

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 206

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 februari 2010

Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat op 26 november 2009 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2009–2010, nr. 30, blz. 2797–2856) heb ik u, naar aanleiding van een vraag van de heer Mastwijk over de bushaltepalen van Veolia, toegezegd te onderzoeken of onze Nederlandse regelgeving met betrekking tot bushaldeborden verder gaat dan wat daar in het Weens Verdrag inzake verkeerstekens (Trb. 1975, 114) over is geregeld.

In het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens is alleen het symbool van de bushalte, bestaande uit de zwarte autobus in het witte en blauwe vlak, voorgeschreven.¹ Het verdrag doet geen uitspraak over de vorm en het materiaal van het bushaldebord. In Nederland is dit vertaald in het bord L3.² Daar voldoen de bushaltepalen van Veolia niet aan. Dit geldt overigens niet alleen voor de haltepalen van Veolia. Bij diverse andere bushaltes in Nederland staan haldeborden die in meer of mindere mate afwijken van bord L3. Gesteld zou echter kunnen worden dat indien het in het verdrag voorgeschreven symbool aanwezig is op deze afwijkende haltepalen, deze haltepalen in overeenstemming zijn met het verdrag.

Vanuit de wens van uniformiteit is in Nederland gekozen voor het bord L3 inclusief voorschriften ten aanzien van onder meer het materiaal en de constructie. Op deze manier is het voor de burger duidelijk, waar sprake is van een bushalte en dat op die plaats bepaald gedrag van hem verlangd wordt.³ Hoewel ik uniformiteit van verkeersborden in zijn algemeenheid wenselijk vind, kan ik mij in het specifieke geval van de bushalte voorstellen dat de duidelijke aanwezigheid van het symbool voldoende is om helder te maken dat hier sprake is van een bushalte. Om een bushaldebord, waarbij sprake is van een duidelijke aanwezigheid van het symbool maar dat qua vorm en materieel afwijkend is van bord L3, dezelfde status te geven als het L3-bord, is wel een aanpassing van de regelgeving noodzakelijk.

¹ Zie annex 1, deel E, onderdeel II, subonderdeel 13, en annex 3 bij het Verdrag inzake verkeerstekens.

² Zie hoofdstuk L van bijlage 1 bij het RVV 1990.

³ De verkeersregels die het RVV 1990 verbindt aan het bushaldebord – zoals dat bord is voorgeschreven in datzelfde RVV 1990 – zijn:
a. niet stilstaan bij de geblokte markering of indien die ontbreekt, op een afstand van minder dan 12 meter;
b. binnen de bebouwde kom aan bestuurders van een autobus de gelegenheid geven van een bushalte weg te rijden, wanneer de bestuurder van die autobus door het geven van een teken met zijn richtingaanwijzer zijn voornemen om weg te rijden kenbaar maakt.

De aanpassing van de regelgeving heb ik in gang gezet en zal gelet op het karakter van de betreffende regelgeving (RVV 1990 en Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens) naar verwachting 9 maanden in beslag nemen.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa