



**STAATSBLAD
van de
REPUBLIEK SURINAME**

STAATSBESLUIT van 24 februari 2005, houdende nadere wijziging van het Rijbesluit 1971 (G.B. 1957 no.103, geldende tekst G.B. 1960 no. 105, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2000 no. 68).

DE PRESIDENT VAN DE REPUBLIEK SURINAME,

Overwegende, dat het nodig is het Rijbesluit 1971 (G.B. 1957 no. 103, geldende tekst G.B. 1960 no. 105, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2000 no. 68) nader te wijzigen;

Heeft, de Staatsraad gehoord, vastgesteld het onderstaand door de Raad van Ministers voorbereid staatsbesluit:

ARTIKEL I

In het Rijbesluit 1971 (G.B. 1957 no. 103, geldende tekst G.B. 1960 no. 105, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2000 no. 68), worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Artikel 1 lid 1 wordt gewijzigd als volgt:

- (1). in onderdeel b sub I wordt de zinsnede "voetpaden en pleinen en de daarin liggende bruggen" vervangen door: voetpaden, pleinen en bruggen;
- (2). onderdeel g komt te luiden als volgt:
bestuurder van een motorrijtuig:
 1. degene die het motorrijtuig bestuurt;

2. degene onder wiens toezicht een ander een motorrijtuig bestuurt, onder de voorwaarden als bedoeld in artikel 36a.

- (3). Onderdeel i komt te luiden als volgt:
Bromfietsen: motorrijtuigen op twee of drie wielen uitgerust met een verbrandings motor met een cylinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ (3.05 kubieke inch) of met een electromotor, die zijn geconstrueerd voor een maximum snelheid van niet meer dan 40 km per uur en die voor wat betreft de bouw voldoen aan de door de Minister vastgestelde eisen.
- (4). Onder vernummering van onderdeel v tot onderdeel aj worden na onderdeel u twaalf onderdelen v tot en met ai toegevoegd, luidende als volgt:
 - v. aanhangwagen: voertuig, daaronder ook begrepen een oplegger, dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een ander voertuig;
 - w. richtingaanwijzers: knipperend licht, bestemd om andere weggebruikers kenbaar te maken dat de bestuurder het voornemen heeft naar links of naar rechts van richting te veranderen;
 - x. dimlicht: licht waarmee de weg voor het voertuig wordt verlicht zonder dat hierdoor andere weggebruikers worden verblind of gehinderd;
 - y. veruitstralend licht: licht dat de weg voor het voertuig over een grote afstand verlicht;
 - z. parkeerlicht: licht, bestemd om de aanwezigheid van een geparkeerd voertuig aan te geven;
 - aa. ambulance: motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van zieken;
 - ab. achterlicht: licht dat, van de achterzijde gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt en een aanwijzing is voor de breedte van het voertuig;

- ac. stoplicht: licht, bestemd om weggebruikers die zich achter het voertuig bevinden kenbaar te maken dat de bestuurder de bedrijfsrem bedient;
- ad stadslicht: licht dat, van de voorzijde gezien, de aanwezigheid van het voertuig kenbaar maakt en een aanwijzing is voor de breedte van het voertuig;
- ae. achteruitrijlicht: licht, bestemd voor het verlichten van de weg achter het voertuig en voor het waarschuwen van de overige weggebruikers dat het voertuig achteruit rijdt of achteruit gaat rijden;
- af. reflector: inrichting, bestemd om de aanwezigheid van een voertuig kenbaar te maken door weerkaatsing van het licht afkomstig van een niet tot dat voertuig behorende lichtbron;
- ag oplegger: aanhangwagen, waarvan een aanzienlijk deel van de massa, bij gelijkmatig verdeelde lading, door het trekkend voertuig wordt gedragen;
- ah. keuringsinstantie: een door de Minister erkende en bij de in artikel 25a bedoelde rechtspersoonlijkheid bezittende instelling ingeschreven instantie, welke keuringen van motorrijtuigen verricht;
- ai. fabrieksmatig verdonkerde ruiten: ruiten die door de fabrikant, conform een bijzonder fabricage proces van het glas, donker worden vervaardigd of getint.

B. Artikel 4 lid 1 onderdeel b komt te luiden als volgt:

vakken of pijlen op het wegdek ter regeling van het verkeer op of nabij kruispunten, of vakken ter afbakening van een aangewezen bushalte;

C. Artikel 5 wordt gewijzigd als volgt:

- (1) In lid 1 onder a wordt de zinsnede "ten dienste van de politie of de brandweer, voorzover bij nadering van dit motorrijtuig van een sirene of bel gebruik wordt gemaakt" vervangen door: ten dienste van de politie, de brandweer of een ziekeninrichting, voorzover bij nadering van dit motorrijtuig van een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje of blauw zwaailicht gebruik wordt gemaakt.

(2). Lid 6 komt te luiden als volgt:

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

D. In artikel 6 worden, onder vernummering van lid 3 tot lid 5, twee nieuwe leden 3 en 4 toegevoegd, luidende als volgt:

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

E. Artikel 7 lid 8 wordt gewijzigd als volgt:

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

F. Artikel 10 lid 7 wordt gewijzigd als volgt:

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

G. In artikel 13 wordt de zinsnede "artikel 28 lid 2" vervangen door: de artikelen 29 en 31b.

H. In artikel 16 worden na lid 4 twee nieuwe leden 5 en 6 toegevoegd, luidende als volgt:

5. Onverminderd het bepaalde in de leden 1 tot met 4 van dit artikel en artikel 31e kan door de Minister worden bepaald:

- a. aan welke eisen motorrijtuigen waarmede een bepaalde soort lading wordt vervoerd, moeten voldoen en hoe de belading dient te geschieden;
- b. over welke wegen en bruggen met een motorrijtuig niet mag worden gereden, indien met dat motorrijtuig een bepaalde soort lading wordt vervoerd.

De in lid 5 van dit artikel bedoelde lading wordt vastgesteld bij de in het betreffende lid bedoelde beschikking.

I. Artikel 24 komt te luiden als volgt:

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

J. Artikel 25 wordt vervangen door:

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

Eerste keuring:

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

Herkeuring:

- | | |
|--|------------|
| a. een bromfiets | SRD. 25,-- |
| b. een motorrijtuig op twee of drie wielen met of zonder zijspan niet zijnde een bromfiets | SRD. 40,-- |
| c. een personenauto | SRD. 55,-- |

- d. een vrachtauto, trekker of autobus waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen niet groter is dan 3500 kg SRD. 70,--
- e. een vrachtauto, trekker of autobus waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen groter is dan 3500 kg SRD. 75,--
- f. een aanhangwagen of oplegger waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen niet groter is dan 3500 kg SRD. 55,--
- g. een aanhangwagen of oplegger waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen groter is dan 3500 kg SRD. 65,--
- h. andere motorrijtuigen SRD. 55,--
- i. afgifte van een afschrift van een keuringsbewijs SRD. 25,--
- j. herkeuring in beroep. SRD. 55,--

- 4. Bij de keuring of herkeuring wordt aan de houder of eigenaar van het motorrijtuig een keuringsbewijs verstrekt, waarvan het model door de Minister wordt vastgesteld. Door de Commissie wordt, met inachtneming van de door de Minister gegeven richtlijnen, vastgesteld het maximum aantal personen dat in of op het motorrijtuig vervoerd mag
- 5. De eigenaars of houders van motorrijtuigen zijn tot herkeuring verplicht zodra door de politie tot herkeuring last wordt gegeven.
- 6. Het is verboden zich op een weg te bevinden met een motorrijtuig dat niet voldoet aan de vastgestelde eisen of met een motorrijtuig hetwelk is afgekeurd of niet aan keuring of herkeuring als bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel en artikel 25a lid 1 onderworpen is geweest of waarmede meerdere personen worden vervoerd dan krachtens lid 4 van dit artikel is toegelaten.

K. Na artikel 25 worden twee nieuwe artikelen 25a en 25b toegevoegd, luidende als volgt:

Artikel 25a

- 1. Andere motorrijtuigen dan die bedoeld in artikel 25 lid 2, worden na de eerste keuring telkens één keer per jaar, te rekenen vanaf de dag der laatste keuring, door de eigenaar of houder voor herkeuring ter beschikking gesteld van de in artikel 25 lid 1 bedoelde Commissie of een der door de Minister erkende keuringsinstanties die ingeschreven is bij de door de Minister aangewezen rechtspersoonlijkheid bezittende instelling, welke instelling onder andere belast wordt met het toezicht en de controle op de keuringsinstanties.
- 2. De taken, bevoegdheden en andere regelingen met betrekking tot de in lid 1 van dit artikel bedoelde instelling, worden nader door de Minister vastgesteld.
- 3. Het bedrag dat door de keuringsinstanties per keuring aan de staat en de in lid 1 van dit artikel bedoelde instelling moet worden afgedragen, de regelingen inzake de erkenning van keuringsinstanties en de procedure regelingen inzake de in dit artikel bedoelde keuring van motorrijtuigen, worden door de Minister vastgesteld.

Artikel 25b

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

L. In artikel 26 worden na lid 2 twee nieuwe leden 3 en 4 toegevoegd, luidende als volgt:

- 3. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel, mag met een tractor geen hogere snelheid worden gereden dan 16 km per uur, hetgeen op het motorrijtuig door een bord van het model als bedoeld in artikel 4 sub o wordt aangegeven.
- 4. Indien ter vaststelling van de snelheid waarmee met een motorrijtuig over een weg wordt gereden gebruik wordt gemaakt van een instrument, worden door de Minister de bijzonderheden daarvan vastgesteld.

M. In artikel 27b wordt, onder vernummering van lid 2 tot lid 3, een nieuw lid 2 toegevoegd, luidende als volgt:

2. In afwijking van het bepaalde in lid 1 van dit artikel mogen de bestuurders van andere rij- en voertuigen dan die bedoeld in lid 1 van dit artikel slechts een autoweg volgen daar waar voor deze rij- en voertuigen geen directe voorzieningen aanwezig zijn; zowel de bestuurders van bedoelde rij- en voertuigen als andere weggebruikers nemen hierbij de nodige voorzichtigheid in acht.

N. De artikelen 28 tot en met 31 worden gewijzigd als volgt:

Artikel 28

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

Motorrijtuigen op drie of meer wielen, aanhangwagens en opleggers.

Het remsysteem

Artikel 29

1. De bedrijfsrem

I Mechanische toestand

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een deugdelijke bedrijfsrem.
- b. De onderdelen vertonen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie.
- c. De onderdelen van het remsysteem vertonen geen overmatige speling op draaipunten.
- d. De verbindingen zijn goed geborgd.
- e. De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen zijn niet beperkt.
- f. De rembekrachtiger, indien aanwezig, functioneert goed; alle onderdelen zijn goed bevestigd en vertonen geen lekkage.

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

II De remwerking

- a. De bedrijfsrem is regelbaar en werkt op alle wielen.
- b. De remvertraging bedraagt op een droge of nagenoeg droge en circa horizontaal liggende weg ten minste:

1. bij motorrijtuigen die na 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen: 3,86 m/sec²;

2. bij motorrijtuigen die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 4,5 m/sec²;
 3. bij motorrijtuigen die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en die zijn ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 5,2 m/sec²;
 4. bij de overige na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik genomen motorrijtuigen: 4 m/sec².
- c. De kracht, die op het rempedaal wordt uitgeoefend bedraagt:
1. ter bereiking van de in deze paragraaf onder b sub 2 en 4 bedoelde remvertraging niet meer dan 700 Juton;
 2. ter bereiking van de in deze paragraaf onder b sub 1 en 3 bedoelde remvertraging niet meer dan 500 Juton.
- d. Geheel of gedeeltelijke pneumatische remmingrichtingen zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

III Gelijkmatigheid van de remwerking

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

IV Aansluitpunten voor remsysteem aanhangwagen of oplegger

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

2. Hulprem van motorrijtuigen.

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

I Mechanische toestand

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

II Remwerking

- a. De hulpreminrichting is regelbaar en functioneert zodanig dat, in het bijzonder wanneer de bedrijfsrem weigert, het voertuig binnen een redelijke afstand tot stilstand kan worden gebracht.
- b. De minimaal vereiste vertraging van de geheel afzonderlijke hulprem bedraagt:
 1. voor motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 2,25 m/sec²;
 2. voor motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 2,6 m/sec²;
 3. voor andere motorrijtuigen: 2 m/sec².
- c. De kracht die op het rempedaal wordt uitgeoefend bedraagt:
 - ter bereiking van de onder b sub 1 en 3 bedoelde remvertraging niet meer dan 700 N (70 kg);
 - ter bereiking van de hiervoor onder 2 bedoelde remvertraging niet meer dan 500 N (50 kg).
- d. Geheel of gedeeltelijke pneumatische reminrichtingen zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

3. Parkeerrem van voertuigen

I Mechanische toestand

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een efficiënt werkende parkeerrem.
- b. De onderdelen vertonen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie.
- c. De onderdelen van het remsysteem vertonen geen overmatige speling op draaipunten.
- d. De onderdelen zijn goed bevestigd.
- e. De verbindingen zijn goed geborgd.

- f. De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen zijn niet beperkt.
- g. Het bedieningsorgaan van de reminrichting bezit geen te grote vrije slag en kan vastgezet worden in de geremde toestand.

II Remwerking

- a. De parkeerrem van motorrijtuigen, die voor 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, bereikt op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg een remvertraging van ten minste 1 m/sec².
- b. De parkeerrem van motorrijtuigen, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, kunnen het motorrijtuig op een helling van 16% in beide richtingen in stilstand houden; hieraan wordt geacht te zijn voldaan, als de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/u, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, ten minste 1,2 m/sec² bedraagt.
- c. Als een motorrijtuig als onder b bedoeld, niet is uitgerust met een gescheiden remsysteem of een geheel afzonderlijk hulp remsysteem, wordt echter op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg met de parkeerrem ten minste de volgende vertraging bereikt:
 1. indien het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen: 2,25 m/sec²;
 2. als het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: 2,6 m/sec²;
 3. in de overige gevallen: 2 m/sec².

4. Reminrichting van aanhangwagen of oplegger.

I Mechanische toestand

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

II Automatische werking

- a. De reminrichting is zodanig ingericht dat, bij het verbreken van de verbinding tussen de trekker en de oplegger of tussen het trekkende motorrijtuig en de aanhangwagen, deze vanzelf in werking treedt.

b. Deze eis geldt niet voor:

- één-assige aanhangwagens waarvan het lediggewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 1.500 kg bedraagt; als deze aanhangwagens echter zijn voorzien van een losbreekreminrichting, functioneert deze goed;
- één-assige opleggers die na 30 september 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen en waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 1.500 kg bedraagt;
- opleggers die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen en waarvoor blijkens een aantekening in het registratiebewijs machtiging is verleend om van vorenbedoelde eis af te wijken.

III Vastzetinrichting

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

IV Remwerking

- a. De reminrichting kan ten minste twee wielen remmen, waarbij de beremde wielen zich symmetrisch aan weerszijden van het voertuig bevinden.
- b. De reminrichting werkt zodanig dat de kans op slippen zo gering mogelijk is.
- c. De remvertraging bedraagt op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontale weg ten minste:
 1. bij aanhangwagens en opleggers, die vóór 1 oktober 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen: 3,86 m/sec²;

2. bij aanhangwagens en opleggers, die na 30 september 1971 in Suriname in gebruik zijn genomen: 4 m/sec².
- d. Geheel of gedeeltelijk pneumatische reminrichtingen zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

V Gelijkmaticheid van de remwerking

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

STUURINRICHTING

Artikel 30

1. Stuurinrichting van voertuigen

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

I Stuurwiel mechanische toestand

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

II Speling

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

III Stuurkolom

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

IV Stuurhuis mechanische toestand

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

V Bevestiging

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

VI Mechanische toestand van het stangenstelsel van de stuurinrichting

- a. Het stangenstelsel van de stuurinrichting is deugdelijk.
- b. Alle onderdelen zijn goed bevestigd.
- c. De verbindingen vertonen nagenoeg geen speling.
- d. De noodzakelijke borgmiddelen, stofkappen of stofhoezen zijn aanwezig en verkeren in goede staat.

- e. De onderdelen vertonen geen vervormingen of scheuren en zijn onderling goed afgesteld.
- f. Het stangenstelsel vertoont geen sporen van herstelling waarbij het materiaal verhit is geweest.

VII Werking

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

VIII Stuurbekrachtiging

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

2. Stuurinrichting van aanhangwagen of oplegger

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

3. Uitlijnen

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

Het onderstel en de carrosserie *Artikel 31*

1. Chassisraam of dragende delen

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

2. Brandstoftank en leidingen

- a. De brandstoftank en brandstofleidingen zijn goed en veilig, vertonen geen lekkage en zijn goed bevestigd.
- b. De brandstoftank is afgesloten met een goed passende tankdop.

3. Uitlaatsysteem

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat efficiënt en over de gehele lengte gasdicht is.
- b. Het uitlaatsysteem levert voor de inzittende personen of vervoerde dieren geen gevaar of hinder op.
- c. Het uitlaatsysteem is goed bevestigd.

4. Aandrijving

- a. De bevestigingsbouten van de aandrijving van voertuigen zijn allen aanwezig en zijn niet losgeraakt.
- b. De lagering van de aandrijfas, de aandrieffkoppeling en de schuifstukken vertonen geen overmatige speling.
- c. De flexibele koppelingen zijn niet versleten of vervormd.
- d. De aandrijfas is niet ernstig beschadigd of vervormd; het lagerhuis vertoont geen scheuren en is goed bevestigd.
- e. De koppeling slipt niet in aanzienlijke mate.

5. Veren

- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers zijn voorzien van goed werkende draagveren.
- b. De onderdelen van de draagveren en de veerbanden vertonen geen beschadigingen, aanzienlijke slijtage of breuken en zijn goed bevestigd.

6. Schokdempers

- a. Als een motorrijtuig, aanhangwagen of oplegger is uitgerust met schokdempers, functioneren deze goed.
- b. De schokdempers zijn niet ernstig beschadigd, vertonen geen overmatige olie lekkage en zijn goed aan het chassis of de as bevestigd.

7. Stabilisatoren

- a. Als een motorrijtuig is uitgerust met stabilisatoren, zijn de onderdelen daarvan niet beschadigd of gebroken.
- b. De stabilisatoren zijn goed aan het chassis en de as bevestigd.

8. Bumpers

De bumpers zijn, indien aanwezig, goed bevestigd en vertonen geen gevaarlijk uitstekende delen die zijn ontstaan als gevolg van beschadigingen.

9. Reservewielhouder

- a. Een reservewielhouder, die zich aan de buitenzijde van het voertuig bevindt, vertoont geen verschijnselen van breuk of ernstige beschadiging.
- b. Indien in de reservewielhouder een reserve wiel aanwezig is, is dit deugdelijk in de houder bevestigd.

10. Spatborden

- a. Spatborden, indien aanwezig, zitten niet los, zijn niet in ernstige mate door corrosie aangetast of zodanig vervormd, dat daardoor gevaarlijk uitstekende delen zijn ontstaan.
- b. Spatborden beperken de benodigde vrije slag van de betreffende wielen niet.

11. Motorsteunen bevatten geen beschadigde, losse of gescheurde delen.12. Aanhangwagen- of opleggerkoppeling

- a. De onderdelen van een aanhangwagen- of opleggerkoppeling vertonen geen scheuren of breuken.
- b. De onderdelen zijn voldoende stijf en sterk en vertonen niet te veel speling.
- c. De koppelingsplaten en -schotels zijn niet aanzienlijk ingesleten of vervormd.

d. De koppeling is juist en goed aan het chassis bevestigd:

- een 2" oplegger koppelingsschakel is met ten minste 8 bouten op het voertuig (sub-frame, montageplaat) bevestigd; dit komt neer op 4 bouten per bevestigingsvoet;
- een 3.5" oplegger koppelingsschakel is met 12 bouten op het voertuig (sub-frame, montageplaat) bevestigd; dit komt neer op 6 bouten per bevestigingsvoet; de bevestigingsbouten zijn symmetrisch geplaatst ten opzichte van de langs- en dwars-as van de koppeling.

e. Veiligheidsinrichtingen functioneren deugdelijk.

f. Als een één-assige aanhangwagen, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen niet meer dan 1500 kg bedraagt, niet is voorzien van een losbreekreminrichting, is hij voorzien van een deugdelijke hulpkoppeling.

13. Trekdrichhoek/trekstang

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

14. Draaikrans

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

15. Scherpe delen

- a. Er zijn, voor wat betreft het gedeelte van het voertuig dat zich voor de voorruit bevindt, geen naar voren gerichte versieringen en uit technisch oogpunt onnodige delen of toebehoren aanwezig, die puntig of snijdend zijn, dan wel een scherpe hoek of een gevaarlijk uitstekend vormen en daardoor in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel van andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten.
- b. Aan de zijkanten en aan de achterzijde zijn er geen versieringen en uit technisch oogpunt onnodig toebehoren aangebracht die puntig of snijdend zijn.

- c. Het bepaalde onder a en b van dit lid is niet van toepassing op motorrijtuigdelen, die zich op een hoogte van meer dan 2 m boven het wegdek bevinden.
- d. Er zijn aan de buitenzijde van een motorrijtuig geen delen bevestigd, versleten of door corrosie aangetast, waardoor er gevaar bestaat voor losraken.

16. Stootbalk

- a. Motorrijtuigen, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn aan de achterzijde op deugdelijke wijze voorzien van een stootbalk, indien de afstand van de achterzijde van het voertuig tot het wegdek, gemeten over de volle breedte onder de achterzijde van het onderstel of onder de hoofddelen van het koetswerk op een afstand van meer dan 1 meter achter de achterste as, meer bedraagt dan 0,07 m.
- b. De afstand van de onderzijde van de stootbalk tot het wegdek bedraagt niet meer dan 0,07 m.
- c. De stootbalk is niet breder en aan weerszijden niet meer dan 0,01 m smaller dan het motorrijtuig ter plaatse waar de stootbalk is aangebracht; de stootbalk is zo dicht mogelijk bij de achterzijde van het motorrijtuig aangebracht en is niet meer dan 0,60 m voor het achterste punt van het voertuig gelegen.
- d. De uiteinden van de stootbalk zijn niet naar achteren omgebogen.
- e. Het bepaalde onder a tot en met d van dit artikel geldt niet voor:
 - 1. trekkers, bestemd voor het voortbewegen van opleggers;
 - 2. een-assige aanhangwagens ingericht voor het vervoer van voorwerpen van langgerekte vorm;
 - 3. motorrijtuigen die blijkens een aantekening in het nummerbewijs of registratiebewijs van de verplichting zijn uitgezonderd.

17. Achterkant markering

- I. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers waarvan het lediggewicht vermeerderd met het laadvermogen meer bedraagt dan 3500 kg zijn aan de achterzijde op deugdelijke wijze voorzien van een markering.
- II. De markering is niet zodanig ernstig beschadigd, dat de reflecterende en fluorescerende eigenschappen aanmerkelijk verminderen.
- III. Het bepaalde onder I en II van dit lid is niet van toepassing op:
 - 1. trekkers bestemd voor het voortbewegen van opleggers;

- 2. motorrijtuigen uitgerust met een hijsinrichting die uitsluitend in verband met deze hijsinrichting kunnen worden gebruikt (zogenaamde kraanwagens);
- 3. motorrijtuigen uitgerust met een of meerdere al dan niet uitschuifbare ladderconstructies die uitsluitend in verband met deze ladderconstructies kunnen worden gebruikt (zogenaamde ladderwagens);
- 4. motorrijtuigen uitgerust met een hefbaar werkvlak of werkbak die zijn bestemd voor het verrichten van werkzaamheden aan hoge objecten en waarvan de werkvlak of werkbak zich in geheven stand op een geringe hoogte boven het wegdek achter de achterzijde van het motorrijtuig bevindt (zogenaamde hoogwerkers);
- 5. motorrijtuigen ingericht en bestemd voor het vervoer van op haspels gerolde kabels, slangen e.d. (zogenaamde haspelwagens);
- 6. motorrijtuigen uitgerust met een inrichting voor het vervoeren, laden en lossen van afzetbakken die bestemd zijn voor transport van huisvuil en die door middel van kettingen worden op- en afgezet;
- 7. motorrijtuigen die zijn uitgerust met een pompinstallatie en een bijbehorend buizenstelsel door welk stelsel vloeibare beton wordt gepompt (z.g. betonpompen);
- 8. motorrijtuigen die zijn uitgerust met een installatie waarmee bitumineuze vloeibare stof op het wegdek kan worden gesproeid (z.g. teersproeiers);
- 9. motorrijtuigen die zijn ingericht voor het vervoer van een of meerdere boten (z.g. boottrailers);
- 10. motorrijtuigen die zijn ingericht voor het ophalen van huisvuil en afval en die hoofdzakelijk aan de achterzijde worden geladen en gelost;
- 11. opleggers en aanhangwagens waarvan de laadvloer zich maximaal 0,25 m boven het hart van de assen bevindt en die zijn ingericht voor het vervoer van ondeelbare lading (z.g. diepladers);
- 12. motorrijtuigen waarvan de uiterste achterzijde van de laadvloer zich niet meer dan 0,75 m boven het wegdek bevindt (z.g. semi-diepladers);
- 13. motorrijtuigcombinaties bestaande uit een trekkend motorrijtuig voorzien van een draaischamel die is ingericht voor het daarop bevestigen van lange, in lengte ondeelbare lading, en een volgedeel van het motorrijtuig waar de lading op dient te rusten;

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

18. Delen aan de buitenzijde

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

19. Elektrische bedrading

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

20. Batterij

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

21. Bevestiging inrichting

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

22. Deuren

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

23. Motorkap / kofferdeksel

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

24. Carrosseriebodem / laadruimte

- a. De bodem van de carrosserie is niet zodanig door corrosie aangetast of beschadigd, dat zij onvoldoende steun biedt aan de zitplaatsen of aan de lading.

- b. Carrosseriestijlen en wanden zijn niet zodanig versleten, dat het riskant is om het motorrijtuig te belasten.
- c. De sluitingen en scharnieren van laadbakkleppen waarborgen een goede afsluiting.

25. Bestuurderszitplaats

De bestuurderszitplaats is goed bevestigd.

26. Spiegels en gezichtsveld

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van een binnenspiegel en een linkerbuitenspiegel; als met de binnenspiegel het achter het motorrijtuig gelegen weggedeelte niet voldoende kan worden overzien, is het motorrijtuig voorzien van een rechterbuitenspiegel; spiegels zijn goed bevestigd; het spiegelglas vertoont geen verschijnselen van breuk en is niet in ernstige mate verweerd.
- b. Motorrijtuigen zijn zodanig ingericht dat de bestuurder voldoende uitzicht heeft naar voren, terzijde en, al dan niet met behulp van spiegels, op het links en rechts, naast en achter hem gelegen weggedeelte.

27. Ruiten

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

28. Ruitenwissers

- a. Motorrijtuigen met een voorruit, die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van ten minste een ruitenwisser.
- b. Motorrijtuigen met een voorruit, die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen zijn voorzien van ten minste twee ruitenwissers, tenzij een enkele ruitenwisser de bestuurder voldoende uitzicht geeft.

- c. De ruitenwissers werken deugdelijk.
- d. De wisserbladen bestrijken een voldoende oppervlak van de ruit.
- e. De wisserbladen verkeren in goede staat en worden in voldoende mate tegen de ruit gedrukt.

29. Ruitensproeiers

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

30. Snelheidsmeter

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

31. Hoorn

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

32. Autogordels

- a. Na 1 januari 1971 in Suriname in gebruik genomen motorrijtuigen, die zijn of kunnen worden ingericht voor het vervoer van niet meer dan 8 (acht) personen, de bestuurder daarbij niet inbegrepen, zijn voorzien van goede bevestigingspunten voor autogordels en van deugdelijke autogordels.
- b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op motorrijtuigen, waarvoor blijkens een aantekening in het daarvoor afgegeven nummerbewijs de verplichting niet geldt.
- c. De gordels zijn niet zodanig beschadigd dat zij ondeugdelijk zijn; de sluitingen functioneren goed.

33. Assen

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

34. Fusépennen of -kogels, draaipunten wielophanging en wielagers

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

35. Wielen

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

36. Wielnaaf

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

37. Banden

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

Verlichting, reflectoren en lichtsignalen
Artikel 31a

1. Koplampen

I Aanwezigheid, werking en toestand

- a. Motorrijtuigen zijn voorzien van twee of vier deugdelijke en goed vastgezette koplampen die ingeschakeld worden, indien gedurende de nacht met het motorrijtuig over een weg wordt gereden; de koplampen zijn van gelijke grootte of nagenoeg gelijke lichtsterkte, met dien verstande dat, als vier koplampen worden gevoerd, deze eis telkens slechts geldt voor twee koplampen uitgestraald door lantaarns, symmetrisch aan weerszijden van het motorrijtuig aangebracht.
- b. Bij gedempt licht is de weg over een afstand van ten minste 25 m vanaf de lantaarns helder verlicht.
- c. De gloeilampen mogen niet defect zijn.
- d. Het koplampglas is aanwezig en sluit waterdicht af.
- e. De koplampreflector vertoont geen overmatige corrosie.
- f. De koplampen worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaars; deze schakelaars functioneren deugdelijk.

II Afstelling

- a. De lantaarns voor de gedempte verlichting zijn zo aangebracht en ingericht dat, na inschakeling van de gedempte verlichting, in de lantaarns een duidelijke, geheel of ten dele horizontale of bijna horizontale scheidingslijn tussen licht en donker zichtbaar is, waarbij het lichte vlak zich boven en het donkere vlak zich beneden bevindt.
- b. Als slechts ten dele een horizontale scheidingslijn zichtbaar is mag, staande voor en kijkend naar het motorrijtuig, het snijpunt van het horizontale en van het overige gedeelte van de scheidingslijn zich niet bevinden aan de linkerzijde van het verticale vlak dat door het midden van de koplantaarn gaat en evenwijdig is aan de lengtehartlijn van het motorrijtuig; het horizontale gedeelte van de scheidingslijn bevindt zich hierbij aan de linkerzijde van het snijpunt.

- c. Van elke lantaarn afzonderlijk mag, als de gedempte verlichting is ingeschakeld en de gerichte stralenbundel wordt geprojecteerd op een op enige afstand voor het motorrijtuig verticaal of bijna verticaal geplaatst vlak, de scheidingslijn tussen het lichte en het donkere vlak zich niet hoger bevinden dan de hoogte van het midden van het lichtdoorlatende gedeelte van de lantaarn boven de grond, verminderd met 1 cm voor elke meter afstand waarop het vlak zich van de lantaarn bevindt; als dan mag, indien slechts ten dele een horizontale scheidingslijn op dat vlak zichtbaar is, staande voor en kijkend naar het beeld, het snijpunt van het horizontale en van het overige gedeelte van de scheidingslijn zich niet bevinden aan de linkerzijde van het verticale vlak dat door het midden van de koplantaarn gaat en evenwijdig is aan de lengtehartlijn van het motorrijtuig; het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich hierbij aan de linkerzijde van het snijpunt bevinden.
- d. Van elke lantaarn afzonderlijk mag, als de gedempte verlichting is ingeschakeld en de gerichte stralenbundel wordt geprojecteerd op een voor het motorrijtuig geplaatst koplampstapparaat, de scheidingslijn tussen het lichte en donkere vlak van het op het projectievlak weergegeven beeld zich niet bevinden boven de door de fabrikant op het projectievlak aangebrachte markering; in geval slechts ten dele een horizontale scheidingslijn op het projectievlak zichtbaar is, mag na de fixatie van het apparaat het snijpunt van het horizontale en van het overige gedeelte van de scheidingslijn zich niet bevinden aan de linkerzijde van het verticale vlak dat door het midden gaat en evenwijdig is aan de lengtelijn van het optisch meetinstrument; het horizontale gedeelte van de scheidingslijn moet zich hierbij aan de linkerzijde van het snijpunt bevinden.
- e. De eisen gesteld onder a tot en met d, zijn niet van toepassing op de verlichting door elektrische lantaarns die zijn aangebracht op motorrijtuigen op drie wielen, waarvan de motor een cilinderinhoud heeft van ten hoogste 150 cm³, mits de gerichte stralenbundel kennelijk naar het wegdek is ingericht en voor het motorrijtuig op de weg duidelijk lichtvlekken zichtbaar zijn.

III Kleur

- a. Koplantaarns stralen helder wit of helder geel licht uit.
- b. Koplantaarns van motorrijtuigen stralen alle dezelfde kleur uit.

2. Achterlichten

- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers, die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van twee of vier achterlichten.
- b. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van twee achterlichten; de achterlichten worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaar; deze schakelaar functioneert deugdelijk.
- c. Als er twee achterlichten worden gevoerd, zijn deze van gelijke grootte en gelijke sterkte.
- d. De achterlichten stralen achterwaarts helder rood licht uit dat achterwaarts tot een afstand van 200 m duidelijk zichtbaar is voor het achteropkomende verkeer.
- e. De achterlichten zijn waterdicht.
- f. De achterlichten worden gedurende de nacht ingeschakeld, indien met het motorrijtuig over een weg wordt gereden.

3. Achterreflectoren

- a. Motorrijtuigen zijn aan de achterzijde van ten minste twee rode reflectoren van een andere vorm dan de driehoekige voorzien.
- b. De achterreflectoren vertonen geen verschijnselen van breuk.

4. Lengtedriehoeken

- a. Aanhangwagens en opleggers zijn aan de achterzijde voorzien van twee goed werkende rode reflectoren van driehoekige vorm.
- b. De lengtedriehoeken vertonen geen verschijnselen van breuk.

5. Stoplichten

- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van een of twee stoplichten.

- b. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers die na 30 juni 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, zijn voorzien van twee stoplichten.
- c. De stoplichten zijn zodanig ingericht dat zij tijdens het rijden automatisch ontsteken, zodra de bedrijfsrem in werking wordt gesteld, en automatisch doven, zodra deze rem buiten werking wordt gesteld.
- d. Als er twee stoplichten aanwezig zijn, zijn deze van gelijke of bijna gelijke sterkte.
- e. De lenzen van de stoplichten vertonen geen verschijnselen van breuk.
- f. Bij motorrijtuigen en opleggers stralen ontstoken stoplichten door gekleurd, doorzichtig materiaal achterwaarts een, ook bij dag, duidelijk zichtbaar oranje of rood licht uit, dat, als, het stoplicht in het achterlicht is ingebouwd, ook bij brandend achterlicht opvallend is.

6. Richtingaanwijzers

- a. De richtingaanwijzers zijn voor het tegemoetkomende en het achteropkomende verkeer duidelijk zichtbaar.
- b. Zij stralen voor het tegemoetkomende verkeer duidelijk zichtbaar wit of oranje knipperlicht uit en voor het achteropkomende verkeer duidelijk zichtbaar rood of oranje knipperlicht, dat ook bij dag en bij brandend achterlicht duidelijk doet blijken naar welke richting zal worden ingeslagen.
- c. Motorrijtuigen, die vóór 1 juli 1967 in Suriname in gebruik zijn genomen, mogen zijn uitgerust met richtingaanwijzers van langwerpige vorm die, wanneer zij in werking zijn, hetzij een vaste ongeveer horizontale stand aannemen hetzij op en neer bewegen.
- d. Richtingaanwijzers als bedoeld onder c functioneren goed, tenzij tevens goed functionerende richtingaanwijzers aanwezig zijn die voldoen aan de eisen vermeld onder b.
- e. De richtingaanwijzers worden ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaars.
- f. Deze schakelaars functioneren goed.
- g. Knipperlicht wordt ten minste 60 maal per minuut en ten hoogste 120 maal per minuut automatisch gedooft en weer ontstoken.
- h. Het glas van de richtingaanwijzers vertoont geen verschijnselen van breuk.

7. Zijreflectoren

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

8. Zijlichten

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

9. Achteruitrijlichten

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

10. Verklikkerlicht voor mistachterlicht

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

11. Nummerplaatverlichting

- a. Motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers zijn aan de achterzijde voorzien van een goede verlichtingsinrichting voor de nummerplaat.
- b. De nummerplaatverlichting wordt ingeschakeld met de daarvoor bestemde schakelaar.

- c. De schakelaar functioneert goed.
- d. De nummerplaatverlichting wordt gedurende de nacht ingeschakeld, indien met het motorrijtuig over een weg wordt gereden en het nummer is tot een afstand van 50 m goed zichtbaar.

12. Verboden kleur

- a. Lichten stralen naar voren niet anders dan wit of geel uit.
- b. Lichten stralen naar achteren als volgt uit:
 - stoplichten rood;
 - richtingaanwijzers en knipperende waarschuwingslichten geel of oranjegeel;
 - parkeerlichten rood;
 - achteruitrijlichten wit.
- c. Aan de voorzijde wordt geen rode, aan de achterzijde geen witte reflectie gevoerd.

**Motorrijtuigen op twee wielen met of zonder zijspan,
niet zijnde een bromfiets
*Artikel 31b***

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

- a. een deugdelijke stuurinrichting;
- b. twee onafhankelijk van elkaar werkende reminrichtingen, welke zich binnen het onmiddellijk bereik van de bestuurder bevinden; op elk der wielen van het motorrijtuig werkt ten minste een rem; elk der remmen werkt rechtstreeks op een of beide wielen of op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels, zonder tussenkomst van tandwielen; de remvertraging bedraagt op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, bij of op met de wielen verbonden remschijven of remtrommels, zonder gebruik van beide remmen tezamen, ten minste 4 m/sec²;
- c. een hoorn met een vaste toonhoogte die naar voren functioneert;
- d. ten minste een stoplicht; indien 1 (een) stoplicht aanwezig is wordt dit aangebracht in het midden van de achterzijde van het motorrijtuig;

- e. minstens een koplamp die, indien gedurende de nacht met het motorrijtuig wordt gereden, ingeschakeld wordt; het bepaalde in artikel 31a lid 1 onder I sub b tot en met f II en III is van overeenkomstige toepassing;
- f. een achterlicht, dat indien gedurende de nacht met het motorrijtuig wordt gereden, ingeschakeld wordt met de daarvoor bestemde schakelaar; het bepaalde in artikel 31a lid 2 onder d tot en met f is van overeenkomstige toepassing;
- g. een nummerplaatverlichting; het bepaalde in artikel 31a lid 11 onder b tot en met d is van overeenkomstige toepassing;
- h. richtingaanwijzers; het bepaalde in artikel 31a lid 6 is van overeenkomstige toepassing.

Geluid en milieu aspecten
Artikel 31c

Motorrijtuigen moeten voldoen aan de volgende geluid en milieu aspecten.

a. Geluid

Het uitlaatsysteem van motorrijtuigen is behoorlijk geluiddempend en produceert in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau dan door de Minister is vastgesteld.

b. Radio-ontstoring

Een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking mag geen omroepstoring veroorzaken.

c. Koolmonoxide gehalte

De uitlaatgassen van motorrijtuigen op meer dan drie wielen met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking, mogen bij stationair toerental en op bedrijfstemperatuur zijnde motor niet meer dan een bepaald door de Minister vastgesteld volume aan koolmonoxide bevatten.

Verlichting van stilstaande motorrijtuigen
op de openbare weg gedurende de nacht
Artikel 31d

- 1. Op de rijbaan stilstaande motorrijtuigen zijn voor de verlichting aan de voorzijde ten minste voorzien van twee stadslichten van gelijke grootte of nagenoeg gelijke lichtsterkte, van voren zichtbaar op een afstand van 150 m, en aan de achterzijde van achterlichten, reflectoren en lengte driehoeken.

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

HOOGTE, BREEDTE EN ASDRUK
Artikel 31e

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

2. De Districts-Commissaris is bevoegd de maximaal toegestane asdruk als bedoeld in lid 1 onder b sub 1 van dit artikel, op minder dan 8.000 kg vast te stellen, indien het motorrijtuig gebruik maakt van bepaalde door de Districts-Commissaris aangegeven wegen.
3. Voor de vaststelling van het gewicht alsmede de asdruk van een motorrijtuig waarmede, met of zonder lading, over een weg wordt gereden, kan gebruik worden gemaakt van zowel mobiele als vaste weeginstrumenten, waarvan de bijzonderheden door de Minister worden vastgesteld.
- O. Na artikel 32 worden vier nieuwe artikelen 32a, 32b, 32c en 32d toegevoegd, luidende als volgt:

VERPLICHTE AUTOGORDELS
Artikel 32a

1. Bestuurders van motorrijtuigen en de naast hen gezeten personen maken gebruik van de voor hen beschikbare autogordels; personen jonger dan 10 jaren nemen slechts naast de bestuurder plaats, indien zij gebruik maken van een voor hen geschikt kinderbeveiligingsmiddel, tenzij hun lichaamslengte van dien aard is dat met gebruikmaking van een autogordel daarmee het beoogde veiligheidsdoel wordt bereikt.
2. Andere dan de naast de bestuurder gezeten personen als bedoeld in lid 1 van dit artikel maken eveneens gebruik van de voor hen beschikbare autogordels; indien deze personen jonger zijn dan 10 jaren, maken zij gebruik van een voor hen beschikbaar en geschikt kinderbeveiligingsmiddel.
3. Indien een kinderbeveiligingsmiddel niet aanwezig is, maken de in lid 2 van dit artikel bedoelde personen die jonger zijn dan 10 jaren gebruik van de voor hen beschikbare autogordels, voorzover het beoogde veiligheidsdoel daarmee wordt bereikt.
4. Het bepaalde in de leden 1 tot en met 3 van dit artikel is niet van toepassing op het vervoer van personen met motorrijtuigen die zijn of kunnen worden ingericht voor het vervoer van meer dan 8 (acht) personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen.

5. Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden personen te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

Verbod handmatig telefoneren
Artikel 32b

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

Verbod donkere ruiten
Artikel 32c

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

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

Artikel 32d

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

P. Onder vernummering van artikel 36a tot artikel 36b wordt een nieuw artikel 36a toegevoegd luidende als volgt:

Artikel 36a

1. Het besturen van een motorrijtuig onder toezicht zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 onder g, geschiedt onder de volgende voorwaarden:
 - a. de toezichthouder is gedurende drie voorafgaande jaren onafgebroken in het bezit geweest van een geldig Surinaams rijbewijs voor een motorrijtuig van de categorie waarmee wordt gereden;
 - b. de bevoegdheid van de toezichthouder om een motorrijtuig te besturen is hem niet ontzegd en zijn rijbewijs is niet ingevorderd;
 - c. degene die onder toezicht een vrachtauto of een autobus bestuurt, is in het bezit van een geldig Surinaams rijbewijs B-E.
2. Het motorrijtuig als bedoeld in lid 1 van dit artikel is voorzien van:
 - a. inrichtingen die zo zijn aangebracht, dat de toezichthouder daarmee de bedrijfsrem en de koppeling vanaf zijn zitplaats doeltreffend kan bedienen;
 - b. een binnenspiegel en buitenspiegels waarmee de toezichthouder het achter hem liggend weggedeelte kan overzien;
 - c. een vierkantig houten of metalen bord ter grootte van ten minste 10 x 10 cm met blauw veld en witte letter L voor een motorrijtuig als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder a en 16 x 16 cm voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder b, c en d, welk op een voor de weggebruikers duidelijk zichtbare wijze is aangebracht en wel als volgt:

1. voor een motorrijtuig als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder a, c en d aan de voor- en achterzijde van het motorrijtuig;
 2. voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 37a lid 1 onder b op het dak van het motorrijtuig waarbij de letter L aan beide kanten moet zijn aangebracht.
 3. Indien des nachts wordt gereden is de in lid 2 onder c van dit artikel bedoelde letter L van zodanig materiaal dat deze bij daarop vallende lichtstralen rood terugwerpt voor het verkeer van achteren.
- Q. In artikel 37a wordt na lid 2 een nieuw lid 3 toegevoegd, luidende als volgt:
3. Voor het besturen van een tractor zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 sub j, met of zonder aanhangwagen, is vereist een rijbewijs categorie B-E, met dien verstande dat het ledig gewicht van de aanhangwagen, vermeerderd met het laadvermogen niet meer bedraagt dan 3.500 kg; indien het ledig gewicht van de aanhangwagen vermeerderd met het laadvermogen meer bedraagt dan 3500 kg, is een rijbewijs categorie C-E vereist.
- R. Artikel 37c wordt gewijzigd als volgt:
1. Een rijbewijs, als bedoeld in artikel 9 lid 1 van de Rijwet 1971, wordt niet afgegeven dan tegen betaling van de kosten verbonden aan het afleggen van het examen en de examens voor dat soort rijbewijs, te weten:
 - 1° Voor een rijbewijs A
 - a. SRD 125,--, indien het betreft het gehele examen;
 - b. SRD 75--, indien het betreft het praktische gedeelte van het examen;
 - c. SRD 50,--, indien het betreft het theoretische gedeelte van het examen.
 - 2° Voor een rijbewijs B-E
 - a. SRD 140,--, indien het betreft het gehele examen;
 - b. SRD 90,--, indien het betreft het praktische gedeelte van het examen;

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

S. Artikel 37e lid 2 onder b wordt gewijzigd als volgt:

grondige kennis van hetgeen is voorgeschreven of verboden in de artikelen 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 13a, 14, 15, 15a, 15b, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 24a, 25, 26, 26a, 27, 27a, 27b, 27c, 28 tot en met 31e, 32, 32a tot en met 32d, 34, 35, 36, 36a, 37, 37a, 37b, 37c, 37d en 52 van het Rijbesluit 1971.

Overgangsbepalingen

ARTIKEL II

Het bepaalde in artikel 32c lid 1 is niet van toepassing op motorrijtuigen op meer dan drie wielen, waarvan de fabrieksmatig verdonkerde voorruit, de fabrieksmatig verdonkerde zijruiten van de voorportieren en de fabrieksmatig verdonkerde zijruiten van de achterportieren en achterruiten een lichtdoorlaatbaarheid hebben van respectievelijk minder dan 75%, 70% en 35%, mits voormelde motorrijtuigen voor dan wel binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dit staatsbesluit zijn gekeurd.

Slotbepaling

ARTIKEL III

1. Dit staatsbesluit wordt in het Staatsblad van de Republiek Suriname afgekondigd.
2. Het treedt in werking met ingang van de dag volgende op die van zijn afkondiging
3. De Minister van Justitie en Politie is belast met de uitvoering van dit staatsbesluit.

Gegeven te Paramaribo, de 24^{ste} februari 2005,

R. R. VENETIAAN

Uitgegeven te Paramaribo, de 10^e maart 2005

De Minister van Binnenlandse Zaken,

U. JOELLA – SEWNUNDUN

STAATSBESLUIT van 24 februari 2005, houdende nadere wijziging van het Rijbesluit (G.B. 1957 no.103, geldende tekst G.B. 1960 no. 105, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2000 no. 68).

NOTA VAN TOELICHTING

Het keuren van motorrijtuigen heeft tot doel betrouwbare voertuigen op de weg te hebben om zodoende een veilig verkeer te helpen bevorderen.

Jarenlang zijn motorrijtuigen gekeurd en herkeurd door een door de Minister van Justitie en Politie aangewezen keuringscommissie bestaande uit ambtenaren van het Korps Politie Suriname die bij beschikking werden benoemd.

Door het steeds groeiend aantal voertuigen dat aan het verkeer ging deelnemen en voorts door het verouderd geraakt keuringssysteem kon deze keuringscommissie de keuring van aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen niet langer op een adequate wijze uitvoeren, hetgeen niet zonder gevolgen bleef voor de verkeersveiligheid. Verandering van deze situatie werd, mede door de technologische ontwikkelingen op dit gebied, een dringende noodzaak.

Thans wordt de herkeuring van particuliere motorrijtuigen (personenauto's, bussen, vrachtwagens en andere motorrijtuigen, aanhangwagens, opleggers en tractoren (artikel 25a)) door de Minister van Justitie en Politie uitbesteed aan particuliere keuringsinstanties, terwijl een door de Minister aangewezen rechtspersoonlijkheid bezittende instelling wordt aangewezen om als non-profit organisatie deze herkeuringen van particuliere motorrijtuigen te coördineren.

De herkeuringen zullen worden uitgevoerd door keuringsinstanties die op voordracht van de instelling, door de Minister worden erkend, waarna zij worden ingeschreven bij de instelling en zodoende onder toezicht van die instelling komen te staan.

Bij de voordracht van bedoelde keuringsinstanties wordt rekening gehouden met de geografische ligging, zodat de keuringsfaciliteiten verspreid over Paramaribo, maar ook in de districten voorkomen. Hierdoor wordt het voor bezitters van motorrijtuigen makkelijker om zich bij een keurmeester in een voor hen vertrouwde omgeving aan te melden. Een ander voordeel bij dit systeem is de mogelijkheid om tijdens de keuring geconstateerde gebreken aan het voertuig ter plaatse te doen repareren, aangezien de keuringsinstanties over het algemeen garagehouders of monteursbedrijven zullen zijn.

De keuringscommissie van het Korps Politie Suriname blijft belast met de uitvoering van de eerste keuring van motorrijtuigen, met de herkeuring van overheidsvoertuigen en zal voorts als keuringsinstantie in de zin van art. 25a van dit staatsbesluit dienst doen.

Aangezien de huidige keuringsnormen niet meer voldoen aan de ontwikkelingen op technologisch gebied, worden de artikelen 28 tot en met 31 aangepast. De in deze artikelen opgenomen jaartallen geven aan op welk motorrijtuig en vanaf welk bouwjaar bepaalde technische eisen van toepassing zijn. De regelingen met betrekking tot de procedure van keuring van motorrijtuigen en de erkenning van de keuringsinstanties door de Minister, worden bij beschikking vastgesteld.

Naast de wijzigingen die in verband met de invoering van het nieuwe keuringssysteem in het Rijbesluit 1971 zijn aangebracht (art. 25 en de artt. 28 tot en met 31), zijn in verband met onder andere de verhoging van de efficiency en de veiligheid in het verkeer ook andere bepalingen van het Rijbesluit 1971 gewijzigd.

Artikel 1.

In artikel 1 lid 1 onder b sub I is de zinsnede "voetpaden en pleinen en de daarin liggende bruggen" voor de duidelijkheid gewijzigd in: voetpaden, pleinen en bruggen. De voorwaarden waaronder degene onder wiens toezicht een ander een motorrijtuig bestuurt, zijn uitgebreid en ondergebracht in artikel 36a (artikel 1 lid 1 onder g jo. artikel 36a). Verder zijn enkele begrippen die in het Rijbesluit voorkomen toegevoegd aan artikel 1.

Artikel 4

De wijziging van de zinsnede "vakken op het wegdek" in: vakken of pijlen op het wegdek, is noodzakelijk aangezien deze aanwijzingen veelal in combinatie met elkaar de sorteerregeling aangeven.

Artikel 5

De ambulance krijgt bij nadering van verkeerslichten wederom voorrang, indien zoals met politie en brandweerwagens het geval is, gebruik wordt gemaakt van een sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht (artikel 5 lid 1 onder a). Voor de duidelijkheid ten aanzien van de juiste toepassing van de voorrangsregel door bestuurders van motorrijtuigen zoals bedoeld in lid 1 onder a wordt ten overvloede benadrukt dat deze bestuurders verplicht zijn om, niettegenstaande het voorrecht dat zij hebben, rekening te houden met de overige weggebruikers en erop toe te zien dat de bestuurders van andere motorrij- en voertuigen inderdaad reageren op de sirene, bel, meertonige hoorn of rood, oranje-rood of blauw zwaailicht en door hen duidelijk de ruimte tot vrije en veilige doorgang wordt geboden (artikel 5 lid 6).

Artikel 6

Met de wijziging van artikel 6 waarbij een nieuw lid 3 wordt toegevoegd, wordt mogelijk gemaakt dat met betrekking tot maatregelen die onmiddellijk genomen moeten worden in verband met plotselinge gebeurtenissen zoals brand, verkeersongeval, wegbelemmeringen door een menigte mensen, wegverzakkingen

en andere verstoringen op de weg, ook door de korpschef aanwijzingen gegeven kunnen worden en door of namens hem de daartoe bestemde borden of inrichtingen geplaatst kunnen worden. Het informeren van het publiek kan ook onmiddellijk via de media gebeuren. Het gaat in deze doorgaans om maatregelen van korte duur. Gebleken is dat deze werkwijze, die gezien moet worden als een ondersteuning aan de betrokken Districts-Commissaris, in de praktijk effectiever werkt. De door of namens de Korpschef te nemen maatregelen gelden alleen voor de districten Paramaribo en Wanica. Ten aanzien van de overige districten is de Districts-Commissaris de bevoegde instantie.

Artikel 16

Het transport van bepaalde soorten lading (hout, grind, zand, afval etc.) kan een gevaar vormen voor de andere weggebruikers, indien het motorrijtuig dat daarvoor wordt gebruikt niet de juiste technische voorzieningen heeft. De wijziging van artikel 16 houdt in dat de Minister van Justitie en Politie voor het transport van elk type lading kan vaststellen aan welke technische eisen het motorrijtuig dat daarvoor gebruikt wordt, moet voldoen en hoe de belading dient te geschieden. Indien in het kader van de bescherming van de weginfrastructuur of de veiligheid van de andere weggebruikers het noodzakelijk is dat een verbod moet worden opgelegd voor het transport van bepaalde soorten lading over bepaalde wegen heeft de Minister daartoe ook de mogelijkheid.

Artikel 32a

Ter bevordering van een grotere veiligheid tijdens het vervoer van personen is bepaald dat alle inzittenden, de bestuurders inbegrepen, gebruik dienen te maken van autogordels indien deze door de fabrikant in het voertuig zijn aangebracht en voor hen zijn bestemd. Het vervoer van kinderen jonger dan 10 jaren dient te geschieden middels een geschikt kinderbeveiligingsmiddel, indien zulks beschikbaar is. Het is echter verboden kinderen jonger dan 10 jaren op de voorzitplaats naast de bestuurder te vervoeren, tenzij zulks geschiedt middels een voor hen geschikt goed vastgezet kinderbeveiligingsmiddel (kinderzitje). Indien echter de lichaamslengte van het kind van dien aard is dat door gebruikmaking van de autogordel het gewenste doel wordt bereikt, kan daarvan gebruik worden gemaakt.

Voornoemde maatregel is niet van toepassing op het vervoer van personen in motorrijtuigen die zijn of kunnen worden ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen. Ook wordt er rekening gehouden met motorrijtuigen van oude bouwjaren die door de fabrikant niet voorzien zijn van autogordels. Vandaar de vermelding "indien beschikbaar". Hier betreft het dus geen motorrijtuigen waarvan de autogordels zijn verwijderd.

Artikel 32b

Het handmatig telefoneren en het gelijktijdig besturen van een motorvoertuig, invalidenovoertuig of bromfiets vormt een gevaar voor de verkeersveiligheid. Naast het feit dat bij handmatig telefoneren gedurende enige tijd slechts één hand beschikbaar is voor het verrichten van de noodzakelijke verkeershandelingen, wordt de aandacht van de bestuurder door het voeren van een telefoongesprek afgeleid van de verkeerssituatie. Door de combinatie van deze twee factoren ontstaat een niet te veronachtzamen risico voor de verkeersveiligheid. De vele verkeersongevallen die direct of indirect als gevolg van het handmatig telefoneren tijdens het rijden zijn veroorzaakt, en de ontwikkelingen die op dit terrein internationaal gaande zijn, rechtvaardigen het onderhavige verbod.

Het verbod is gericht tot degene die een motorrijtuig, invalidenovoertuig of bromfiets bestuurt. Het gaat hierbij om degene die daadwerkelijk achter het stuur zit, de feitelijke bestuurder dus. Voorts beperkt het verbod zich tot die gevallen waarbij degene die het voertuig bestuurt rijdend deelneemt aan het verkeer. Wie het voertuig heeft geparkeerd, mag dus wel handmatig gebruik maken van een mobiele telefoon. De fietser is buiten de strekking van dit verbod gelaten omdat deze, gelet op het geringe gewicht en de beperkte snelheid die met de fiets kan worden bereikt, aanzienlijk minder gevaar op de weg oplevert.

Bovendien blijft het algemene gevaarzittingsartikel (artikel 2 van de Rijwet) van toepassing. Dit betekent dat, indien een fietser door het gebruik van een mobiele telefoon gevaar of hinder op de weg veroorzaakt, hij een strafbaar feit pleegt en daarvoor kan worden veroordeeld.

Artikel 32c

Aan de vooravond van de inwerkingtreding van dit Staatsbesluit heeft de politie middels een bekendmaking een einde gemaakt aan het geruime tijd door haar gevoerde gedoogbeleid met betrekking tot de z.g. donkere ruiten.

Vanwege het ontbreken van objectieve maatstaven in het hierbij vervallen verklaarde artikel 28d, werd bedoeld artikel op verschillende manieren geïnterpreteerd.

Om deze interpretatieverschillen weg te werken, worden thans de percentages van lichtdoorlaatbaarheid van het zichtbare licht van de voor-, zij- en achterruiten vastgesteld op respectievelijk 75%, 70% en 35%. Voor de overige ruiten, zo die er zijn, geldt eveneens een percentage van 35%.

Bij het vaststellen van deze percentages staat de verkeersveiligheid centraal, waarbij uitgegaan wordt van het principe dat ten minste de bestuurder een goed zicht heeft naar alle kanten.

Vandaar dat voor de voorruit en de zijruiten van de voorportieren een percentage van respectievelijk 75% en 70% is vastgesteld.

Artikel 36a

Artikel 36a voorziet in de voorwaarden ten aanzien van degene, onder wiens toezicht een ander een motorrijtuig bestuurt. Ten aanzien van het motorrijtuig waarmee onder toezicht wordt gereden dient er op of aan dat motorrijtuig de letter L te worden aangebracht overeenkomstig het bepaalde in lid 2 onder c. Ook de afmetingen van de plaat waarop deze letter moet worden aangebracht en de wijze waarop het moet worden bevestigd aan het motorrijtuig is bepaald. Het zogenaamde L-bord moet duidelijk te zien zijn, zodat de overige weggebruikers weten dat zij op de weg te doen hebben met een motorrijtuig waarmee rijlessen worden verzorgd. Des nachts moet deze letter L reflecterend zijn ten aanzien van het verkeer van achteren.

Paramaribo, 24 februari 2005,

R. R. VENETIAAN.