

## Voorrangsproblemen in het nieuwe RVV\*

door mr M.P. Bart,  
universitair docent strafrecht Open  
Universiteit Heerlen

Het nieuwe RVV heeft voor nogal wat veranderingen gezorgd, waarover het laatste woord nog wel niet zal zijn gezegd. In deze bijdrage wordt ingegaan op enkele voorrangsproblemen die zijn ontstaan als gevolg van een soms net iets andere redactie van bepalingen in het RVV 1990 in vergelijking met hun equivalenten in het RVV 1966.

### 1. De gewone voorrangsregeling

Het kruispunt is de plaats bij uitstak waar bestuurders met elkaar in conflict kunnen komen. Juist op kruispunten is de vraag naar de volgorde waarin verkeersdeelnemers door mogen gaan van groot belang. Deze vraag wordt, voor zover de betrokkenen zich op verschillende wegen bevinden, beantwoord in artikel 15 van het nieuwe RVV, tenzij een van de bestuurders een weg verlaat die de status van uitrit bezit. Met deze bepaling kwamen de artikelen 41 en 42 RVV 1966 grotendeels overeen. Maar er zijn verschillen, deels door de besluitwetgever bedoeld, deels onbedoeld. Overeenkomsten en verschillen worden hierna toegelicht.

In zowel het oude als het nieuwe reglement (art. 41 resp. art. 15 lid 1) is de hoofdregel 'rechts gaat voor' geformuleerd<sup>1)</sup>. Op de 'rechts gaat voor'-regel bestonden en bestaan enkele uitzonderingen, die in twee categorieën kunnen worden verdeeld, namelijk 1. uitzonderingen die samenhangen met de status van de wegen waarop de verkeersdeelnemers zich bevinden en 2. uitzonderingen die samenhangen met de status van de verkeersdeelnemers zelf.

Ad 1: De rangorde van wegen was te vinden in art. 42 onder a en b RVV 1966<sup>2)</sup>: voorrangswegen (aangeduid door bord 6 van Bijlage II) en voorrangskruisingen en -splittings (aangeduid door bord 8) wa-

ren van hogere rangorde dan andere wegen; hetzelfde gold voor verharde wegen ten opzichte van onverharde wegen. Het onderscheid tussen verharde en onverharde wegen blijft een plaats behouden in de voorrangsbepaling van het nieuwe RVV (art. 15)<sup>3)</sup>.

Er bestaan slechts taalkundige verschillen (activum in plaats van passivum) tussen het oude en het nieuwe voorschrift. Wel is de reikwijdte van de nieuwe bepaling ruimer, althans in theorie. Volgens art. 88c RVV 1966 bestond er binnen (woon- en winkel)erven geen verschil in rangorde tussen onverharde en verharde wegen, terwijl volgens art. 45 lid 2 RVV 1990 dit onderscheid ook binnen erven bestaat<sup>4)</sup>.

In de praktijk maakt dit echter weinig verschil, daar onverharde wegen binnen erven wel een grote zeldzaamheid zullen zijn.

Het onderscheid tussen voorrangswegen en gewone wegen is in art. 15 niet terug te vinden. Het bevat geen equivalent van art. 42 onder a van het RVV 1966. Het systeem van het nieuwe reglement komt overeen met dat van het verdrag van Wenen inzake het wegverkeer<sup>5)</sup>.

De aanwezigheid van voorrangstekens doorbreekt de normale, uit art. 15 voortvloeiende, voorrangsverhoudingen. Het was echter niet nodig dit in art. 15 te vermelden, daar het algemene art. 63<sup>6)</sup> reeds bepaalt dat verkeersstekens boven verkeersregels gaan<sup>7)</sup>.

Een tweede verschil met het oude RVV is dat de verplichting voorrang te verlenen gerelateerd is aan het bord dat de bestuurder ziet die een voorrangsweg of voorrangskruispunt nadert. Voorheen vloeiende de hogere status van de voorrangsweg (of -kruising of -splitsing) voort uit de langs die weg geplaatste borden. Het oude bord 9 (overeenkomend met het nieuwe bord B6) had als zodanig geen betekenis. Vooral op de kleine 'voorrangsrondtes' ontbraken de borden 'aanduiding voorrangssplitsing' (borden 8), met als gevolg dat juridisch geen sprake was van een voorrangsrondte<sup>8)</sup>. Als gevolg van de invoering van het RVV 1990 zijn de tot dan toe bestaande 'voorrangsrondtes' niet langer illegaal.

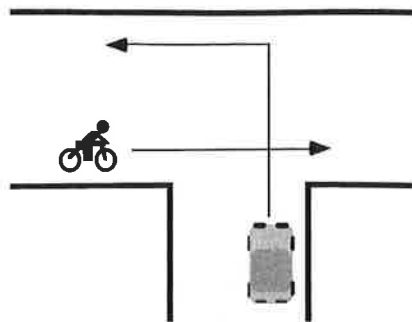
Ad 2: Op een kruispunt van wegen van gelijke orde waren trambestuurders be-

voorrecht boven bestuurders van motorvoertuigen en boven het zogenaamde 'langzame verkeer' en hadden bestuurders van motorvoertuigen op hun beurt weer een hogere status dan het langzame verkeer. Aldus bepaalde art. 42 aanhef en onder c RVV 1966<sup>9)</sup>.

Het nieuwe RVV lijkt hiermee overeen te komen<sup>10)</sup>.

In zijn streven naar het schrappen van 'overbodige' bepalingen is de besluitwetgever echter in tweeërlei opzicht te ver gegaan.

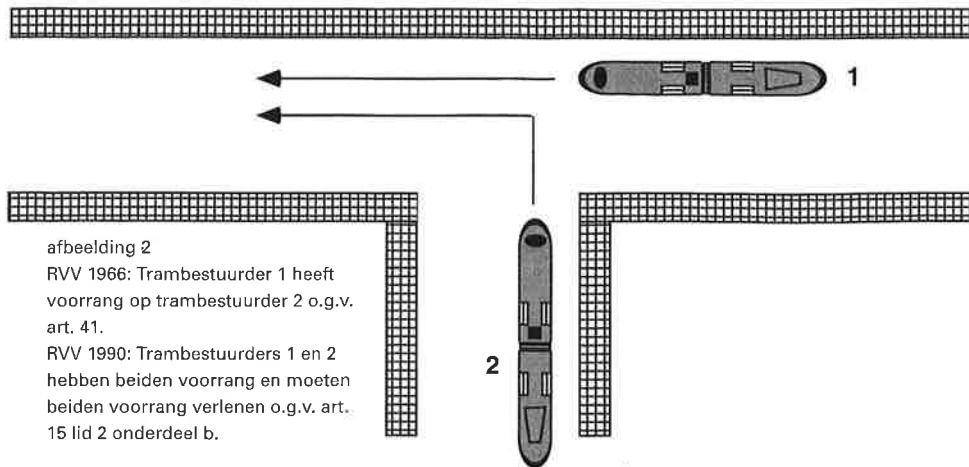
In de eerste plaats komt in de onderdelen b en c van het tweede lid van art. 15 niet langer de voorwaarde voor dat sprake moet zijn van gelijkwaardige wegen. Onder het oude RVV kwam men pas toe aan art. 42 onder c, nadat was vastgesteld dat de wegen van gelijke orde waren. Voorbeeld: een automobilist die van een onverharde weg kwam moest voorrang verlenen aan een fietser op een verharde weg. De bevoorrechte positie van motorvoertuigbestuurders gold immers alleen op kruispunten van gelijkwaardige wegen<sup>10a)</sup>. Waarschijnlijk wordt met de in het RVV 1990 gegeven regeling hetzelfde beoogd, maar het staat er niet. De nieuwe onderdelen b en c zouden naar hun bewoordingen tegelijk met onderdeel a toepasselijk kunnen zijn. Volgens de wettekst is niet vereist dat het moet gaan om wegen van gelijke orde. In het hiervoor gegeven voorbeeld heeft de op de verharde weg rijdende fietser voorrang op grond van art. 15 lid 2 aanhef en onder a, terwijl de op de onverharde weg rijdende automobilist ook voorrang heeft, en wel op grond van art. 15 lid 2 aanhef en onder c, hetgeen tot zeer gevaarlijke situaties leidt (zie afbeelding 1).



afbeelding 1  
RVV 1966: De fietser heeft voorrang o.g.v. art. 42 onder b.

RVV 1990: De fietser en de automobilist hebben beiden voorrang en moeten beiden voorrang verlenen o.g.v. art. 15 lid 2 onderdelen a en c.

\* Met dank aan prof. mr J.M. Reijntjes en mevr. mr A.M.G. Smit voor hun opmerkingen bij een eerdere versie van dit artikel.



afbeelding 2

RVV 1966: Trambestuurder 1 heeft voorrang op trambestuurder 2 o.g.v. art. 41.

RVV 1990: Trambestuurders 1 en 2 hebben beiden voorrang en moeten beiden voorrang verlenen o.g.v. art. 15 lid 2 onderdeel b.

De besluitwetgever zou moeten ingrijpen en alsnog bepalen dat de verschillende onderdelen van het tweede lid van art. 15 elkaar uitsluiten.

In de tweede plaats is bepaald dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan bestuurders van trams; voorheen rustte deze voorrangsplicht op *andere* bestuurders. Aangezien de trambestuurder een species van het genus 'bestuurder' is, is de voorrang tussen trambestuurders onderling niet meer geregeld (zie afbeelding 2).

In art. 15 lid 2 onder b zou alsnog het woordje 'andere' moeten worden ingevoegd <sup>11)</sup>.

De veranderingen in het nieuwe RVV betreffen ook niet zo zeer het verlaten van een uitrit, als wel het inrijden van een inrit. Een uitrit is tevens een inrit en vice versa, het gaat er maar om vanuit wiens positie gekeken wordt. Vergelijk ook de vervallen definities in het RVV 1990.

werd verklaard. De regeling in het nieuwe RVV komt materieel op hetzelfde neer: de bestuurder die afslaat in de richting van een 'echte' inrit moet het overige verkeer (al dan niet op dezelfde weg; hierop wordt nog teruggekomen) voor laten gaan. Deze verplichting staat niet in de paragraaf waarin een regeling van het afslaan wordt gegeven, zoals voorheen, maar in de paragraaf 'Bijzondere manoeuvres' (art. 54 e.v.). Het 'afslaan' naar een inrit is dus geen afslaan in de zin van art. 18 (zie afbeelding 3).

Naast echte uit- c.q. inritten die feitelijk geen openbare wegen zijn, bestaan er ook voor het openbaar verkeer openstaande wegen die de status van uit- c.q. inrit bezitten. Het gaat om een tweeslachtig verschijnsel: èn weg, èn uit- c.q. inrit. Zowel onder het RVV 1990 als onder het RVV 1966 (en zelfs daarvoor) wordt (werd) aangenomen dat in voorrangssituaties niet de normale regeling – rechts gaat voor etc. –, maar die van de bijzondere manoeuvres (niet-geregelde gedra-

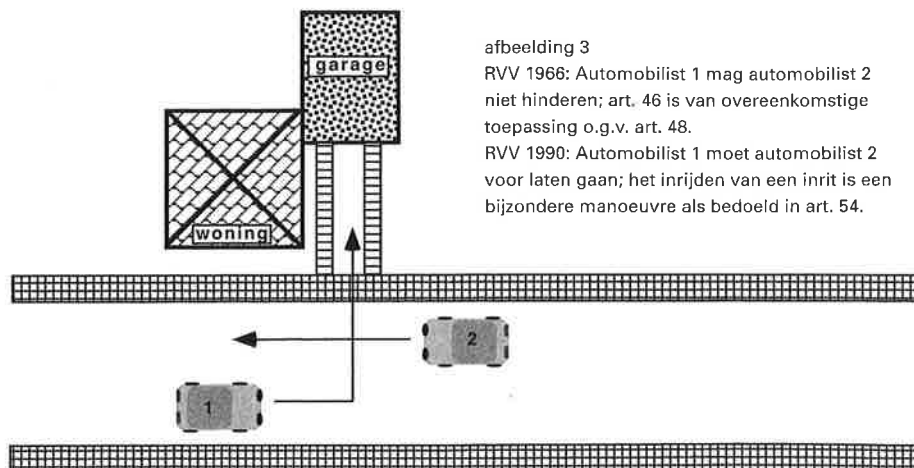
## 2. Inritten en uitritten

Bestuurders die een uitrit verlaten moeten het overige verkeer voor laten gaan (art. 54 RVV 1990 <sup>12)</sup>); het oude RVV sprak over 'niet mogen hinderen' (art. 16 RVV 1966 <sup>13)</sup>). In deze situatie is er eigenlijk geen sprake van een verschil in rangorde van wegen, omdat een uitrit in het geheel geen weg (in de zin van art. 1 WVV) is. Naast 'echte' uitritten – die niet voor het openbaar verkeer openstaan – bestaan er ook (voor het openbaar verkeer openstaande) wegen waarvan de aansluiting op een andere weg het karakter van 'uitrit' bezit. Aldus bepaalde de Hoge Raad reeds in 1962 <sup>14)</sup>.

In dit geval mag men spreken van een verschil in rangorde van wegen, zij het dat dit verschil niet in de voorrangregeling maar elders in het RVV is terug te vinden. De voorgestelde onderdelen q resp. ah van art. 1 van het nieuwe RVV gaven aanvankelijk een definitie van 'inrit' resp. 'uitrit', waarbij van de twee in de jurisprudentie ontwikkelde criteria – te weten constructie (doorlopend trottoir) en voor een ieder kenbare beperkte bestemming – alleen het eerste was overgebleven <sup>15)</sup>.

Voor de automobilist die een parkeerterrein verlaat, zou voortaan de normale voorrangregeling gelden, tenzij de wegbeheerder aanvullende voorzieningen zou treffen, zoals het aanbrengen van voorrangstekens of het doortrekken van het trottoir. Bij leemte-amvb is echter alsnog afgezien van een omschrijving van de begrippen 'inrit' en 'uitrit' <sup>16)</sup>.

We zijn dus weer terug bij af.



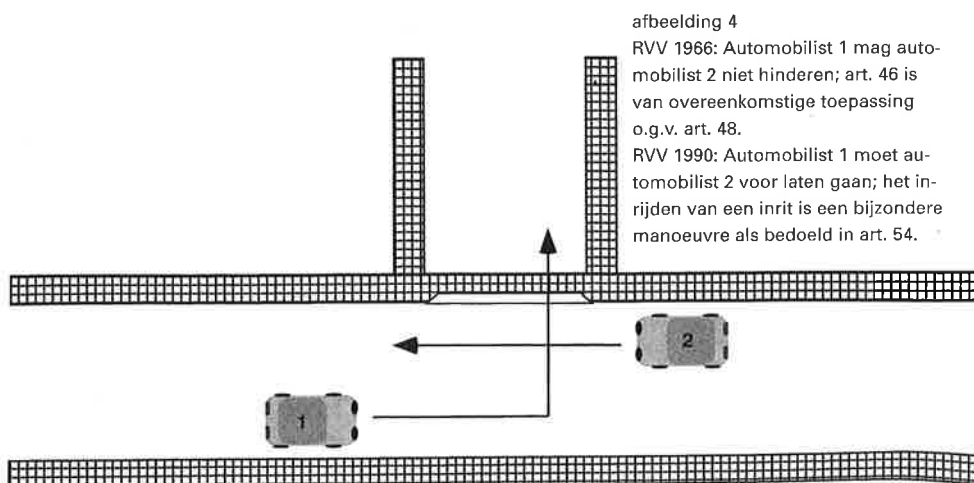
afbeelding 3

RVV 1966: Automobilist 1 mag automobilist 2 niet hinderen; art. 46 is van overeenkomstige toepassing o.g.v. art. 48.

RVV 1990: Automobilist 1 moet automobilist 2 voor laten gaan; het inrijden van een inrit is een bijzondere manoeuvre als bedoeld in art. 54.

De bestuurder die afsloeg naar een 'echte' inrit, dat wil zeggen een toegang tot een besloten erf (niet openstaand voor het openbaar verkeer), mocht het overige verkeer op dezelfde weg niet hinderen. Dit vloeide voort uit art. 46, dat kennelijk alleen gold voor voor het openbaar verkeer openstaande wegen, maar dat door art. 48 van overeenkomstige toepassing

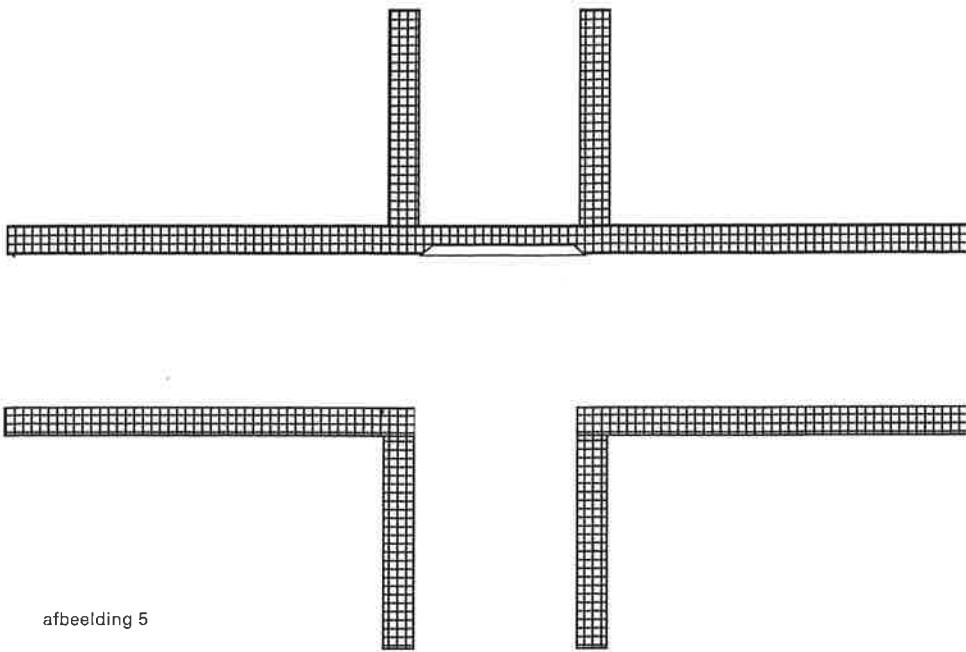
gingen) geldt (gold). Met andere woorden: de status van uit- c.q. inrit gaat vóór de status van weg. Ik zie niet in waarom dit niet tevens het geval zou zijn in andere situaties. Dit betekent dat wat hiervoor over het afslaan naar 'echte' inritten is gezegd, ook geldt voor het afslaan naar wegen met inritstatus (zie afbeelding 4).



afbeelding 4

RVV 1966: Automobilist 1 mag automobilist 2 niet hinderen; art. 46 is van overeenkomstige toepassing o.g.v. art. 48.

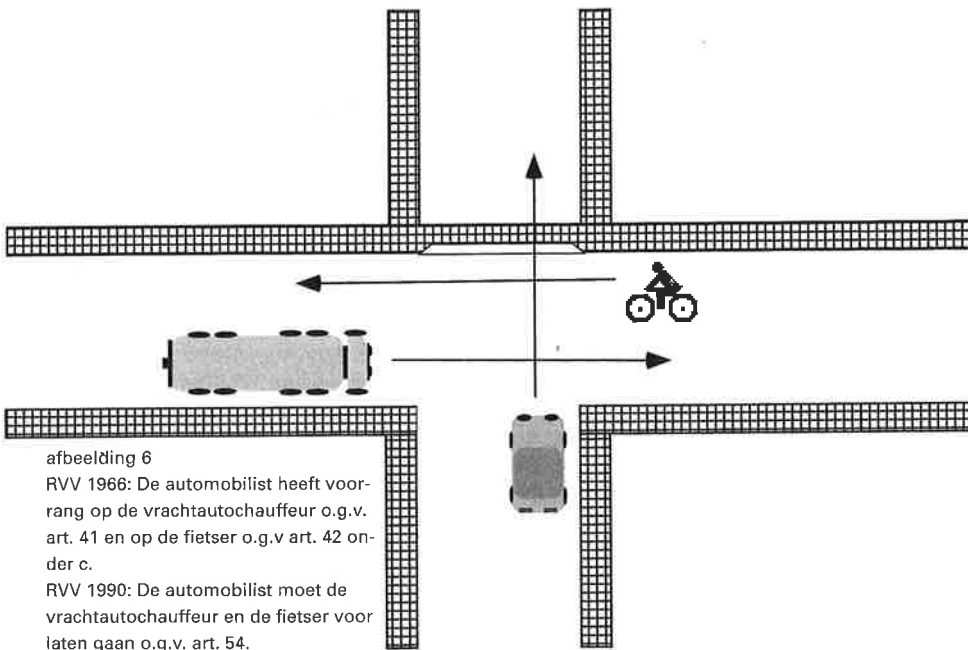
RVV 1990: Automobilist 1 moet automobilist 2 voor laten gaan; het inrijden van een inrit is een bijzondere manoeuvre als bedoeld in art. 54.



afbeelding 5

Het inrijden van een inrit wordt veelal geassocieerd met verandering van richting (althans in geografische zin). Dit behoort echter niet altijd het geval te zijn, met na-

het overige verkeer<sup>17)</sup> (zie afbeelding 6). De nieuwe regeling heeft een voordeel boven de oude. Vroeger had A weliswaar voorrang op V en F, maar moest hij een



afbeelding 6

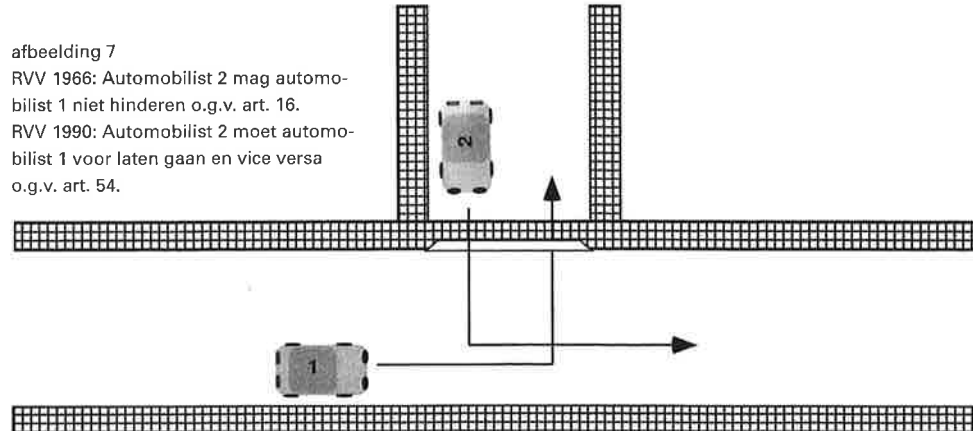
RVV 1966: De automobilist heeft voorrang op de vrachtautochauffeur o.g.v. art. 41 en op de fietser o.g.v. art. 42 onder c.

RVV 1990: De automobilist moet de vrachtautochauffeur en de fietser voor laten gaan o.g.v. art. 54.

me niet bij het inrijden van wegen met inritstatus. Het is niet ongebruikelijk dat een weg twee zijstraten heeft die tegenover elkaar uitkomen en waarvan de ene een gewone weg is en de andere het karakter van inrit (uitrit) bezit (zie afbeelding 5).

Onder het oude RVV was tussen de bestuurder die (geografisch) rechtdoor de 'pseudo-inrit' wilde inrijden en de bestuurders op de kruisende weg de 'normale' voorrangregeling (art. 41 en 42) van toepassing. In dit opzicht heeft het nieuwe RVV voor veranderingen gezorgd. Het inrijden van een inrit (waaronder een weg met doorlopend trottoir of met een voor een ieder kenbare beperkte bestemming medebegrepen is) is immers een bijzondere manoeuvre. Art. 54 verplicht in dit geval tot het voor laten gaan van

over het doorlopende trottoir lopende voetganger voor laten gaan. In dit opzicht is de nieuwe regeling consequenter: A



afbeelding 7

RVV 1966: Automobilist 2 mag automobilist 1 niet hinderen o.g.v. art. 16.

RVV 1990: Automobilist 2 moet automobilist 1 voor laten gaan en vice versa o.g.v. art. 54.

moet iedereen voor laten gaan. Toch bestaan er theoretische en praktische bezwaren. In de eerste plaats wordt de systematiek van de voorrangregeling doorbroken. Voor het antwoord op de vraag wie voorrang moet verlenen aan wie is niet zozeer het 'waarheen' maar eerder het 'waarvandaan' van belang. Zo is bijvoorbeeld niet degene die een onverharde weg wil inrijden, maar degene die een onverharde weg verlaat, voorrangsplichtig. Wegen met uitritstatus en onverharde wegen zijn vergelijkbaar met elkaar, want beide bezitten een ondergeschikte positie. Toch leidt de nieuwe regeling ertoe dat niet alleen degene die de 'pseudo-uitrit' verlaat maar ook degene die de 'pseudo-inrit' inrijdt, voorrangsplichtig is<sup>18)</sup>.

In de tweede plaats is het ook in de praktijk niet altijd direct duidelijk wie voorrang heeft. Stel dat de weg waarop V en F zich bevinden gescheiden rijbanen heeft met een van struiken voorziene middenberm. Of V voorrang moet verlenen aan A of niet, hangt in dit geval af van een voor V niet kenbare omstandigheid. Een ander voorbeeld: A wil linksaf slaan; V en F moeten hem voorrang verlenen (art. 15). A verzuimt echter richting aan te geven. Om deze reden denken V en F dat A (geografisch) rechtdoor gaat. Zij rijden door, in de veronderstelling verkerend dat A hen voor moet laten gaan (art. 54).

Een andere consequentie van de toepassing van art. 54 op het inrijden van een inrit is dat de verhoudingen tussen degene die een uitrit verlaat en degene die deze inrijdt niet meer duidelijk zijn. Voorheen gold het hinderverbod bij niet-gereguleerde gedragingen alleen voor degene die de uitrit verliet. Thans rust op beide verkeersdeelnemers de plicht de ander voor te laten gaan (zie afbeelding 7).

### 3. Conclusies

Met betrekking tot de in paragraaf 1 gesignaleerde problemen is ingrijpen van de besluitwetgever nodig. Er moet worden bepaald dat de onderdelen b en c van het tweede lid van art. 15 slechts toepasselijk zijn op kruispunten van wegen van gelijke orde, terwijl in onderdeel b alsnog het woordje 'andere' moet worden ingevoegd.

Met betrekking tot de inritkwestie zijn twee serieuze oplossingen denkbaar. De

eerste is aanpassing van de art. 18 en 54. Het inrijden van een inrit zou moeten worden geschrapt als bijzondere manoeuvre. Het zou onder art. 18 moeten vallen voor zover deze manoeuvre als richtingverandering ten opzichte van verkeer op dezelfde weg moet worden beschouwd; in andere gevallen zou de voorrangregeling van art. 15 gelden. De tweede oplossing is de zaak zo te laten en te vertrouwen op de welwillendheid van de rechter bij de interpretatie van de term 'inrit' als bedoeld in art. 54. Wanneer men onder deze term alleen de 'echte' inrit begrijpt is het probleem opgelost. Deze interpretatie is mogelijk, zeker nu het voorgestelde onderdeel q van art. 1, dat een definitie gaf van 'inrit' nog voor de inwerkingtreding van het RVV 1990 is vervallen. Erg consequent is deze oplossing echter niet, omdat onder 'uitrit' nog steeds niet alleen de 'echte' uitrit maar ook de weg met uitritstatus wordt verstaan. Ik prefereer dan ook de eerste oplossing. Wanneer nadrukkelijk over serieuze oplossingen wordt gesproken, wekt dit de verwachting dat er ook nog een minder serieuze oplossing aan de orde zal komen. Welnu, zoals voetgangers niet meer mogen oversteken (behalve op voetgangersoversteekplaatsen) – Simmelink wees daar reeds op <sup>19)</sup> – geldt het spiegelbeeld evenzeer <sup>20)</sup>. Bestuurders <sup>21)</sup> mogen het trottoir niet gebruiken, men leze de art. 4-10. Zelfs het oversteken van het trottoir, daar waar het verlaagd is, is verboden, gezien de ruime betekenis van de term 'gebruiken' en gezien het feit dat het RVV 1990 geen equivalent bevat van het oude art. 28 lid 5 <sup>22)</sup>. Omdat van de met gezond verstand uitgeruste weggebruiker mag worden verwacht dat hij zich aan de basisregels van het verkeer houdt – en het nieuwe RVV bevat alleen nog maar basisregels! <sup>23)</sup> – zal het inrijden van inritten en het verlaten van uitritten voorgoed tot het verleden behoren, waardoor de hiermee samenhangende voorrangproblemen zijn opgelost.

#### Noten

- 1 Art. 41 RVV 1966 luidde: "Bij nadering van een kruising of splitsing van wegen moet een bestuurder aan voor hem van rechts komende bestuurders de doorgang vrij laten". Art. 15 lid 1 RVV 1990 luidt: "Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders".
- 2 Art. 42 aanhef en onder a en b RVV 1966 luidde: "Op de regel van art. 41 gelden de volgende uitzonderingen:
  - a. aan bestuurders op voorrangswegen en bestuurders op weggedeelten die zijn aangeduid door bord 8 van Bijlage II (voorrangskruisingen en voorrangssplitsingen) wordt voorrang verleend door de bestuurders die van andere wegen naderen;
  - b. aan bestuurders op verharde wegen wordt voorrang verleend door bestuurders die van onverharde wegen naderen;"
- 3 Art. 15 lid 2 aanhef en onder a RVV 1990 luidt: "Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen: a. bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders op een verharde weg;"

- 4 Art. 88c RVV 1966 luidde: "Op een kruising of splitsing van wegen, gelegen binnen een erf, is het bepaalde in art. 42, aanhef en onder b en c, niet van toepassing". Art. 45 lid 2 RVV 1990 luidt: "Op een kruispunt, gelegen binnen een erf, is art. 15, tweede lid, aanhef en onderdeel c, niet van toepassing". Onderdeel a geldt dus wel.
- 5 Verdrag van 8 november 1968, Trb. 1974, 35.
- 6 Art. 63 RVV 1990 luidt: "Verkeerstekens gaan boven verkeersregels, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens."
- 7 Dit levert overigens nog het volgende probleem op: welke bepaling wordt overtreden wanneer een bestuurder die geconfronteerd wordt met bord B6 ("verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg"), geen voorrang verleent aan een op de voorrangsweg rijdende automobilist die van rechts komt? Art. 15 lid 1 of bord B6 juncto art. 62? De regel en het teken leiden tot hetzelfde resultaat en zijn daarom niet onverenigbaar met elkaar, zodat art. 63 in dit geval geen uitsluitel geeft: zowel de regel als het teken zijn van toepassing! Aangezien bij van links komend gelijksoortig verkeer (en bij van links en van rechts komend ongelijksoortig verkeer) een op bord B6 juncto art. 62 gebaseerd(e) proces-verbaal c.q. telastelegging de enige reële mogelijkheid is, is het niet logisch om in het hiervoor beschreven geval te kiezen voor art. 15 lid 1. Vgl. F.H. Lenting, Vragen over het RVV 1990, Verkeersknooppunt 1991-4, blz. 97.
- 8 Vgl. M.P. Bart, Voorrangsprikelen in Maastricht, Verkeersknooppunt 1990-1, blz. 5 e.v. en P.B. Jansen en M.P. Bart, Een mini-roundabout in Maastricht, Verkeerskunde 41 (1990), nr 7/8, blz. 361 e.v.
- 9 Art. 42 aanhef en onder c RVV 1966 luidde: "Op de regel van artikel 41 gelden de volgende uitzonderingen:
  - c. op kruisingen en splitsingen van wegen van gelijke orde wordt aan bestuurders van trams voorrang verleend door alle andere bestuurders en wordt aan bestuurders van motorvoertuigen voorrang verleend door fietsers, bromfietzers, bestuurders van wagens, ruiters en geleiders van rij- of trekdiere of vee;"
- 10 Art. 15 lid 2 aanhef en onder b en c RVV 1990 luidt: "Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:
  - b. bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram;
  - c. fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidervoertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdiere of vee, verlenen voorrang aan bestuurders van een motorvoertuig".
- 10a F.H. Lenting, Vragen over het RVV (II), Verkeers-

- knooppunt 1992-1, p. 14,
- 11 En nu we het toch over trams hebben: het is wel wat merkwaardig dat trams tot de categorie 'lijnbus' behoren, zie art. 1 onder v; vgl. F.H. Lenting, RVV 1990 en BABW, Verkeersknooppunt 1991-2, blz. 46.
- 12 Art. 54 RVV 1990 luidt: "Bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren, zoals wegrijden, achteruitrijden, uit een uitrit de weg oprijden, van een weg een inrit oprijden, keren, van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden, van de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden en van rijstrook wisselen, moeten het overige verkeer voor laten gaan".
- 13 Art. 16 RVV 1966 luidde: "De bestuurder mag enige niet in dit reglement geregelde gedraging, zoals wegrijden, achteruitrijden, uit een uitrit de weg oprijden en keren, niet op zodanige wijze uitvoeren, dat hierdoor gevaar of hinder voor andere weggebruikers of schade wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt".
- 14 HR 19 juni 1962, NJ 1962, 299; VR 1962, 59 (Zaailand).
- 15 Art. 1 onder q resp. ah RVV 1990 luiden: "inrit: toegang naar een gebouw of besloten erf; een toegang door middel van een verlaagd trottoir of een verlaagde trottoirband vormt eveneens een inrit;" resp. "uitrit: uitgang van een gebouw of besloten erf; een uitgang door middel van een verlaagd trottoir of een verlaagde trottoirband vormt eveneens een uitrit;" Vgl. M.P. Bart, Uitritten en het RVV 1990, Verkeerskunde 42 (1991) nr 4, blz. 38 e.v.
- 16 KB van 17 september 1991, Stb. 1991, 497.
- 17 Anders dan bij de regeling van het afslaan is niet de beperking gesteld dat dat overige verkeer zich op dezelfde weg moet bevinden.
- 18 Vgl. ook art. 18 leden 2 en 3 van het Verdrag van Wenen waarin degene die een pad, een onverharde weg of een aan de weg gelegen perceel verlaat wèl wordt genoemd, maar degene die een pad etc. wil inrijden niet.
- 19 J.B.H.M. Simmelink, Het RVV 1990, niet iedere verandering is ook een verbetering, in: C.J.G. Bleichrodt en J.P. Scheffer, RVV 1990 & BABW, Lochem 1990, blz. 26.
- 20 Het hierna volgende heeft alleen betrekking op wegen met het karakter van uitrit o.g.v. een doorlopend trottoir.
- 21 M.u.v. bestuurders van een invalidervoertuig, zie art. 7 RVV 1990.
- 22 Art. 28 lid 5 RVV 1966 luidde: "Het is andere weggebruikers dan voetgangers verboden een voetpad of een trottoir te volgen dan wel een trottoir, elders dan waar het verlaagd is, over te steken".
- 23 Nota van toelichting bij het RVV 1990, Stb. 1990, 459, blz. 65.