

COMMENTAAR OP HET VOORONTWERP RVV 1990

R-88-22

Drs. P.C. Noordzij

Leidschendam, 1988

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## INLEIDING

De tekst van het Voorontwerp RVV 1990 is eind oktober 1987 openbaar gemaakt. Dit commentaar is opgesteld ten behoeve van de vergadering van de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid (PCGV) op 24 november 1987.

Het gaat de SWOV vooral om de vraag of wijzigingen van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens ertoe bijdragen dat het gedrag van verkeersdeelnemers veiliger wordt, of tenminste even veilig blijft. De kennis en opvattingen over de samenhang tussen verkeerswetgeving, het gedrag van verkeersdeelnemers en de veiligheid daarvan is onlangs vastgelegd in een rapport van de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden. Hiermee kan worden nagegaan of de mogelijkheden die er lijken te zijn om met wijzigingen van het RVV de verkeersveiligheid te verbeteren in het voorontwerp zijn toegepast. Ook daarop is gelet bij het opstellen van dit commentaar.

Gezien de korte termijn waarop het commentaar destijds moest worden opgesteld is dit beperkt tot hoofdzaken.

Hieraan voorafgaand wordt eerst een samenvatting gegeven van de belangrijkste achtergronden en bedoelingen van het RVV 1990.

## ACHTERGRONDEN EN BEDOELINGEN

In de Nota van Toelichting zijn de achtergronden en bedoelingen van het RVV 1990 te vinden. In tegenstelling tot het RVV 1966 gaat het RVV 1990 er van uit dat er niet voor iedere denkbare situatie een regel moet zijn. De opzet is dat verkeersdeelnemers zelf zorgen voor een verantwoord gedrag uit oogpunt van veiligheid en doorstroming. Volgens de toelichting bevat het RVV 1990 de basisregels waarin in beginsel onder alle omstandigheden voldaan moet worden. Dat zijn regels voor situaties waarin verkeersdeelnemers niet zelf kunnen weten welk gedrag gewenst is en regels die zo essentieel zijn dat ze niet individueel ingevuld mogen worden. Verder bevat artikel 3 de algemene norm voor goed verkeersgedrag, waarbij uiteindelijk de rechter moet vaststellen of gedrag in een concreet geval onaanvaardbaar is. Dit artikel heeft een ruimer bereik dan de open normen uit het RVV 1966. Daar staat tegenover dat andere bepalingen uit het RVV 1966 zijn vervallen. Daarop wordt toegelicht dat tegen gedrag dat volgens deze vervallen bepalingen strafbaar was, in beginsel niet op grond van artikel 3 kan worden opgetreden.

Een ander uitgangspunt van het RVV 1990 is dat wettelijke regels een laatste middel vormen bij gebrek aan betere middelen. Waarschuwingen of adviezen kunnen betere middelen zijn, maar vooral fysieke voorzieningen om het gedrag van verkeersdeelnemers te sturen genieten de voorkeur. Deze voorzieningen worden door wegbeheerders aangebracht en onderhouden. Van deze wegbeheerders wordt ook verwacht dat zij een zuinig gebruik maken van regels en tekens. De bepalingen die in het RVV 1966 stonden over het gebruik van regels en tekens door wegbeheerders, zijn vervangen door het Besluit Administratieve Bepalingen Wegvervoer (BABW). De wegbeheerders mogen voor het beschermen van milieubelangen in de toekomst wel borden toepassen met een zonale werking, waarmee de toegang van voertuigen worden beperkt. De Nota van Toelichting stelt dat het RVV 1990 een aanzienlijke vermindering en vereenvoudiging van voorschriften betekent. Op grond daarvan wordt verwacht dat de overblijvende regels en tekens beter zullen worden nageleefd. Van deze regels staat vast dat overtreding gemakkelijk te constateren is. Hoewel belang gehecht wordt aan de handhaving van de regels wordt verwacht dat de werklast van politie en justitie minder wordt.

## DE INHOUD VAN HET RVV 1990

Bij vergelijking van het RVV 1966 en het RVV 1990 moet worden vastgesteld dat het RVV iets minder bepalingen heeft. Toch is het RVV een tussenvorm tussen aan de ene kant de meest wezenlijke regels en aan de andere kant een duidelijk en volledig geheel van aanwijzingen voor het gedrag van verkeersdeelnemers. Wezenlijke regels waaraan in ieder geval strafdreiging verbonden moet worden zijn er maar weinig. Het gaat dan bijvoorbeeld (afgezien van een algemene regel zoals artikel 3) om een verbod tot het gebruik van weggedeelten bestemd voor andere verkeersdeelnemers of voor een andere rijrichting, tot het negeren van een rood verkeerslicht, tot het negeren van een maximum snelheid, tot het niet dragen van een autogordel. Vrijwel alle overige regels kunnen worden gevangen in enkele algemene gedragsregels die de bedoelingen van het verkeersgedrag aangeven en/of in een omvangrijk geheel van gedragsaanwijzingen per verkeerssoort, wegsoort en verkeerssituatie. Hierbij is strafdreiging misschien wenselijk, maar niet dwingend. Wel moeten verkeersdeelnemers aansprakelijk gesteld kunnen worden voor schade onder verwijzing naar deze regels en aanwijzingen. De overige regels en aanwijzingen zijn misschien minder wezenlijk, maar wel nodig om duidelijk te maken welk gedrag van verkeersdeelnemers gewenst wordt. Het RVV heeft meer gezag dan andere vormen waarin die regels kunnen worden aangeboden. De keuze voor een beperkt RVV betekent dat daarvoor goede redenen moeten zijn, omdat van regels in het RVV meer naleving en dus meer veiligheid verwacht mag worden. Ook betekent zo'n keuze dat er veel zorg besteed moet worden aan de wijze waarop de overige regels en aanwijzingen die niet in het RVV terecht komen worden gepresenteerd en vormgegeven. Zonder een uitwerking hiervan is ook de werking van een beperkt RVV niet goed te beoordelen.

Zoals eerder is opgemerkt vormt het voorontwerp geen echt beperkt RVV. Dat betekent dat toch weer veel regels zijn opgenomen, zonder dat er een onderscheid gemaakt is tussen belangrijke en minder belangrijke regels.

De voorgaande tekst bevat een verborgen voorstel om de inhoud van het RVV opnieuw te bezien met de mogelijkheid ook regels op te nemen waarvan overtreding niet strafbaar is, maar waarmee toch een veiliger verkeersgedrag te verwachten is. Dat voorstel verdient ook al overweging omdat de inhoud van het RVV 1990 niet geheel voldoet aan het eigen uitgangspunt. Er zijn

nog steeds veel artikelen. Er zijn tegenover het RVV 1966 enkele nieuwe gedragsbependingen binnengeslopen (Hfdst. II, par. 3, art. 62.1 en 85). Voor de hand liggende mogelijkheden om artikelen verder te vereenvoudigen zijn blijven liggen. Hiervan volgen enkele voorbeelden.

- Volgens artikel 4 moeten bestuurders zoveel mogelijk rechts houden. Daarmee lijkt het overbodig om in artikel 13 op te nemen dat inhalen links moet en om daarop weer allerlei uitzonderingen te moeten maken (art. 13.2/4, 14.1 en 54).

- De artikelen 15, 16 en 17 gaan alle drie over inhalen. Deze artikelen zijn te vereenvoudigen tot het toestaan van het gebruik van het weggedeelte voor tegemoetkomend verkeer bij het inhalen behalve bij kruisingen, spoorwegovergangen en oversteekplaatsen.

- De artikelen 19, 27.1, 36.2 en 55 zijn verbijzonderingen van het algemene verbod ander verkeer zonder noodzaak te belemmeren (art. 36). Het valt te overwegen deze te laten vervallen onder verwijzing naar artikel 3.

- Artikel 30 heeft dezelfde strekking als artikel 29, namelijk: op parkeerplaatsen mag worden geparkeerd met in achtneming van de aanwijzingen op tekens.

Ook de verkeerstekens in de bijlage vormen onderdeel van het RVV. Het is overduidelijk dat een groot deel van deze tekens geen verboden of geboden betreffen, maar nuttige aanwijzingen. Volgens het uitgangspunt horen deze tekens niet in het RVV.

Tenslotte wordt opgemerkt dat bij nader inzien overtreding van artikel 82 (oversteken bij rood licht) niet strafbaar is gesteld en in dat opzicht dus een uitzondering vormt.

Een ander voorstel is om samen met het RVV uitwerking te geven aan teksten en middelen om aan te geven welk gedrag van verkeersdeelnemers gevraagd wordt onder alle omstandigheden. Deze teksten en middelen kunnen gebruikt worden bij de voorlichting, opleiding en examinering van verkeersdeelnemers. Over de inhoud van deze teksten mag geen verschil van mening bestaan ook al zou deze inhoud slechts gedeeltelijk afkomstig zijn uit een (beperkt) RVV. Ook bij het gedrag zoals beschreven in deze teksten is het in beginsel dus niet de bedoeling dat er een individuele invulling aan wordt gegeven.

### WELK GEDRAG IS STRAFBAAR?

Hoewel het RVV 1990 minder regels heeft dan het RVV 1966 staat daarmee nog niet vast of er ook minder beperkingen gelden voor het gedrag van verkeersdeelnemers. Om dat goed te beoordelen moet duidelijk zijn welk gedrag een overtreding is. In een aantal gevallen is dat niet zo. Soms blijkt pas uit de artikelsgewijze toelichting welke overtreding er met een artikel bedoeld wordt (Hfdst. II, par. 2 en par. 22), of een artikel uitzonderingen toestaat (art. 22. 1b) of het ontbreken van een bepaling uit het RVV 1966 betekent dat het gedrag toch strafbaar blijft. In de artikelsgewijze toelichting wordt regelmatig verwezen naar artikel 3 om aan te geven dat gedrag toch strafbaar blijft (art. 5, 27, 48, 52, 56).

In de algemene toelichting staat dat artikel 3 in beginsel niet moet worden toegepast ter vervanging van bepalingen uit het RVV 1966 die zijn verval- len. Voor verkeersdeelnemers is het daarmee onduidelijk geworden wat de rol van artikel 3 is en hoever zij mogen gaan bij het zelf invullen van hun ge- drag.

Bij andere artikelen is wel duidelijk wat bedoeld wordt, maar biedt de let- terlijke tekst ruimte voor een andere uitleg (art. 2, 52, 56.1, 63).

Een ander punt is dat de opbouw van het RVV enigszins ingewikkeld is, waar- door het zelfs voor deskundigen lastig is per geval of situatie uit te maken of en volgens welke regels een gedraging wel of niet is toegestaan. Dat komt onder meer omdat artikel 1 met een groot aantal begripsbepalingen nodig is om per artikel te weten wat bedoeld wordt, omdat in een aantal ge- vallen de artikelsgewijze toelichting nodig is, omdat uitzonderingen op artikelen op heel andere plaatsen staan dan de regel waarop een uitzonde- ring wordt gemaakt.

Het RVV is zo geordend dat aanwijzingen (Hfdst. II) gaan boven verkeerste- kens (Hfdst. III en Bijlage), die gaan boven verkeersregels. Artikel 58 over voorrangsvoertuigen moet bedoeld zijn om boven verkeerstekens en an- dere regels te gaan, maar dat blijkt niet uit een tekst.

Binnen de regels moeten uitzonderingen gaan boven de algemene regels. Een deel van de uitzonderingen is terug te vinden in de paragrafen 18 en ver- der, waar onderscheid wordt gemaakt naar wegsoort. Maar gedeeltelijk ge- beurt dat ook al in voorafgaande paragrafen, waarin ook uitzonderingen

worden gemaakt naar verkeerssoort of anderszins. En tenslotte gaat artikel 3 boven alle overige bepalingen.

Hoewel het RVV in de eerste plaats bedoeld is voor juristen, zijn ook zij gebaat bij een zodanige opbouw van het RVV dat eenvoudig nagegaan kan worden welk gedrag per geval of situatie een overtreding is. Bovendien blijkt uit de toelichting dat toch ook verkeersdeelnemers zelf de regels zouden moeten begrijpen en het RVV zouden moeten kunnen gebruiken.

Dat leidt tot het voorstel om duidelijk samen te vatten welk gedrag een strafbare overtreding oplevert (en daarop het RVV nog eens opnieuw te bezien) en een soort handleiding op te stellen om snel en eenvoudig te kunnen nagaan welk gedrag per geval of situatie een overtreding is (en te bezien of de opbouw van het RVV daaraan kan worden aangepast).



## WEGBEHEERDERS

In de toelichting op het RVV 1990 wordt er op twee punten een belangrijke plaats toebedacht aan wegbeheerders. Deze moeten een zuinig gebruik maken van regels en tekens. Het BABW is bedoeld om daar toezicht op te houden. Dit BABW regelt voornamelijk de gang van zaken bij de beslissing om tekens te plaatsen. Voor een beperkt aantal borden en verkeerslichten geeft de minister voorschriften voor de gevallen waarin deze mogen worden toegepast. Er is dus geen verplichting om in bepaalde gevallen tekens te plaatsen. Er is dus nog een grote mate van vrijheid voor wegbeheerders. Het plaatsen van borden met aanwijzingen is geheel vrijgelaten. Het tweede punt betreft de voorkeur voor fysieke voorzieningen boven het gebruik van regels en tekens. Ook dat is een zaak van wegbeheerders. De toelichting op het RVV geeft niet aan welke middelen gebruikt zullen worden om het toepassen van fysieke voorzieningen te bevorderen en te sturen.

Gezien de eerste reacties van gemeenten op het voorontwerp valt niet te verwachten dat zij aan eventuele plannen op dit gebied met genoeg meewillen werken. Toch lijkt de werking van wettelijke regels voor het verkeersgedrag meer bepaald te kunnen worden door het ontwerp en de inrichting van de weg dan door de inhoud en vorm van een reglement. Het zou daarom voor de bevordering van de verkeersveiligheid hoogst wenselijk zijn als naar aanleiding van het RVV 1990 maatregelen ontwikkeld zouden worden om wegbeheerder er toe te brengen fysieke voorzieningen en tekens toe te passen die volgens de tegenwoordige kennis het meest veilig zijn. Daarbij is niet alleen van belang dat de voorzieningen zijn afgestemd op de situatie, maar vooral dat er uniformiteit wordt bereikt tussen gelijksoortige situaties en tussen wegbeheerder. Onderwerpen die daarvoor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld de toepassing en werking van verkeerslichten, de toepassing van voorrangstekens en verkeerspleinen, van fietspaden en -stroken, van oversteekplaatsen, 30 km-gebieden en erven en andere plaatselijke snelheidslimieten. Kennis over het gedrag van verkeersdeelnemers wettigt de veronderstelling dat deze uniformiteit belangrijk bijdraagt aan de naleving van de verkeersregels en de verkeersveiligheid.

Uit de toelichting per artikel blijkt dat verschillende bepalingen uit het RVV 1990 tot gevolg hebben dat daarvoor nieuwe tekens geplaatst moeten wor-

den (Hfdst. II, par. 2, par. 40, art. 76). Daar staat tegenover dat bij het aanbrengen van voorrangstekens volstaan kan worden met haaietanden (zonder borden). Borden mogen in het vervolg ook worden geplaatst ter bescherming van milieubelangen. Merkwaardig is dat artikel 3 van het RVV geen melding maakt van dit belang. Juist als een beroep wordt gedaan op de bereidheid van verkeersdeelnemers de bepalingen na te leven, vraagt dat om uitleg van en instemming met de doeleinden van die bepalingen. Overigens zullen de doeleinden samenhangen met de wegsoort en het gebied. Als de inrichting van wegen en gebieden duidelijk maakt wat die doeleinden zijn zullen verkeersdeelnemers daar eerder begrip voor hebben en is een betere naleving van de regels te verwachten. Een duidelijke keuze van doeleinden houdt in dat aangegeven wordt welke verkeerssoorten worden beschermd en bevoordeeld tegenover andere verkeerssoorten waaraan extra beperkingen worden opgelegd. Ook hier geldt dat uniformering van belang is.

Deze overwegingen geven aanleiding tot het voorstel om samen met het RVV maatregelen te ontwikkelen waarmee bevorderd wordt dat wegbeheerders gelijke doeleinden nastreven en op gelijke wijze fysieke voorzieningen en tekens toepassen.

## NALEVING EN HANDHAVING

De bereidheid tot het naleven van verkeersregels hangt onder meer samen met een erkenning van het doel en belang van de regels. Op dit punt zouden geen misverstanden mogen bestaan. Ook moeten de doelen zodanig gekozen en gepresenteerd worden dat verkeersdeelnemers ermee kunnen instemmen, ook al is naleving niet steeds in het eigen belang. Eén van de mogelijkheden om dat te bereiken is het opnemen van een uitgebreid artikel aan het begin van het RVV met algemene regels waarmee wordt aangegeven wat van verkeersdeelnemers verwacht wordt. Door aan deze regels geen strafbepaling te verbinden zou de formulering eenvoudig en begrijpelijk gehouden kunnen worden.

Ondanks de bedoelingen van het RVV 1990 zijn er bepalingen waarvan te verwachten valt dat het aantal overtredingen aanzienlijk zal zijn (art. 20, 25, 29, 32, 62, 66), omdat dat ook in het verleden al zo was. Verder zijn de beschrijvingen van het gedrag bij voetgangersoversteekplaatsen en bij het verlenen van voorrang blijkens de toelichting zodanig verscherpt dat in de toekomst bij gelijkblijvend gedrag vaker sprake zal zijn van een overtreding. Zoals aangegeven staat in de Nota van Toelichting zal de politie nooit in staat zijn alle overtredingen op te sporen. De voorstellen die op het punt van handhaving gedaan worden zijn erg vrijblijvend. Er is in ruime mate kennis over de werking van politietoezicht.

Daarom kan beter worden voorgesteld om landelijke richtlijnen op te stellen voor het toezicht op de naleving van verkeersregels. Deze richtlijnen kunnen betrekking hebben op de inzet van middelen naar tijd, plaats en soort overtreding en naar de vorm van het toezicht.

## BELANGRIJKE WIJZIGINGEN

### Bromfietsers

Met artikel 7 wordt aan wegbeheerder de mogelijkheid geboden bromfietsers van het fietspad te weren. De belangrijkste overweging is daarbij de hinder die bromfietsers bezorgen aan fietsers. De gevolgen daarvan voor de veiligheid van de bromfietsers zelf lijken niet diepgaand te zijn overwogen. Een aparte behandeling van bromfietsers is op zichzelf aan te bevelen. Het gedrag van bromfietsers en als gevolg daarvan het ongevallenspatroon van bromfietsers is geheel anders dan dat van fietsers. Ook is aangetoond dat het gebruik van fietspaden binnen de bebouwde kom niet bijdraagt tot verhoging van de veiligheid van de bromfietsers. Wanneer bromfietsers gebruik moeten maken van de rijbaan terwijl er een fietspad is, kan dat toch problemen geven als het gedrag van het snelverkeer en de bromfietsers niet op elkaar zijn afgestemd. In de eerste plaats moeten andere bestuurders rekening houden met de mogelijke aanwezigheid van bromfietsers. Tot nu toe is de verwachting dat als er een fietspad is er geen bromfietsers op de rijbaan zijn. Die verwachting zal pas anders worden als op grote schaal bromfietsers van het fietspad geweerd gaan worden. Hier is dus weer een uniform gebruik van de regels door wegbeheerders gewenst. Vervolgens is de vraag aan de orde of bromfietsers zich als snelverkeer tussen het snelverkeer moeten mengen of zich op de rijbaan toch moeten gedragen als langzaam verkeer. In het RVV wordt deze vraag beantwoord door de maximum snelheid van de bromfietser in die situatie te verhogen tot 40 km/uur. Dat is een halfslachtige maatregel die in het midden laat of de bromfietser langzaam of snel verkeer is. Als gekozen wordt voor langzaam verkeer moet de rijbaan ruimte genoeg bieden voor het inhalen van bromfietsers door auto's en omgekeerd. Wordt gekozen voor snelverkeer dan moet ook de maximum snelheid gelijk zijn en moet de bromfiets zich op dezelfde manier gedragen als het overige snelverkeer, bijvoorbeeld wat betreft inhalen en voorrang. In dat geval moet van de bromfietsers ook een rijbewijs verlangd worden. Met de voorstellen van het RVV zijn ook problemen te verwachten bij de overgang van fietspaden in fietsstroken (of omgekeerd) en op kruispunten waar fietspaden beginnen, ophouden of doorlopen (in combinatie met de regel dat bromfietsers bij rood verkeerslicht rechtsaf mogen slaan).

Op zijn minst zouden er dus dwingende voorschriften moeten komen om het gevaar te beperken als wegbeheerders bromfietsers van het fietspad weren.

Beter zou het zijn als een samenhangend pakket van maatregelen werd ontwikkeld om bromfietzers een eigen plaats in het verkeer te geven. Als er verder niets gebeurd is niet uit te sluiten dat wegbeheerders de gemakkelijkste weg kiezen en de borden laten voor wat ze zijn. Bromfietzers worden dan gedwongen van de rijbaan gebruik te maken zonder dat per situatie zorgvuldig is nagegaan of dat verantwoord is.

#### Maximum snelheid op autosnelwegen

Het standpunt van de SWOV over verhoging van de maximum snelheid op autosnelwegen is bekend. Daarmee zijn hogere snelheden te verwachten dan bij de tegenwoordige limiet en als gevolg daarvan meer slachtoffers. Dat de tegenwoordige limiet op grote schaal wordt overtreden doet daaraan niets af. Ook bij een hogere limiet is een groot aantal overtredingen te verwachten. Recente metingen in de Verenigde Staten bevestigen de juistheid van dit standpunt. Ook is niet uitgesloten dat de snelheden op wegen van lagere orde mee omhoog gaan. Bij de voorgestelde verhoging is het dus dringend gewenst andere maatregelen te treffen om de nadelige gevolgen te beperken. Politietoezicht is één van de mogelijkheden, maar daarmee wordt een grote en langdurige inspanning gevraagd van de politie. Het gebruik van plaatselijke limieten van 100 km/uur is een andere mogelijkheid die op grote delen van het autosnelwegennet nodig zou zijn.

#### Langzaam verkeer en verkeerslichten

Er zijn twee voorstellen in het RVV 1990 die betrekking hebben op het gedrag van langzaam verkeer bij verkeerslichten. Fietzers en bromfietzers wordt toegestaan bij rood licht rechtsaf te slaan. Het oversteken bij rood voetgangerslicht is niet meer strafbaar. In het laatste geval is de regels zelf niet veranderd en is het oversteken bij rood licht dus eigenlijk nog steeds verboden. Binnen het RVV 1990 is dit de enige uitzondering waarbij overtreding van een verbod niet strafbaar is. Daardoor krijgt dit verbod een heel andere betekenis. Bovendien is uit berichten in de pers duidelijk geworden dat de overtreding niet als ernstig wordt beschouwd en zelfs overwogen werd dit gedrag toe te staan. De feitelijke bedoeling en betekenis van beide voorstellen is dus gelijk. Het gaat om overtredingen van langzame verkeersdeelnemers die met grote regelmaat begaan worden, waartegen de politie niet of nauwelijks kan optreden en die misschien niet zo gevaarlijk zijn. De gemakkelijkste oplossing is dus om dat gedrag niet meer strafbaar

te stellen. Daarbij dient overwogen te worden of dat gedrag in de nieuwe situatie misschien toch anders wordt en daarmee minder veilig. Dat laatste moet gevreesd worden. De bedoelde overtredingen worden waarschijnlijk vooral begaan in situaties die minder gevaarlijk zijn en door verkeersdeelnemers die redelijk in staat zijn dat te beoordelen. Met de bedoelde voorstellen zijn er twee ontwikkelingen te verwachten. Verkeersdeelnemers die ook nu geneigd zijn deze regels te overtreden worden minder voorzichtig en andere verkeersdeelnemers die zich nu aan de regels houden volgen het voorbeeld. Bij deze laatste groep kan het gaan om verkeersdeelnemers die minder goed in staat zijn het gevaar van de situatie en van hun eigen gedrag daarin goed te beoordelen. Het resultaat van beide ontwikkelingen zou zijn dat er meer gevaar optreedt voor zowel de betrokken verkeersdeelnemers als voor andere aanwezige verkeersdeelnemers.

In het rechtsafslaan bij rood door fietsers en bromfietsers schuilt nog een extra gevaar dat zij wel aandacht besteden aan het rijdend verkeer dat van links komt, maar daardoor te weinig aandacht hebben voor overstekende voetgangers rechts van hen. In de Nota van Toelichting wordt voorgesteld dit gevaar op te vangen door de wegbeheerders te laten bepalen in welke situaties zich dit gevaar voordoen. Daar zou dan alsnog met extra lichten het rechtsafslaan van fietsers en bromfietsers worden geregeld. Met die extra lichten zou de politie wel tegen overtredingen kunnen en willen optreden. Dit is een optimistische voorstelling van zaken. Er kan getwijfeld worden aan de mogelijkheid tot en de daadwerkelijke uitvoering van een beoordeling door de wegbeheerders van alle situaties met verkeerslichten op dat bedoelde gevaar. Er kan gewijfeld worden aan de mogelijkheid of bereidheid om extra middelen uit te trekken voor extra verkeerslichten en aan de mogelijkheid en bereidheid van de politie om op deze overtredingen toe te zien. De bestaande situatie is dat wegbeheerders moeten beoordelen of er mogelijkheden zijn om met of zonder extra voorzieningen fietsers en bromfietsers rechtsaf te laten slaan bij rood zonder dat er gevaar ontstaat. Is dat het geval dan kunnen die mogelijkheden worden benut. Uit oogpunt van veiligheid is dit een aanpak die beter is en misschien meer gestimuleerd moet worden.

Tenslotte zouden deze voorstellen uitgelegd kunnen worden als een aanmoediging om niet alleen in de bedoelde situaties, maar ook bij andere gelegen-

heden het eigen oordeel over het gevaar van voorgenomen gedragingen te volgen in plaats van de geboden van tekens. Dit is weliswaar in overeenstemming met het eerste uitgangspunt van het RVV 1990 (meer eigen verantwoordelijkheid), maar in strijd met andere bedoelingen (minder overtredingen). Het kan misschien geen kwaad de eigen verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers te erkennen ook bij het overtreden van verboden en geboden en daarmee in een aantal gevallen minder belang te hechten aan die overtredingen. Maar het aanmoedigen hiervan ligt minder op de weg van de overheid.

### SLOTOPMERKINGEN

Er zijn goede redenen om het RVV 1966 te herzien. Het Voorontwerp RVV 1990 is op een aantal punten duidelijk veranderd. Het totale aantal bepalingen is verminderd. Of dat een wezenlijke verandering van het gedrag van verkeersdeelnemers zal brengen kan worden betwijfeld. Van enkele belangrijke veranderingen moet zelfs een nadelige werking op de verkeersveiligheid gevreesd worden. Aan de inhoud en vorm van het RVV moet op onderdelen dus nog gewerkt worden. Vooral ook omdat een aantal onderdelen merkwaaardigheden vertonen die als schoonheidsfouten beschouwd kunnen worden. Ook in grote lijnen zou nog aan de inhoud en vorm gewerkt kunnen worden om een betere werking op het gedrag van verkeersdeelnemers te mogen verwachten.

De werking van het RVV op het gedrag van verkeersdeelnemers en dus op de veiligheid hangt vooral af van:

- de manier waarop de inhoud van het RVV verwerkt wordt in andere maatregelen zoals voorlichting, opleiding en examinering van verkeersdeelnemers;
- de manier waarop gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden die het RVV biedt bij maatregelen van wegbeheerders;
- de manier waarop andere maatregelen zoals het toezicht door de politie (in samenhang met vervolging van overtredingen door justitie) afgestemd worden op het RVV.

Het RVV 1990 biedt de mogelijkheid om die andere maatregelen te verbeteren en is dus een goede aanleiding om deze maatregelen (in combinatie met het RVV 1990) aan te passen en verder uit te werken.

Als dat gebeurt is een wezenlijke verbetering van het gedrag van verkeersdeelnemers te verwachten.