig door zoo iemand gevaarlijk doen zijn; en
- d/ dat betrokkene een steeds roekeloos of onachtzaam motorvoertuigbestuurder is, dan

wel een ernstige overtreding der verkeerswetten heeft begaan.

Wanneer het verkeersbureau om één van de hierboven vermelde redenen een rijbewijs schorst, zal het terstond den betrokkene daarmede in kennis stellen en hem de gelegenheid geven om gehoord te worden; op grond van dit verhoor zal het bureau of het schorsingsbesluit vernietigen, of, indien daarvoor goede reden bestaat, het rijbewijs voor een verdere periode schorsen, dan wel geheel intrekken. Schorsing of intrekking van een rijbewijs geschiedt voor een tijd van maximum één jaar. Ingeval het ter kennisse van het verkeersbureau komt, dat iemand, wiens rijbewijs was geschorst of ingetrokken, is veroordeeld wegens het besturen van een motorvoertuig, zal genoemd bureau den duur der schorsing of intrekking onmiddellijk verlengen met den oorspronkelijk gestelden termijn.

Voor het niet verleenen of intrekken van een rijbewijs staat aan betrokkene beroep open bij de gestelde rechterlijke macht, behalve in gevallen, waarin de in-

Op een intrekking van het rijbewijs, als hier bedoeld, bestaat geen hoger beroep.

trekking bij de wet is voorgeschreven.

Tenslotte is geregeld de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door nalatigheid in het besturen van een motorvoertuig voor :

- a/ minderjarigen — aansprakelijk zijn betrokkene zelf en/of vader, voogd of werkgever, die de aanvraag om het rijbewijs van betrokkene mede onderteekend hebben ; en
- b/ een bestuurder in dienst van eenig Overheidslichaam of -dienst — aansprakelijk is betrokkene en/of het hem in dienst hebbende Overheidslichaam, of de bedoelde Overheidsdienst.

*De verschillen der A. V. met de Indische ontwerpen, inzake verleening en intrekking van rijbewijzen geven in hoofdzaak op een tweetal punten reden tot aandachtige beschouwing.*

*Het eerste punt is gelegen in de definitie van „bestuurder”.*

*In de U. S. A. is dat de persoon, die werkelijk bestuurt — hier te lande kan het ook zijn degene, die onder zijn leiding laat besturen.*

*Administratief heeft de C.v.M.-regeling de voorkeur, daar bij deze opvatting geen complicatie wordt veroorzaakt door personen, die het besturen moeten leeren. De A. V. hebben hierin moeten voorzien, door voor die gevallen speciale leerling-rijbewijzen uit te geven.*

*Bezien van het standpunt der veiligheid, is echter de Amerikaansche regeling beslist aan te bevelen.*

*Bij den door de C.v.M. gedachten toestand wordt verwacht, dat de bestuurder van een auto zoo sterk zijn verantwoordelijkheid zal gevoelen, dat hij er voor zal waken het stuurwiel toe te vertrouwen aan iemand zonder rijbewijs, die tot kundig besturen niet volkomen in staat is — bij een eventueel ongeval blijft immers de „bestuurder” aansprakelijk, ook al heeft hij niet zelf het stuurwiel in handen.*

*Dit vertrouwen op het niet lichtvaardig aan anderen overlaten van het stuurwiel wordt echter door de praktijk niet gerechtvaardigd. Het huidige „Motorreglement” bevat dezelfde definitie van bestuurder als het W.V.R. En in de praktijk blijkt, dat in vele gevallen het werkelijk besturen in handen is of wordt gegeven, welke daartoe in moeilijke omstandigheden niet in staat zijn. Niet dat dit overlaten van het besturen uit moedwil of onverschilligheid zou geschieden, maar veelal door te groote goedmoedigheid, waarbij aan een ander een verzoek niet gaarne wordt geweigerd en de ernst van de handeling niet wordt ingezien.*

*Ongeacht het motief, blijft de daad hier echter een fout. De tegenwoordige standaardinrichting der auto's is zóó, dat de bestuurder, die „onder zijn onmiddellijke leiding doet besturen” bij een plotseling zich voordoende aanleiding niet snel genoeg kan ingrijpen, omdat de daarvoor noodige pedalen, en wel speciaal het gas- en het rempedaal, voor hem niet gereedelijk bereikbaar zijn, hetgeen bij de snelheid van het tegenwoordige verkeer en den daardoor noodigen korten reactie-tijd geboden kan zijn.*

*Het verdient daarom onvoorwaardelijk aanbeveling er naar te streven, dat geen persoon zonder rijbewijs het stuurwiel in handen zal (mogen) nemen. Daartoe ware de betrokken definitie (W.V.R. art. 1) te wijzigen en nieuwe bepalingen in te lasschen omtrent de dan ook te verstrekken (tijdelijke) leerling-rijbewijzen (zie blz. 54, 58, 59, 60 en 61).*

*Het tweede hier te behandelen verschilpunt betreft de administratieve bevoegdheid (dan wel verplichting), tot het intrekken van een rijbewijs.*

*Vooreerst zij opgemerkt, dat in het C.v.M.-ontwerp terzake geen mogelijkheid van beroep is open gelaten, hetgeen*

in de A.V. wel het geval is. Daardoor ontstaat een zeer vèrgaande administratieve bevoegdheid. Is dit ook al te billijken, uit een oogpunt van vlugge afdoening der betrokken kwesties en een op krachtige wijze beheerschen van het snel aangroeiende wegverkeer, zoo schijnt het toch te streng, uitoefening dezer bevoegdheid mogelijk te maken na één enkele overtreding van de voor voertuigen met volgummi- of ijzeren banden gestelde snelheidsmaxima. Met voordeel ware dit voorschrift zoodanig te wijzigen, dat intrekking van het rijbewijs om de onderwerpelijke reden slechts plaats kan vinden bij veroordeeling van een bestuurder wegens de hier bedoelde overtreding voor de tweede maal in een tijdsverloop van één jaar (zie blz. 60).

Bovendien ware het wellicht gewenscht uitdrukkelijk vast te leggen, dat een eenvoudige overtreding der uit veiligheids-oogpunt gestelde snelheidsmaxima (resp. 30 en 10 km., volgens het W.V.R. art. 13 lid 2 sub a) niet zal beschouwd worden als in gevaar brengen van de veiligheid op den weg, indien dit niet nadrukkelijk door den betrokken rechter zal zijn vastgesteld. Een en ander met de bedoeling te voorkomen, dat ook wegens deze, betrekkelijk weinig ernstige overtreding der verkeersbepalingen, het rijbewijs kan worden ingetrokken (zie blz. 60).

---

Nadere bestudeering der C.v.M.-ontwerpen naast de A. V. heeft nog eenige punten aan het licht gebracht, waar- bij wijziging en/of aanvulling gewenscht is. Als zoodanig worden hier de volgende genoemd.

**W. V. R. art. 5.**

*Inzake het recht van voorrang des verkeers op voor het passeeren van twee voertuigen te smalle weggedeelten, heeft de N.I.W.V. zich tot de Regeering gewend met het verzoek art. 5 van het W. V. R. (dat het uitwijken regelt) bij lid 2 wel als volgt te willen aanvullen (sub c):*

*c/ „bij het van tegengestelde richting gelijktijdig bereiken van een gedeelte, waarover de verkeersbreedte onvoldoende is om elkaar voorbij te gaan, hem te laten voorgaan, die met het door hem bestuurde voertuig de grootste rijsnelheid kan ontwikkelen, met dien verstande, dat bij dergelijke ontmoetingen met gelijksoortige voertuigen, hij, die van het bedoelde weg- gedeelte de met een baken aan te geven (Oostelijke) zijde nadert, aan een ander den voorrang dient te laten”.*

*Ter toelichting is daarbij gesteld:*

*a/ dat onder voertuigen, waarmede verschillende rijsnelheden kunnen worden ontwikkeld, in volgorde van afnemende snelheid zijn bedoeld de in W. V. R. art. 1 genoemde: auto, motorrijwiel, autobus, vrachtauto, tractortrein, rijwiel, rijtuig, vrachtwagen en kar; en*

*b/ dat een regeling omtrent den voorrang bij het onder- werpelijke passeeren zonder hulp van wegbakens zeker de voorkeur zou verdienen, doch voorshands ontbreekt.*

*De voorgestelde regeling heeft het voordeel:*

*a/ den betrokken voertuigbestuurders voor te schrijven, hoe zij met de aangeduide bebakening zullen hebben rekening te houden bij het onderwerpelijke passeeren;*

*b/ aan te geven, aan welke zijde van de betrokken weg- gedeelten door het wegbeheer de aangeduide bakens dienen te worden geplaatst; en*

*c/ een leidraad te verstrekken, om, bij het voorshands ontbreken van de aangeduide bakens, te komen tot eenige orde bij het onderwerpelijke passeeren.*

Deze aanvulling is na overleg met betrokken diensten herzien en thans als volgt geredigeerd:

c) „bij het van tegengestelde richting gelijktijdig bereiken van een gedeelte, waar de verkeersbreedte onvoldoende is om elkaar voorbij te gaan, de voertuigen in de volgende volgorde voorrang te geven; auto; motorrijwiel; autobus; vrachtauto; tractortrein; rijwiel; rijtuig; vrachtwagen; en kar, met dien verstande, dat bij voertuigen van dezelfde soort dat voertuig den voorrang moet geven, dat het bedoelde weggedeelte van de met een baken aan te geven zijde nadert. Bij ontstentenis van een baken wordt de voorrang gegeven door het voertuig, hetwelk dat weggedeelte van de noordelijke of oostelijke richting nadert.” (zie blz. 55).

**W. V. R. art. 19 lid 3.**

De in de 3de regel van dit lid voorkomende woorden „hun” en „hunner” behooren vervangen te worden door „zijn” en „zijner”, zoowel uit taalkundig oogpunt, als ter verzekering van de noodige duidelijkheid, daar anders gedacht zou kunnen worden aan schuld van de reizigers, of van de beambten of bedienden der reizigers (zie blz. 57).

**W. V. R. art. 20 lid 1 sub c.**

Hier wordt een afgeveerd chassis verplicht gesteld voor alle motorvoertuigen, dus ook voor motorrijwielen. Dat kan kwalijk de bedoeling zijn geweest, daar anders zeker 95 % der tegenwoordige motorrijwielen van de wegen geweerd zouden moeten worden.

Daarom ware in art. 20 lid 3 bij te voegen, dat de vorenbedoelde bepaling van een afgeveerd chassis niet voor motorrijwielen geldt (zie blz. 58).

**W. V. R. art. 53 lid 3 sub a.**

Hierin wordt voorgeschreven, dat ter bepaling van de juiste plaats der vrije-uitzichtsrooilijnen zal worden vastgesteld de lengte van het (noodzakelijk geachte) vrije uitzicht.

Bestudeering van dit onderwerp naar aanleiding van een vraag uit de praktijk wees uit, dat dit niet de meest wenschelijke methode is (zie N.I.W.V. publ. no. 79 — Jaarverslag 1928).

*Bij de voorgestelde regeling verkrijgt men een zelfde lengte voor het vrije uitzicht door b.v. in scherpe bochten de rooilijn aan de binnenbocht verder van de wegas verwijderd te houden dan in flauwe bochten.*

*Beter is het echter de afstand tusschen (vrije-uitzichts-) rooilijn en wegas als vasten norm te stellen, daar men dan automatisch in flauwe bochten een langer vrij uitzicht verkrijgt dan in scherpe bochten. En dit is juist wat het normale snelverkeer met motorvoertuigen noodig heeft. Bij zulk verkeer toch worden flauwe bochten met grootere rijsnelheid genomen dan scherpe en in eerstgenoemde moet de motorvoertuigbestuurder dus ook over een grooteren remweg kunnen beschikken.*

*Het hier bedoelde lid 3 ware dus zoo te wijzigen, dat als vast te stellen norm wordt aangegeven de afstand tusschen wegas en vrije-uitzichtsrooilijn (zie blz. 59).*

**W.V.R. art. 69 lid 1 sub a.**

*Hierin wordt o.a. gesproken over de veroordeeling van den bestuurder van een motorvoertuig wegens overtreding van art. 19 lid 2 van het W.V.R. Nu behelst art. 19 lid 2 een verbod voor den eigenaar of houder van een voertuig en niet een verbod betreffende den bestuurder. Deze laatste kan dus op grond van art. 19 lid 2 niet veroordeeld worden, zoodat hiermede tevens (bij de tegenwoordige redactie van art. 69) de mogelijkheid is vervallen den betrokken bestuurder de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen te ontzeggen. Om deze mogelijkheid te scheppen, zou dus de redactie van art. 69 lid 1 en 2 de noodige wijzigingen dienen te ondergaan.*

*Het valt echter te betwijfelen, of dit wenschelijk mag heeten. Veroordeelingen wegens overtreding van art. 2 of van art. 13 lid 2 sub d, wegens het veroorzaken van den dood of van lichamelijk letsel van personen, wegens vernieling of beschadiging van goederen, en wegens het besturen van een motorvoertuig in staat van dronkenschap geven alle reeds de gelegenheid op grond daarvan den betrokken bestuurder zijn bevoegdheid te ontnemen.*

Tegen hem zijn dus reeds machtsmiddelen genoeg aanwezig.

Art. 19 lid 2 schijnt echter in het bijzonder gesteld met de bedoeling den eigenaar of houder van een motorvoertuig er toe te brengen zich rekenschap te geven, of de (gewoonlijk in zijn dienst zijnde) bestuurder wel berekend is voor den bestuurstaak.

Het niet voldoen van den eigenaar aan deze hem hierbij opgelegde verplichting is iets, dat geheel buiten den bestuurder omgaat. Sterker nog treft het ten deze, dat in art. 19 lid 2 naast andere redenen voor het onbekwaam zijn van den bestuurder genoemd worden ziekte en vermoeidheid. Niet vele personen zullen ziek of vermoeid hun arbeid uit eigen beweging blijven voortzetten. Hier schijnt dus verondersteld te worden de mogelijkheid, dat de eigenaar of houder het tegen gaat, dat een zieke of vermoeide in zijn dienst staande bestuurder herstel zoekt dan wel rust neemt. Dat in een dergelijk geval de eigenaar of houder bedreigd wordt met straf is verklaarbaar, maar anderzijds spreekt er des te sterker uit, dat niet wegens deze onmaatschappelijke gezindheid van den eigenaar of houder het rijbewijs van den bestuurder moet worden ingetrokken, indien daartoe om geen enkele andere reden (in gevaar brengen van de veiligheid, niet in de macht hebben van het voertuig, letsel of dood van personen, vernieling of beschadiging van goederen, dronkenschap) aanleiding bestaat.

Dat uit het bovengestelde te trekken conclusie moet dan ook zijn, dat de aanduiding art. 19 lid 2 geheel gemist kan worden in art. 69 lid 1 sub a (zie blz. 60).

### **Rijbewijs-reglement art. 16.**

Hierin zijn de proeven van bekwaamheid opgenoemd, waaraan door bestuurders van motorvoertuigen moet worden voldaan om een rijbewijs te verkrijgen. Met voordeel zouden deze proeven kunnen worden uitgebreid met een enkel punt.

Opgemerkt kan n.l. worden, dat vele bestuurders niet in staat zijn hun motorvoertuig vlak naast en evenwijdig aan den kant der rijverkeerstrook (b. v. langs den trottoirband) te parkeeren, indien daarvoor tusschen twee andere, op deze wijze

opgestelde motorvoertuigen (of in het algemeen hindernissen) slechts een zeer beperkte weglengte aanwezig is. Het resultaat hiervan is in de praktijk, dat bij een dergelijke beperkte ruimte veelal motorvoertuigen blijven stilstaan of op onnoodig grooten afstand van den kant der rijverkeersstrook (trottoirband), of in schuine richting, waarbij het voertuig met deze lijn een min of meer scherpen hoek maakt.

In beide gevallen wordt het verkeer op het overgebleven weggedeelte onnoodig en veelal ernstig belemmerd. Het ware daarom van voordeel bij de af te leggen proeven mede voor te schrijven, dat de bestuurder in het op deze wijze juist parkeeren zijn bekwaamheid toont, waarbij, zooals bekend, de goede standplaats van den auto in achterwaartsche richting rijdend, moet worden bereikt (zie blz. 61).

ssen)  
esul-  
erke  
odig  
toir-  
deze  
even  
Het  
me-  
rijze  
be-  
sche

## BIJLAGE.

AANBEVOLEN REDACTIE DER VOORGESTELDE  
WIJZIGINGEN EN AANVULLINGEN.

**W. V. R. art. 1 sub 24** worde gewijzigd in :  
bestuurder : hij die een voertuig bestuurt, voorts ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee.

(toelichting zie blz. 45/46)

*Het W. V. R. tusschen de artikelen 2 en 3 aan te vullen met : \*)*

**Art. 2a.**

Het is verboden :

- a. een onbeheerd staand motorvoertuig zonder toestemming van den eigenaar of beheerder te besturen, in gang te brengen, of een poging te doen eenig onderdeel van het mechanisme in of buiten werking te brengen ; en
- b. in of op een onbeheerd staand motorvoertuig te klimmen, daaraan iets te beschadigen, of te verplaatsen dan wel daarvan iets te verwijderen.

(toelichting zie blz. 37/38/39)

**W. V. R. art. 4** worde gewijzigd in :

(1) Het is verboden :

- a. de rechterzijde van een weg te houden, voor zoover dit niet noodzakelijk is voor het uitwijken ;
- b. door te gaan bij een overweg, indien de nadering van een trein of tram door een duidelijk zicht- of hoorbaar signaal (gegeven door een overwegwachter, treinbestuurder of waarschuwingsapparaat) wordt aangegeven, of deze nadering door den weggebruiker zelf bemerkt is, of geacht kan worden bemerkt te zijn ;

(toelichting zie blz. 11)

- c. in het algemeen stil te staan op een verkeersstrook, indien het praktisch doenlijk is daarnaast te staan ; en

(toelichting zie blz. 13)

- d. in het bijzonder stil te staan in het midden van een verkeersstrook, in bochten, op veelsprongen, of op bruggen.

**W. V. R. art. 5 lid 1 sub b** worde gewijzigd in :

- b. naar rechts bij het inhalen, uitgezonderd bij het inhalen van tramwagens, indien aan de linkerzijde der verhar-

---

\*) Een herziening van de nummering der artikelen verdient meer aanbeveling !

ding naast de railbaan daartoe voldoende verkeersbreedte aanwezig is.

(toelichting zie blz. 17)

lid 2 worde aangevuld met :

- c. bij het van tegengestelde richting gelijktijdig bereiken van een gedeelte, waar de verkeersbreedte onvoldoende is om elkaar voorbij te gaan, de voertuigen in de volgende volgorde voorrang te geven : auto ; motorrijwiel ; autobus ; vrachtauto ; tractortrein ; rijwiel ; rijtuig ; vrachtwagen ; en kar, met dien verstande, dat bij voertuigen van dezelfde soort dat voertuig den voorrang moet geven, dat het bedoelde weggedeelte van de met een baken aan te geven zijde nadert. Bij ontstentenis van een baken wordt de voorrang gegeven door het voertuig, hetwelk dat weggedeelte van de noordelijke of oostelijke richting nadert ;

(toelichting zie blz. 48/49)

- d. een voorop rijdend voertuig vóór te laten gaan, (dus niet in te halen) daar, waar het vrije uitzicht belemmerd is ; en

(toelichting zie blz. 16/17)

- e. niet aan de linkerzijde van een tramwagen, welke stil staat voor het opnemen of uitlaten van passagiers, voorbij te rijden, zoolang deze laatste zich op de rijverkeersstrook bevinden, behalve ingeval ter plaatse zich een vluchtheuvel, dan wel een op de verharding aangegeven veiligheidszône bevindt.

(toelichting zie blz. 17)

W. V. R. art. 13 worde aangevuld met :

- (3) Onverminderd het bepaalde bij art. 2 en 13 lid 2 sub c en d, is het aan bestuurders van vrachtauto's, vrachtwagens en andere betrekkelijk langzaam rijdende voertuigen verboden elkaar met vrijwel constante rij-snelheid te volgen op een afstand van minder dan 30 m.

(toelichting zie blz. 10)

**W.V.R. art. 14 sub d** worde gewijzigd in :

- d. zijn motorvoertuig onbeheerd te laten, tenzij de motor is stopgezet alsmede tenminste één rem is vastgezet en bovendien op een hellenden weg de voorkant der stuurwielen naar den weggant toe is gedraaid ; en (toelichting zie blz. 13)

**W.V.R. art. 15** worde aangeduid als lid 1 en aangevuld met :

- (2) Het is den bestuurder van een motorvoertuig veroorloofd de in de volgende paragraaf aangeduide, voorwaarts licht uitstralende lampen minder helder te doen branden dan wel andere minder sterk brandende lampen daarvoor te bezigen, indien :
- a. op den weg door van buitenaf komende verlichting bij gebruik dezer minder sterke lichten personen op een afstand van 60 m. vóór het motorvoertuig duidelijk zichtbaar zijn ; of
- b. hij een ander voertuig ontmoet.
- (toelichting zien blz. 31)

**W.V.R. art. 18** worde gewijzigd in :

- (1) Het is den bestuurders van rijdend materieel, dat gebezigd wordt voor wegwerk, veroorloofd af te wijken van de bij dit reglement gestelde bepalingen, voor zoover dit voor de richtige uitoefening hunner werkzaamheden noodig is.
- (2) Het is den bestuurders van openbare of particuliere ambulances, en van auto's, waarmede doktoren, verpleegsters en/of vroedvrouwen vervoerd worden, toegestaan de in art. 13 lid 2 sub a gestelde snelheidsmaxima te overschrijden, indien en voor zoover dit t.b.v. het spoedig verleenen van medischen bijstand noodzakelijk is, met dien verstande, dat deze vrijheid bedoelde bestuurders in geenen deele ontheft, noch van het in art. 2 gestelde verbod m.b.t. de veiligheid op den weg, noch van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen, welke overtreding van art. 2 kan hebben.
- (toelichting zie blz. 20)

- (3) Indien niet ter weerszijden eener in een weg gelegen railbaan voldoende verkeersbreedte beschikbaar is, voor het in art. 5 lid 1 sub b voorgeschreven inhalen van tramwagens, worden ten aanzien hiervan nadere regels door de autoriteit vastgesteld.

(toelichting zie blz. 17)

**W. V. R. art. 19 lid 3** worde gewijzigd in :

- (3) De eigenaar of houder van een autobus is verantwoordelijk voor de schade, door de reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, tenzij de schade buiten zijn schuld, of die zijner beambten of bedienden is ontstaan.

(toelichting zie blz. 49)

**W.V.R. art. 20 lid 1 sub e** worde gewijzigd in :

- e. op twee manieren van af de zitplaats van den bestuurder te bedienen remmen, elk van voldoende sterkte om de beweging van het voertuig behoorlijk te beheerschen en om het te kunnen tegenhouden op elken weg, welke er mede kan worden bestegen, met dien verstande, dat de verschillende remmen geen gemeenschappelijk constructie-deel zullen hebben, dat onderhevig is aan de mogelijkheid tot falen ;

(toelichting zie blz. 26)

**lid 1 sub h** worde gewijzigd in :

- h. twee ter weerszijden aangebrachte lantaarns, die voorwaarts een helder wit of geel licht kunnen uitstralen, zoodat bij normale weersgesteldheid op een vlakken, van buitenaf niet verlichten weg personen op een afstand van 60 m. vóór het motorvoertuig duidelijk zichtbaar zullen zijn, en een aan de achterzijde aangebrachte lantaarn, die achterwaarts een helder rood licht kan uitstralen, of, voor zoover betreft een motorrijwiel op twee wielen, één lantaarn, welke voorwaarts een wit of geel licht kan uitstralen als voren aangegeven, alsmede een voor een rijwiel bij art. 22 onder 1 sub d voorgeschreven achterlantaarn of reflector ; met dien

verstande, dat de hier voorgeschreven lantaarns alleen tusschen zonsonder- en zonsopgang aanwezig behoeven te zijn.

(toelichting zie blz. 31)

en lid 3 worde gewijzigd in :

- (3) Het onder (1) sub c en f van dit artikel bepaalde geldt niet voor motorrijwielen.

(toelichting zie blz. 49)

Het **W.V.R.** tusschen de artikelen 39 en 40 aan te vullen met : \*)

**Art. 39 a.**

- (1) Indien bij aanvraag van een rijbewijs aan alle daartoe te stellen voorwaarden is voldaan, behalve aan de in art. 34 sub a bedoelde proef, wordt op daartoe strekkend verzoek een leerling-rijbewijs uitgereikt, teneinde den aanvrager in de gelegenheid te stellen zich voor deze proef te bekwamen.
- (2) De geldigheidsduur van het leerling-rijbewijs bedraagt 60 dagen.

**Art. 39 b.**

Het bezit van een leerling-rijbewijs geeft den houder gedurende den geldigheidsduur ervan de bevoegdheid tot het besturen van een motorvoertuig, met dien verstande, dat, indien in het motorvoertuig naast den bestuurder nog een zitplaats aanwezig is, daarop gedurende het rijden door een bevoegd bestuurder als instructeur moet worden plaats genomen en in het voertuig, behalve eventueele andere leerlingen, geen andere personen aanwezig mogen zijn.

**Art. 39 c.**

Indien vóór den afloop van den geldigheidsduur van het leerling-rijbewijs de leerling niet slaagt in het ten genoegen der autoriteit afleggen der in art. 34 en 38 be-

---

\*) Een herziening der nummering van de artikelen verdient meer aanbeveling !

doelde proef, kan door en naar het genoegen van die autoriteit de geldigheidsduur van het leerling-rijbewijs met hoogstens den oorspronkelijken termijn worden verlengd, dan wel de verkrijging van een nieuw leerling-rijbewijs voor ten hoogste 6 maanden worden uitgesteld.  
(toelichting zie blz. 45/46)

In het **W. V. R.**: art. 12 lid 1;

art. 39 ;

art. 40 ;

art. 68 lid 1;

art. 69 lid 3; en

art. III lid 4

worde het woord „rijbewijs”, vervangen door „rij- of leerling-rijbewijs”.

(toelichting zie blz. 45/46)

**W.V.R. art. 53 lid 3 sub a** worde gewijzigd in :

- a. hoe groot de afstand moet zijn tusschen de wegas en de vrije-uitsichtsrooilijn ;

(toelichting zie blz. 49/50)

**W.V.R. art. 57 lid 2** worde gewijzigd in :

- (2) Dit materiaal, waartoe mede behooren schetskaarten, waarop de plaatsen zijn aangegeven, waar ongevallen zijn geschied, zoomede de uitkomsten van verkeerstellingen, wordt aan den Directeur van Binnenlandsch Bestuur aangeboden :

- a. voor zoover betreft de ongevallen-gegevens één maal per jaar ; en  
b. voor zoover betreft de overige verkeers-gegevens ten minste één maal in de drie jaar.

(toelichting zie blz. 36/37)

**W.V.R. art. 60 sub a** worde gewijzigd in :

- a hij, die zich schuldig maakt aan overtreding van het bepaalde bij een der artikelen : 2a, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13 lid 1, lid 2 sub a en c en lid 3, 14, 16, 17, 19 lid 1, 20, 21, 22, 23, 24, 38 lid 2 en 56 ;

(toelichting zie v. n. blz. 37/38/39)

**sub c** worde gewijzigd in :

- c. de bestuurder van een voertuig, die onder het rijden het verbod, gesteld bij de eerste zinsnede van art. 15 lid 1, overtreedt, dan wel de beperking, gesteld bij art. 15 lid 2, te buiten gaat, en de bestuurder van een voertuig, die in strijd met de tweede zinsnede van art. 15 lid 1 het voertuig onverlicht laat ;

de aanduiding **sub d** worde gewijzigd in **sub e**.

**W.V.R. art. 60** worde aangevuld met **sub d** :

- d. hij, die de beperking, gesteld in art. 39b, te buiten gaat ; en (toelichting zie blz. 45/46)

**W.V.R. art. 69 lid 1 sub a** worde gewijzigd in :

- a. wegens overtreding van het bij of krachtens een der artikelen 2, 13 lid 2 sub b en d, 30 sub f, bepaalde en in de gevallen, bedoeld bij art. 60 sub b en d ; (toelichting zie blz. 50/51)

en **lid 2** worde gewijzigd in :

- (2) Voormeld Departementshoofd is bevoegd bij een met redenen omkleed besluit den veroordeelde voor den tijd van ten hoogste twee jaren de bevoegdheid om motorvoertuigen te besturen te ontfeggen, met dien verstande, dat :
  - a. dit voor een veroordeeling wegens overtreding van art. 13, lid 2 sub b niet zal geschieden, dan bij tweemaalige veroordeeling van denzelfden bestuurder binnen 12 maanden tijds ; en een door veroordeeling gebleken overtreding van art. 13 lid 2 sub a niet zal beschouwd mogen worden als in gevaar brengen van het verkeer anders dan wanneer dit door den betrokken rechter uitdrukkelijk zal zijn vastgesteld.

(toelichting zie blz. 46/47)

**W.V.R. art. 72 lid 3** worde gewijzigd in :

- (3) Bestuurders van politie-voertuigen kunnen door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur of de autoriteit

worden vrijgesteld van de bepalingen omtrent verlichten, signaleeren en maximum rijsnelheid, indien en voor zoover zulks in het belang van hun dienst bepaaldelijk wordt vereischt.

(toelichting zie blz. 20)

**Rijbewijs-reglement art. 3 sub b** worden gewijzigd in :

- b. de mededeeling, of de aanvrager reeds een rijbewijs heeft aangevraagd, dan wel in het bezit is geweest van een geldig rij- of leerling-rijbewijs ; en

(toelichting zie blz. 45/46)

**Rijbewijs-reglement art. 4** worde aangeduid als lid 1 en aangevuld met :

- (2) Slechts één model leerling-rijbewijs wordt gebezigd voor alle gevallen, bedoeld in art. 31, lid 3 van het Wegverkeersreglement. Op het leerling-rijbewijs worden dezelfde gegevens vermeld als op het rijbewijs.

(toelichting zie blz. 45/46)

**Rijbewijs-reglement art. 5** worde aangevuld met :

Het leerling-rijbewijs wordt gedrukt op groen papier.

(toelichting zie blz. 45/46)

**Rijbewijs-reglement art. 6 lid 1** worde aangevuld met :

- k. het tusschen twee andere, op beperkten afstand naast en evenwijdig aan den kant der verkeersstrook staande auto's parkeeren van een motorvoertuig, zóó, dat dit in achterwaartsche richting rijdend tusschen de twee vorenbedoelde auto's eveneens naast en evenwijdig aan den kant der verkeersstrook komt te staan, met dien verstande, dat dit alleen voor een rijbewijs uit serie B behoeft te geschieden ; In verband hiermede worden de aanduidingen sub k en 1 gewijzigd in sub 1 en m.

(toelichting zie blz. 51/52)

**In Rijbewijs-reglement art. 7** worde het woord „rijbewijzen” vervangen door :

„rij- en leerling-rijbewijzen” in lid 1

„rijbewijzen en van de leerling-rijbewijzen” in lid 2

„rij- of leerling-rijbewijs” in lid 4

(toelichting zie blz. 45/46)

