

HET RVV EN DE VERKEERSVEILIGHEID

Tekst uitgesproken op de Studiedag van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten over een nieuw Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels, Apeldoorn, 29 oktober 1987

R-87-28

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1987

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



EEN HERZIEN RVV IS NODIG

Nederland is vol geworden.

Nederland is mobiel geworden, waarbij we voor het overgrote deel van de kilometers die we op de weg afleggen een auto gebruiken. Hadden we in 1966 nog 1,5 miljoen auto's, thans rijden er 5 miljoen in Nederland rond en deskundigen willen ons doen geloven dat we pas bij 8 miljoen auto's in 2010 verzadigd zijn.

Er kwam weliswaar meer ruimte om te rijden, maar deze uitbreiding hield geen gelijke tred met de groei van het voertuigenpark en de omvang van de mobiliteit. Had elk voertuig in 1966 gemiddeld nog 50 meter weg tot zijn beschikking, in 1986 was dat nog maar 20 meter.

Het is vol geworden op onze wegen en het wordt waarschijnlijk nog voller. Voller betekent dat ordening noodzakelijker wordt, noodzakelijker, omdat de individuele bewegingsvrijheid beperkter wordt, iets waar een mens zich niet zomaar bij blijkt neer te leggen.

De weggebruiker van 1990 is mondiger en meer ervaren dan die van 1966, de zin van ordening moet hij inzien, anders weet hij er wel raad mee. Jaarlijks worden in ons land miljarden verkeersovertredingen gemaakt. En nu weet ik wel dat het goedkoop is om ook wegbeheerders ietwat belachelijk te maken door te laten zien dat ook zij bijgedragen hebben aan de ongelooftwaardigheid van de huidige wijze van ordenen en dus overtredingen in de hand hebben gewerkt, maar wáár is het wel. Al dan niet gedwongen door het keurslijf van het huidige RVV heb ik in mijn omgeving dit mogen vastleggen.

- Er staan goede borden
- er staan handige borden
- er zijn veel borden
- er zijn heel veel borden
- er zijn teveel borden
- er zijn versierde borden
- er zijn lelijke borden
- er zijn puzzelborden
- er zijn obscure borden
- er zijn borden die niets aan de fantasie overlaten
- en die alles .....
- er zijn echt lijkende borden
- sommige borden staan al heel lang
- andere te lang
- er staan borden waar ik ook niet meer uitkom.

En het ergste van alles: de weggebruikers nemen al die regels en tekens niet echt meer serieus.

Nieuw RVV of niet: het bevoegd gezag zou - net als ik - eens wat rond moeten kijken. Dat kan geen kwaad!

Alle argumenten samen leidden tot de conclusie dat de kwaliteit van de ordening verbeterd zou moeten worden, er van uitgaande dat kwalitatief goede ordening de vlothed en veiligheid van het verkeer ten goede komt.

Volgens goed Nederlands gebruik werden er commissies aan het werk gezet, waarbij blijkbaar de naamgeving zodanig weinig tot de verbeelding sprak, dat ze nu veelal als de Commissies Geelhoed en Roethof geciteerd worden. Ter herinnering: de eerste hield zich bezig met vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen, de ander met voorkoming en bestrijding van de kleine criminaliteit, een begrip dat vanwege de associatie "ach, het is maar klein, dus de moeite niet waard" niet zo'n geweldig gelukkige keuze was en nu "massaal voorkomende criminaliteit" genoemd wordt.

De Commissies rapporteerden, waarbij de verkeerskundige en de verkeersveiligheidswereld de adem inhield. Met alle begrip voor de achtergronden leidend tot de instelling van beide Commissies, het was niet uitgesloten dat een strikte uitvoering van een aantal aanbevelingen van de Commissies de verkeersveiligheid negatief zou gaan beïnvloeden. Ik wil met u eens nagaan of die angst terecht blijkt te zijn, nu we kennis hebben kunnen nemen van het concept RVV.

Een beoordeling van het concept RVV is ons door de opstellers ervan niet eenvoudig gemaakt door het hoge tempo waarmee nieuwe concepten verschenen, proefballonnetjes werden opgelaten en weer neergeschoten en door het feit dat niet de beste kwaliteit printer werd gebruikt, wat de leesbaarheid in letterlijke zin niet ten goede kwam.

Op het gevaar af dat ik niet de laatste versie tot uitgangspunt heb genomen, hierbij mijn kanttekeningen.

#### REGELS EN TEKENS GETOETST

Ik begin dan met de toetsingscriteria die de Subcommissie Verkeer van de Commissie Roethof aan verkeersregels en tekens wil stellen:

1. Het moet redelijkerwijs vaststaan dat de regel of het geplaatste teken door het gros der weggebruikers vrijwillig zal worden nagevolgd.
2. De regel of het teken moet door de politie kunnen worden gehandhaafd.
3. Politie, openbaar ministerie en rechterlijke macht moeten in staat zijn de verkeerszaken te verwerken.
4. Het verkeersbeleid en de daaruit voortvloeiende wetgeving dienen in de pas te lopen met het overige overheidsbeleid met betrekking tot het wegverkeer.

Strikte interpretatie van het eerste toetsingscriterium zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat het verplicht dragen van autogordels als maatregel zou dienen te sneuvelen (immers 30-50% draagt de gordel nu niet), en dat alle snelheidslimieten zouden kunnen verdwijnen (vanwege de eerste drie criteria), dat zebrapaden maar het beste opgeheven kunnen worden, immers de automobilist rijdt toch door en de voetganger kent door de ervaringen wijs geworden zijn zogenaamde "rechten" al lang, en ook de politie kijkt er niet naar om.

Deze strikte interpretatie zou de aanpak van de verkeersonveiligheid aanzienlijker bemoeilijken en ik mag hopen dat dit niet bedoeld is. Hierbij wil ik dan nog opmerken dat acceptatie van regels geen onbeïnvloedbaar fenomeen is, dan wel slechts door politiedreiging beïnvloed kan worden. Attitudeverandering en motivatieverbetering bij weggebruikers via educatieve activiteiten zijn andere mogelijkheden. Dit betekent dat iets wat vandaag niet, morgen wel door het gros van de weggebruikers vrijwillig - tussen aanhalingstekens - nagevolgd zal worden. Maar wellicht dat het vierde criterium in deze als vangnet kan dienen.

Het vierde criterium brengt ook het politieke element in beeld voor wat betreft het verkeersbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid. Deze samenhang erkennend maakt duidelijk dat de ordening in het verkeer niet slechts een optimaliseringsvraagstuk is, maar dat politieke uitspraken mogelijkheden voor oplossingen kunnen inperken.

Een voorbeeld: Als bus en langzaam verkeer een eigen baan krijgen, wordt de fysieke ruimte voor de auto vermindert, wat er soms toe leidt dat automobilisten minder goed kunnen opschieten in het verkeer en als gevolg hiervan misschien wel verkeersovertredingen maken. Maar leidt de huidige mobiliteitsexplosie ertoe dat we massaal busbanen en fietspaden in stro-

ken voor auto's gaan veranderen? Ik denk dat de politieke prioriteiten op dit moment nog anders liggen.

Bezie ik de Roethof-criteria dan vragen zulke vage begrippen als het gros, redelijkerwijs, vrijwillig navolgen om nadere uitwerking, anders leidt toepassing van deze criteria tot langdurige en weinig vruchtbare discussies.

Ook heb ik er behoefte aan dat de politieke criteria geëxpliciteerd worden. Ik kan mij voorstellen dat de speerpunten van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid hierbij gebruikt gaan worden, en de hoofddoelstellingen van een Structuurschema Verkeer en Vervoer (al-dan-niet in gewijzigde vorm). Hierbij ben ik het niet eens met de Commissie Roethof, als zouden er aan de ordening in het verkeer geen enkele ethische norm ten grondslag liggen en er slechts sprake zou zijn van een ordeningsprobleem. Ik acht het geen schade toebrengen aan anderen en het beschermen van zwakken in de verkeerssamenleving wel degelijk ethische normen. Deze laatste norm is bijvoorbeeld politiek vertaald in verkiezingsprogramma's van vrijwel alle politieke partijen door hoge prioriteit toe te kennen aan de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Herziening van het huidige RVV zou één van de mogelijkheden zijn om tot een kwalitatief betere verkeersordering te komen. Hierbij ligt het voor de hand de vier toetsingscriteria van Roethof, welke door de Regering inmiddels onderschreven zijn, als maatstaf te gebruiken.

De opstellers van het RVV doen dat niet. Ze komen zelf tot een conclusie dat de bezwaren die tegen het RVV 1966 en de toepassing van de verkeers-tekens worden aangevoerd niet in hoofdzaak de individuele regel of het in het concrete geval het toegepaste teken betreffen, maar dat het veeleer de omvang van het regel- en tekenbestand betreft, welke de totaliteit van de wetgeving onhelder en onduidelijk maakt.

Mocht dit al waar zijn, en bewijs ervoor lijkt me moeilijk te leveren - het tegendeel bewijzen trouwens ook - dan nog acht ik de conclusie die eruit getrokken wordt, namelijk dat daarom niet ieder RVV-onderdeel getoetst hoeft te worden, bijvoorbeeld aan de Roethof-criteria, een wel erg gemakkelijke. Mij lijkt dat de vakwereld in de naaste toekomst die toetsing dan maar moet uitvoeren. Deze dag is als start van die discussie te zien.

TOETSING VAN HET RVV 1990

Voor het ogenblik kunnen de consequenties van het RVV voor de verkeersveiligheid op vier niveaus worden aangegeven:

- uitgangspunten;
- uitwerking van die uitgangspunten in concrete wetgeving;
- flankerend beleid voor de wegbeheerder via het Besluit Administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het BABW;
- flankerend beleid voor de weggebruiker.

Van het flankerend beleid zijn nog slechts contouren zichtbaar, maar ze zijn volstrekt essentieel bij de beoordeling van de werking van het RVV. Een oordeel vandaag kan dus slechts voorlopig zijn en gebaseerd zijn op beide eerste punten: de uitgangspunten en de uitwerking hiervan in de concrete wetgeving.

Twee uitgangspunten worden door de opstellers van het RVV 1990 als cruciaal aangemerkt:

- de weggebruikers zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en de doorstroming;
- juridische regels zijn slechts aanvaardbaar als alternatieven ontbreken.

Het eerste is als deregulering aan te merken, het tweede als decriminalisering. Geelhoed en Roethof zijn op hun wenken bediend.

Bij mij leefde nooit zo het gevoel dat iemand anders dan ikzelf verantwoordelijk was voor mijn eigen veiligheid of dat ik die verantwoordelijkheid ergens anders had kunnen leggen. Het gaat tenslotte om mijn lijf en leden. Ik heb wel de idee dat wetgever en wegbeheerder zich mede verantwoordelijk voelden voor mijn veiligheid en zich daar ook naar gedroegen. Ik verwacht dat het bevoegde gezag mij helpt door "onverwachte" gebeurtenissen zoveel mogelijk te voorkomen, en als ze toch plaatsvinden, deze aan te kondigen. De hele reeks "waarschuwingsborden" zijn hiervoor bedoeld, de signalering bij werken in uitvoering eveneens.

Ik heb wel eens de indruk dat het bevoegde gezag iets te naïef is, iets te behulpzaam en ons weggebruikers voor nogal dom houdt.

## HET RVV ALS MIDDEL TOT GEDRAGSBEÏNVLOEDING

Bekijk ik de formuleringen van de beide uitgangspunten dan ben ik het er op zichzelf mee eens. Maar zo geformuleerd lijkt het op het bordje schoonvegen van Haagse juristen en wordt de zwarte piet gelegd bij verkeerskundigen en bij de politiek. Ik pleit voor een meer opbouwende formulering welke recht doet aan een gezamenlijke verantwoordelijkheid van wegbeheerder, wetgever en -handhaver en verkeersdeelnemers, uitgaande van het motto: "wat overbodig is saneren, wat overblijft conserveren". Centraal in mijn voorstel staat: "vergroten van voorspelbaarheid in het verkeer en daardoor verlichten van de taak van weggebruikers". De gedachtengang gaat als volgt:

Verkeerswetgeving probeert gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. De mate van succes wordt bepaald door:

- factoren die te maken hebben met bekendheid, begrip en het kunnen toe-  
passen van regels;
- factoren die bepalen in hoeverre men bereid is regels toe te passen;
- factoren die samen te vatten zijn onder de kern afschrikking door dreiging met straf.

Verkeerswetgeving en de daarbij behorende dreiging met straf is slechts één van de mogelijkheden om gedrag te beïnvloeden en geen mogelijkheid die als meest effectieve of efficiënte te boek staat.

Onderzoekresultaten ondersteunen het bij het RVV 1990 gekozen uitgangspunt dat infrastructurele voorzieningen meer vermogen dan regels en tekens en gewenst gedrag kunnen afdwingen. Hierbij zie ik zeker een rol voor verkeerseducatie, maar niet als middel om een onlogische verkeersomgeving meer logisch te laten lijken.

Infrastructuur en wetgeving, wellicht ondersteund met educatieve maatregelen, en logisch op elkaar afgestemd, moeten het wegverloop, de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers en hun gedrag voorspelbaar maken. Weggebruikers moeten via ervaring leren welke verkeerssituaties verwacht mogen worden. In deze gedachtengang zou een zo beperkt mogelijk aantal standaardsituaties in het verkeer nagestreefd moeten worden, waardoor de kans vergroot wordt dat weggebruikers echt kunnen leren.

Aanvullend en ondersteunend hierop kunnen regels en tekens toegepast worden. Lopen fysieke vormgeving en regelgeving uiteen dan wordt dit door de weggebruiker afgestraft. Ze overtreden de regel en eerbiedigen de bedoelingen van de regelgever niet.



Overigens blijkt het door de vormgeving van de weg opgebouwde verwachtingspatroon dominant en niet de aanwezige borden of tekens. Onderzoekresultaten wijzen dan ook uit dat veel borden niet opgemerkt blijken te worden.

Ik wil in dit verband waarschuwen voor de te snelle conclusie dat, omdat uit enquêtes onder weggebruikers blijkt dat borden niet opgemerkt worden, ze ook maar moeten worden weggehaald.

Het effect van regels en tekens ligt niet alleen in de directe beïnvloeding van het gedrag, zoals snelheidsaanpassingen, voorrangsgedrag, stoppen etc., maar kan ook bestaan uit verbetering van het kijkgedrag, verhoging van de attentie en een motorische en mentale preparatie op een handeling.

Een eenvoudig model laat zien langs welke fasen in de verkeerstaak regels en tekens gedrag kunnen beïnvloeden. In dit model zijn vijf fasen onderscheiden.

De eerste fase is waarnemen: het opmerken, lezen en begrijpen van de omgeving en het overig verkeer.

In de tweede fase worden op basis van de waarnemingen verwachtingen gevormd omtrent enerzijds de omgeving, inclusief het overige verkeer en anderzijds het eigen gedrag.

De derde fase kan als evaluatie worden aangemerkt, het vormen van verwachtingen omtrent de consequenties indien het gedrag in de omgeving gerealiseerd wordt.

De vierde fase is een beslisfase: namelijk het kiezen van een nieuw gedragsalternatief als de verwachte consequenties van het verwachte gedrag in de verwachte omgeving niet acceptabel zijn.

De vijfde en laatste fase betreft de handeling, het uitvoering geven aan de gedragsinstructie.

Richt ik me dan op de gedragsbeïnvloeding via verkeersborden, dan grijpen ze steeds in een deelfase in, bijvoorbeeld:

- waarnemen: attentieborden;
- voorspellen van de omgeving: waarschuwingsborden;
- evalueren: slipgevaar;
- beslissen: alle gebods- en verbodsborden;
- handelen: borden als "bij brug open motor afzetten".

De borden welke ingrijpen in het beslissingsproces zijn in het kader van de herziening RVV met name aan de orde.

Sommige ge- of verboden houden een onvoorwaardelijke gedragsinstructie in, bijvoorbeeld snelheidslimieten: is het nat of droog, overdag of 's nachts, druk of stil; je mag niet sneller dan de aangegeven limiet.

Andere trachten een voorwaardelijke gedragsinstructie op te leggen, zoals bijvoorbeeld voorrangsborden: als er kruisend verkeer nadert, afremmen of stoppen.

Nu laten onderzoekresultaten zien dat borden met een onvoorwaardelijke gedragsinstructie door weggebruikers nauwelijks worden geaccepteerd.

Pas wanneer de consequenties van niet-opvolgen duidelijk aanwezig zijn en ook een persoonlijk karakter hebben, worden de instructies opgevolgd.

Indien die consequenties niet aanwezig zijn dan worden ze hoogstens opgevat als voorwaardelijke gedragsinstructies in de zin van verhoogde aandacht.

Men kan zich de vraag stellen of de ervaren weggebruiker die "natuurlijk" gedrag vertoont de onvoorwaardelijke gedragsinstructie niet altijd als voorwaardelijk zal opvatten. Als deze gedachtengang juist blijkt, dan moet dit consequenties inhouden voor een RVV, in ieder geval volgens Roethof, en volgens mij ook.

Indien de kans op vóórkomen bij voorwaardelijke gedragsinstructies zo laag is dat deze door de weggebruikers als praktisch nihil wordt gezien, dan kan zelfs de attentieverhogende werking van zo'n bord verdwijnen. In die omstandigheid is te overwegen het hele bord maar te laten verdwijnen.

Er is de nodige wetenschappelijke kennis om de beide eerste Roethof-criteria inhoud te geven. Mij baserend op verschillende auteurs kom ik tot de conclusie dat de effectiviteit van regels en tekens vergroot wordt als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- De regel of het teken moet in overeenstemming met de omgeving zin; daartoe moet een regel of een teken verenigbaar zijn met andere regels of tekens en geen concurrerende verwachtingen met de omgeving oproepen.
- De regel of het teken dient bijtijds waargenomen, "gelezen" en "begrepen" te worden, daartoe dient een regel of teken eenvoudig en helder gedefinieerd te zijn.
- De regel of het teken moet geloofwaardig zijn; daartoe dient een regel of teken als doeltreffend en relevant voor de verkeersveiligheid en/of de doorstroming worden gezien, een redelijkheidsgrondslag hebben, en de consequenties zeer waarschijnlijk zijn.

- De regel of het teken moet een gedragsinstructie inhouden; dit houdt in dat het gewenste gedrag duidelijk moet kunnen worden omschreven, dat kan worden waargenomen of andere weggebruikers zich eraan houden en dat het gewenste gedrag aantrekkelijk wordt gemaakt.
- De regel of het teken moet een zodanige vorm hebben dat naleving kan worden bewerkstelligd; daartoe dienen de regel of het teken bij voorkeur op sociale aanvaarding te zijn gebaseerd, mag naleving niet als uiterst moeilijk ervaren worden en in principe beïnvloedbaar zijn door toezicht.

Hiermee heb ik een poging gedaan de beide eerste toetsingscriteria van Roethof inhoud te geven. Zo geconcretiseerd lijken ze me bruikbaar ter toetsing van RVV-onderdelen, en later bij toepassing van regels en tekens in de praktijk.

#### EEN AANTAL VRAGEN BLIJVEN

Het voert op dit moment te ver in te gaan op concrete onderdelen van het RVV. Maar ik heb wel een aantal vragen:

1. Uit het MPV blijkt dat de jonge, beginnende verkeersdeelnemer een relatief groot aandeel heeft in de verkeersonveiligheid en relatief hoge risico's loopt.

In het kapstokartikel 3 waarin staat dat het verboden is zich zodanig te gedragen dat hierdoor gevaar wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, blijkt uit de toelichting dat men "in beginsel uitgaat van de kennis en ervaring van de gemiddelde weggebruiker". Vallen genoemde groepen hiermee uit de boot? En hoe speelt het RVV 1990 in op de vergrijzende samenleving?

2. De eerste keer dat ik met de auto het Verenigd Koninkrijk bezocht, heb ik zonder het mij bewust te zijn, dagen rondgereden zonder te weten of van rechts dan wel van links komend verkeer voorrang had. Heeft iemand dezelfde ervaring? Maar dit vraagstuk leeft in het Verenigd Koninkrijk niet, omdat de voorrang per locatie geregeld is. Via roundabouts, via stop signs of yield signs. Het leek er op dat zoiets ook in Nederland zou gaan gebeuren. Maar onze nationale geldzorgen hebben daar vooralsnog een stokje voor gestoken, hoor ik.

Toch blijft de voorrang per locatie regelen en via het wegbeeld ongelijk-

waardigheid accentueren - dan wel, indien gewenst, juist gelijkwaardigheid - een uit veiligheidsoogpunt gewenst streven. Het zou tragisch zijn als dit uitstekende onderdeel van het RVV vlak voor de finish zou sneuvelen.

3. De problematiek van de bromfiets kan niet echt worden opgelost zolang we niet bij machte zijn het opvoeren van bromfietsen uit de wereld te helpen. De voorgestelde verhoging van de maximum snelheid tot 40 km/uur voldoet, zonder aanvullende maatregelen, naar ik vrees niet aan het eerste toetsingscriterium van Roethof. Bovendien verwacht ik niet veel goeds van de combinatie rechtsaf door rood en een verhoging van de maximum snelheid.

4. Het snelheidslimietenregime dat in essentie ongewijzigd blijft (mij hoort u niet over de problematiek op autosnelwegen), zal gekenmerkt worden door zeer veel overtredingen zolang weg en wet niet bij elkaar gebracht worden en bijvoorbeeld de ongelukkige koppeling tussen limietgrenzen en bebouwde-komgrenzen blijft bestaan. Te vrezen is dat de betekenis van deze borden zal blijven "als er politiecontrole is, langzamer rijden, anders niet". Ook voor dit onderwerp zal het nodige flankerend beleid geboden zijn.

5. Hoe leg ik aan mijn dochter van 6 jaar uit dat door rood voetgangerslicht lopen wel verboden is, maar niet zo erg verboden?  
Ik vrees dat dit net zo moeilijk is uit te leggen als groen voetgangerslicht is eigenlijk niet groen, maar een beetje groen. Wie helpt mij dit uit te leggen?

#### SLOT

Ik vat samen. Er is alle aanleiding een RVV te herzien: de massamotorisering, het onmetelijke aantal overtredingen, vereisen dat de kwaliteit van de verkeersordering verbeterd wordt.

Een herziening van het RVV alleen zal hierbij niet de oplossing kunnen zijn. Flankerend beleid, zoals dat genoemd wordt, ten aanzien van wegbeheerders en weggebruikers bepaalt uiteindelijk het welslagen van de operatie. Het RVV is slechts als voorwaardenscheppend te beschouwen. Zolang onvoldoende zicht bestaat op dit flankerend beleid laat een eindoordeel zich niet geven.

In mijn bijdrage heb ik geformuleerd welke gedachte leidend zou kunnen zijn bij de herziening van het RVV. De samenhang tussen weg en wet dient logisch te zijn, deze samenhang moet voorspelbaarheid van verkeerssituaties bewerkstelligen, waarbij ik het eens ben met de RVV-opstellers dat het primaat bij de weg, de infrastructuur ligt. De verantwoordelijkheid leggen bij de weggebruiker en niet de gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruiker, en het bevoegde gezag als uitgangspunt nemen, lijkt me niet meer dan lippen dienst bewijzen aan Geelhoed, in strijd met de realiteit en de veiligheid niet ten goede te komen.

De beide eerste Roethof-criteria ter algemene toetsing van regels en tekens heb ik nader ingevuld. Ik heb een aantal functionele eisen genoemd waaraan regels en tekens moeten voldoen willen ze effectief gedrag beïnvloeden. Daarbij hoe specifiek, hoe effectiever, en hier lijkt een spanning te bestaan met de RVV 1990-oriëntatie "minder specifiek regelen".

Verder heb ik een aantal vragen die nog beantwoording vergen.

Hoewel deze bijdrage zich kenmerkt door een kritische toon, laten de verschillende concept RVV's 1990 zien dat de RVV-opstellers met de nodige kennis en kunde gewapend zich een weg proberen te banen tussen verstandige uitgangspunten en wenselijke doelen enerzijds en de barre werkelijkheid anderzijds, daarbij gemangeld tussen eigenwijze adviseurs, belangengroepen, zwaarwichtige commissies, het bestuursaccord tussen Rijk en gemeenten en gebrek aan geld. In het begin heb ik me afgevraagd: leidt wijziging van het RVV, indien strikt de Roethof-criteria gehanteerd worden niet tot een verslechtering van de verkeersonveiligheid.

De meest recente concepten voor een nieuw RVV hebben die angst bij me weggenomen: er verandert niet zo veel in het verkeer. Zo langzamerhand komt een andere zorg bij me boven. Is hier niet sprake van een gemiste kans? Kortom, wij zijn er nog niet. En 1990 is al gauw, zeker volgens wetgevers.

Ik dank u voor uw aandacht.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Deregulering van Overheidsregelingen. Tweede Kamer, 1983-1984, 17931, nr. 9. 1984.

Gundy, C.M. (1983). Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-83-32. SWOV, Leidschendam, 1983.

Interimrapport van de Commissie kleine criminaliteit, Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1984.

Koornstra, M.J. (1987). Orde en veiligheid in het verkeer. In: Bundel over het thema "Orde en veiligheid" van de Raad voor het Binnenlands Bestuur (in druk).

Noordzij, P.C. (1987). Verkeerswetgeving, -gedrag en -veiligheid. Werkgroep Veiligheid, Rijksuniversiteit Leiden, 1987 (concept).

SWOV (1975). Gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Publikatie 1975-4N. SWOV, Voorburg, 1975.

Veling, I.H. (1985). Gedragsbeïnvloeding door verkeersborden; literatuuronderzoek. TT 85-12. Traffic Test, Veenendaal, 1985.

Diverse concepten van het RVV 1990.

