

OPMERKINGEN BIJ HET VOORONTWERP RVV 1990

R-89-7

Drs. P.C. Noordzij

Leidschendam, 1989

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



INHOUD

1. Inleiding
2. Algemene opmerkingen
  - 2.1. Algemene inhoud van het RVV
  - 2.2. Opbouw van het RVV
  - 2.3. Doelstelling van het RVV
  - 2.4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
3. Opmerkingen bij onderdelen van het RVV
  - 3.1. Opmerkingen bij RVV Hoofdstuk II Verkeersregels
  - 3.2. Opmerkingen bij RVV Hoofdstuk VIII Verkeerstekens
  - 3.3. Opmerkingen bij RVV Bijlage I
4. Slotopmerkingen



## 1. INLEIDING

Eind 1988 is het Voorontwerp Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 openbaar gemaakt met de mogelijkheid om tot eind januari 1989 te reageren op de inhoud daarvan. De voorbereidingen voor het RVV 1990 zijn al langer gaande en er zijn enkele gelegenheden geweest waarbij de SWOV gereageerd heeft op de toen bekende plannen. Op de versie van het voorontwerp die eind 1987 bekend was heeft de SWOV een commentaar geschreven dat is aangeboden aan de Directeur voor de Verkeersveiligheid. Dat commentaar had vooral een algemeen karakter en betrof de aard van de regels, de opbouw van het RVV en de noodzaak van ondersteuning en afstemming met andere maatregelen, evenals enkele afzonderlijke onderwerpen. Op het Voorontwerp RVV 1990 van eind 1988 zal in dit stuk opnieuw commentaar gegeven worden, gedeeltelijk omdat algemene punten uit het eerder commentaar nog steeds van toepassing zijn, gedeeltelijk omdat de laatste tekst op verschillende punten veranderd is en daarmee aanleiding vormt voor nieuwe opmerkingen. Maar het commentaar in dit stuk is vooral aanzienlijk uitgebreid vanwege opmerkingen over afzonderlijke onderdelen van het RVV 1990.

De SWOV hecht groot belang aan de betekenis, de vorm en de inhoud van het RVV voor de verkeersveiligheid. Weliswaar kan er lang over gepraat worden of de inhoud van het RVV rechtstreeks van invloed is of kan zijn op het gedrag van verkeerdeelnemers. Maar vast staat dat de verkeersregels de ondergrond vormen van allerlei maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. In ieder geval is het RVV de enige gezaghebbende tekst waaraan het gedrag van verkeersdeelnemers getoetst kan worden. Dat er behoefte is aan een herziening van het oude RVV uit 1966 is duidelijk. Het verkeer is de laatste tientallen jaren sterk veranderd. Dat geldt zowel voor de omvang en samenstelling van het verkeer, als voor de omvang en vormgeving van het wegennet. Ook het grote aantal overtredingen van de regels uit het oude RVV en de zorg daarover vormen aanleiding om het RVV te herzien. Daarnaast zijn de inzichten veranderd in de rol van de overheid als wetgever, volgens welke het RVV 1966 verouderd is. Het is de zorg van de SWOV er toe bij te dragen dat deze herziening zoveel mogelijk ten goede komt aan de verkeersveiligheid en gebruik maakt van de tegenwoordige inzichten in het verband tussen verkeersgedrag en verkeersveiligheid en in de mogelijkheden om het verkeersgedrag in de goede richting te sturen.

In het volgende hoofdstuk worden opmerkingen gemaakt van algemene aard die vooral betrekking hebben op de betekenis, vorm en algemene inhoud van het RVV. Daarna volgt een hoofdstuk met opmerkingen bij de inhoud van de diverse onderdelen van het RVV. Het zijn voorstellen tot verbetering die soms zo overgenomen kunnen worden, soms verder uitgewerkt moeten worden. Bij een aantal opmerkingen wordt de verkeersveiligheid uitdrukkelijk in het geding gebracht en is het volgens de SWOV noodzakelijk de tekst van het voorontwerp aan te passen of andere maatregelen te treffen.

## 2. ALGEMENE OPMERKINGEN

Het RVV 1990 is in een aantal opzichten veranderd in vergelijking met het oude RVV. Dat komt gedeeltelijk door het afscheiden van artikelen die bestemd zijn voor wegbeheerders of die gaan over de uitrusting van voertuigen. Ook het weglaten van artikelen die betrekking hebben op ouderwetse verkeerssituaties vormt een merkbare verbetering. Verder is rekening gehouden met problemen bij de handhaving als gevolg van onvolkomenheden in de bewoording van het oude RVV. Maar wezenlijker is dat geprobeerd in een zorgvuldige keuze te maken op grond van de aard van de gedragsregels. Aan de ene kant zijn zogenaamde open normen weggelaten, aan de kant zijn zogenaamde instructienormen vervallen. Daarmee zouden de regels in het RVV 1990 zich beperken tot de basisregels waaraan in beginsel onder alle omstandigheden moet worden voldaan. Daarin is het RVV tot op zeker hoogte geslaagd. In het volgende hoofdstuk worden opmerkingen gemaakt waaruit blijkt welke artikelen volgens deze opzet ook hadden kunnen vervallen en welke artikelen anders moeten worden verwoord om alsnog aan de opzet te voldoen. Van meer belang is dat deze opzet niet helemaal kan bevredigen. Voor een aantal artikelen kan eigenlijk alleen een vage bewoording worden gevonden. En voor andere artikelen is een uitgebreidere bewoording nodig om meer duidelijkheid te krijgen voor wat mag of niet mag. Ook dat is per artikel aangegeven in het volgende hoofdstuk.

### 2.1. Algemene inhoud van het RVV

Het RVV 1990 verandert in werkelijkheid niet zo heel veel aan wat wel of niet mag in het verkeer. Maar door met nadruk te wijzen op de eigen verantwoordelijkheid van weggebruikers kan wel de indruk ontstaan dat er meer vrijheid is bij de keuze van hun gedrag. En volgens de letter van de wet is dat ook zo. Dat maakt het moeilijk te voorzien wat de gevolgen zullen zijn van het nieuwe RVV. Daarvoor had eerst moeten worden vastgelegd welk gedrag van weggebruikers in allerlei situaties gewenst wordt. De volgende stap is dan om daaruit af te leiden welke gedragsregels in het RVV horen. Als laatste stap kan worden getoetst of daarmee voldoende waarborgen gegeven zijn voor het gewenste gedrag. De allereerste stap (het gewenste gedrag) ontbreekt helaas, ook al was juist het bezwaar van het oude RVV dat daarmee het gedrag in alle denkbare situaties voorgeschreven werd. Wat hier bedoeld wordt is een veel nauwkeuriger beschrijving van gewenst ge-

drag, gekoppeld aan een nauwkeuriger beschrijving van de verkeerssituatie, zowel wat betreft de vaste kenmerken van de weg als de aanwezigheid van andere weggebruikers. Eigenlijk hoort er zelfs nog een stap vooraf gemaakt te worden door na te gaan welke vaste kenmerken van de weg het beste samengaan met welk gedrag. Wegbeheerders zorgen voor de vaste kenmerken en hebben daarbij bedoelingen met het gedrag van weggebruikers. Omgekeerd hebben weggebruikers bedoelingen met de weg. Er moet dus voor gezorgd worden dat die twee bedoelingen op elkaar zijn afgestemd.

Zonder de voorafgaande stappen is het dus moeilijk te beoordelen of de regels van het RVV voldoen. De vraag blijft bovendien welk gedrag wel of niet in het RVV moet worden vastgelegd. Het RVV bevat in de eerste plaats regels waarvan overtreding strafbaar is. Het is enigszins willekeurig om een grens te trekken tussen regels die wel of geen strafdreiging nodig hebben. Regels die van overheidswege gesteld worden hebben zonder meer enig gezag als die overheid zorgvuldig en deskundig te werk gaat.

Strafdreiging kan het belang van een regel nog eens onderstrepen. Als het aantal overtredingen toch nog groot is kan daadwerkelijk toezicht op de naleving van een regel dat aantal verder terugdringen.

Een van de bezwaren tegen het oude RVV was dat er te weinig onderscheid gemaakt werd in belangrijke en minder belangrijke regels. Daarvoor waren er gewoon teveel. Ook het RVV 1990 heeft nog steeds veel regels waarvan overtreding strafbaar is. Binnen dit geheel kan eventueel een keuze gemaakt worden van regels die uit oogpunt van veiligheid hoogst belangrijk zijn en waarvoor strafdreiging dus nodig is vanwege het aantal overtredingen of vanwege het belang dat daarmee onderstreept wordt. Het gaat dan om regels over het gebruik van gordels en helmen, over het wachten voor rood licht, het voeren van verlichting om gezien te worden en gebruik van de weg dat strijdig is met de bestemming. Wat dat laatste betreft kan gedacht worden aan wegen die overwegend bestemd zijn voor de doorstroming van snelverkeer, waarop de aanwezigheid van langzaam verkeer gevaarlijk is, maar ook onverwachte bewegingen van snelverkeer. Als tegenstelling valt te denken aan wegen met een overwegende verblijfsbestemming, waarop het snelverkeer zich moet aanpassen aan de aanwezigheid en gedrag van fietsers en voetgangers en waar dus vooral een hoge snelheid van het snelverkeer gevaar vormt.



De keuze van belangrijke regels blijft enigszins willekeurig. Bovendien zouden de overige regels als die buiten het RVV blijven aan gezag verliezen en daardoor vaker overtreden worden. Om dat te voorkomen is het dus beter om in het RVV ook regels op te nemen die belangrijk zijn voor de veiligheid, maar waarvoor daadwerkelijk toezicht op de naleving en misschien ook strafdreiging overbodig zijn. Omdat het RVV nog steeds veel regels heeft is die gedachte waarschijnlijk ook gevolgd bij het opstellen van het RVV 1990.

Ook de SWOV volgt deze gedachte. Wel maken de opmerkingen in het volgende hoofdstuk duidelijk dat het zeer gewenst is een aantal artikelen verder uit te breiden. Daar staat tegenover dat andere artikelen zonder bezwaar eenvoudiger kunnen of misschien zelfs gemist kunnen worden.

## 2.2. Opbouw van het RVV

Het RVV 1990 vertoont nog grote gelijkenis met het oude RVV wat betreft de opbouw en indeling in paragrafen en hoofdstukken. De eerste artikelen zijn algemeen, dat wil zeggen bedoeld voor zoveel mogelijk groepen weggebruikers en zoveel mogelijk wegen en zoveel mogelijk verkeerssituaties. Uitzonderingen op deze artikelen zijn gedeeltelijk te vinden in latere paragrafen waar onderscheid wordt gemaakt naar wegsoort of wijze van vervoer. Maar ook in voorafgaande paragrafen worden al uitzonderingen gemaakt. Bovendien zijn verkeerstekens in de vorm van borden, verkeerslichten, of tekens op de weg weer te gebruiken als uitzonderingen op de gedragsregels. Daar komt nog bij dat voor de betekenis van sommige artikelen nauwkeurig gebruik gemaakt moet worden van de begripsbepalingen in Artikel 1. Dat maakt het lastig om per geval uit te maken of en volgens welke regels een weggebruiker iets wel of niet mag. Verder blijkt uit de toelichting op diverse artikelen dat gedragingen toch verboden zijn volgens de algemene bepaling in de WVV of dat de tekst van een artikel niet geheel letterlijk genomen hoeft te worden. Dat scheidt verwarring. Eigenlijk is het dus nodig om bij het RVV nog een handleiding te hebben met gebruiksregels. Dat zijn regels die toegepast moeten worden om in staat te zijn uit het geheel aan artikelen zonder misverstanden af te leiden welk gedrag per geval wordt voorgeschreven. Enkele van die gebruiksregels zijn al opgenomen in het RVV, voor zover aangegeven wordt in welke volgorde gedragsregels van toepassing zijn. Andere gebruiksregels zijn met enige moeite zelf te bedenken, zoals het gebruik van de begripsbepalingen, of de regel dat eerdere arti-

kelen alleen van toepassing zijn voor zover latere artikelen geen toepasselijke uitzonderingen bevatten. Ook kan gedeeltelijk vertrouwd worden op normaal taalgebruik en gezond verstand. En tenslotte wordt enige verkeerskundige kennis verondersteld.

Maar welke regel bij de artikelsgewijze toelichting gevolgd wordt wat betreft de toepassing van de algemene bepaling in de Wegenverkeerswet (WVW) is niet te achterhalen. Bij veel artikelen wordt in de toelichting deze algemene bepaling erbij gehaald als uitleg waarom gedrag toch strafbaar blijft als dat niet in het nieuwe RVV is opgenomen. Maar in de algemene toelichting staat dat in beginsel niet op grond van de algemene bepaling kan worden opgetreden tegen het gedrag dat strafbaar was op grond van bepalingen uit het RVV 1966 die niet meer voorkomen in het RVV 1990.

Het resultaat is dat de artikelsgewijze toelichting onmisbaar is voor een goed begrip van de artikelen. Maar de opmerkingen in het volgende hoofdstuk geven aan dat ook die toelichting niet altijd voldoende is.

Behalve gebruiksregels zijn eigenlijk ook algemene regels nodig op grond waarvan diverse andere regels ingevuld zijn. Rechts rijden is bijvoorbeeld op te vatten als zo'n grondregel waaruit regels volgen over gedrag bij tegemoetkomen, inhalen en op kruispunten. Verder kan voor iedere situatie een volgorde worden aangegeven waarin verschillende weggebruikers een weggedeelte mogen gebruiken (als eerste, tweede enz. gebruiker). Hierbij hoort allereerst de grondregel dat een eerste gebruiker niet of zo min mogelijk gehinderd mag worden door een tweede gebruiker enz. Een volgende grondregel wat betreft gebruiksvolgorde zou kunnen zijn dat deze gelijk is voor bij elkaar horende weggedeelten en kruispunten. Uit deze grondregels kunnen bijvoorbeeld de voorrangsregels voor kruispunten worden afgeleid. Ook de betekenis van belijning in langsricting kan in een grondregel gevat worden.

Zonder grondregels moet iedereen die maar voor zichzelf proberen te bedenken om enig begrip te krijgen van de onderlinge samenhang van afzonderlijke regels.

Met het grote aantal uitzonderingen op verschillende plaatsen in het RVV en de gebruiksregels die blijkbaar nodig zijn, maakt het RVV (zowel oud als nieuw) een kunstmatige indruk. Het is niet bekend wat de reden is om vast te houden aan deze opbouw. Waarschijnlijk heeft het te maken met een traditie van wetgeving. Maar het RVV gaat over gedrag in het verkeer en

dat is in belangrijke mate gebonden aan de bestemming van de weg en wijze van vervoer. Een hoofdindeling van gedragsregels volgens deze twee kenmerken ligt dus voor de hand. Binnen een bestemming van de weg kan dan weer onderscheid gemaakt worden in gedragsregels betreffende weggedeelten tussen kruispunten en betreffende kruispunten. Ook de wijze van belijnen in langsrichting, d.w.z. de strookindeling van de weg, kan worden gebruikt voor een verdere onderverdeling van weggedeelten. Op kruispunten is de (voorrangs)regeling een belangrijk kenmerk voor verdere onderverdeling van gedragsregels. Een dergelijke hoofdindeling van de gedragsregels wijkt vergaand af van de indeling van het RVV. Een bezwaar voor het gebruik ervan kan zijn dat het enige moeite zal kosten om tot een eerste indeling op grond van de bestemming van de weg te komen. In het RVV worden nu in afzonderlijke paragrafen enkele gedragsregels behandeld voor auto(snel) wegen en voor erven. Verder wordt het onderscheid tussen wegen binnen of buiten de bebouwde kom bij diverse artikelen gehanteerd. Daarmee is al een vierdeling te maken.

Een ander bezwaar kan zijn dat een aantal gedragsregels voor wegen met verschillende bestemming toch hetzelfde is. Dat betekent dat die regels op verschillende plaatsen aangehaald moeten worden. Er tegenover staat dat de bedoelde hoofdindeling meer duidelijkheid kan bieden over wat per geval wel of niet mag en dat het gebruik van het RVV eenvoudiger wordt.

Bovendien zal een dergelijke uitwerking van gedragsregels alsnog nodig zijn ten behoeve van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid die steunen op het RVV.

Er zijn ook indelingen te bedenken als tussenoplossing tussen die van het RVV (met zoveel mogelijk algemene regels en voor zover nodig uitzonderingen achteraf) en de voorgestelde hoofdindeling naar bestemming van de weg en wijze van vervoer. Bijvoorbeeld is een hoofdindeling te maken in weggedeelten en kruispunten met een onderverdeling naar belijning voor weggedeelten en naar (voorrangs)regeling voor kruispunten.

Overigens gaan de opmerkingen in het volgende hoofdstuk uit van de gedachte om tenminste bij de algemene gedragsregels rekening te houden met de eventuele aanwezigheid van belijning in langsrichting. Dat sluit veel beter aan bij de praktijk en daarmee kunnen de regels over plaats op de weg, inhalen en afslaan beter verwoord worden.

### 2.3. Doelstelling van het RVV

De bereidheid tot naleving van de regels uit het RVV hangt samen met het erkennen van de doelen van die regels. Het RVV bevat zelf geen artikel meer waaruit die doelen blijken. Daarvoor moet de toelichting worden geraadpleegd of de algemene bepaling in de WWV. In de algemene toelichting wordt de bedoeling van het RVV wisselend onder woorden gebracht. De veiligheid en doorstroming zijn als belangrijkste doelen terug te vinden, terwijl ook gewezen wordt op een veilig en ordelijk verloop van het verkeer. Doorstroming en ordelijk verloop worden blijkbaar als onderling uitwisselbare termen gezien, hoewel verkeersordening ook in meer algemene betekenis gebruikt wordt als manier waarop met het RVV (andere) doelen verwezenlijkt worden.

Ook vagere termen worden gebruikt zoals fatsoenlijk of sociaal verantwoord gedrag met als tegenstelling storend gedrag. Veiligheid en milieubelangen worden in een afzonderlijke sectie behandeld. Bij milieubelangen wordt vermeld dat het allerminst om een tweederangs doelstelling zou gaan. Wel is dit doel minder rechtstreeks verbonden met de gedragsregels. Het plan is om artikel 2 van de WWV te veranderen, zodat verkeerstekens geplaatst kunnen worden tot het voorkomen of beperken van overlast, hinder of schade en van aantasting van het karakter of de functie van objecten en gebieden. Met de algemene bepaling in de WWV wordt artikel 25 bedoeld. Dit artikel zal nog enigszins aangepast worden zodat het verboden is zich zo te gedragen dat gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan. De betekenis van dit artikel is heel ruim en het RVV is bedoeld om dit artikel verder inhoud te geven met verbijzonderingen en uitzonderingen. Het RVV regelt dan wel ordent het gedrag zodanig dat aan de algemene bepaling voldaan kan worden en daarmee aan de doelen van het RVV.

De algemeen gestelde doelen (voorkomen gevaar, overlast, hinder, schade en aantasting van karakter van omgeving) zullen waarschijnlijk wel in algemene zin erkend worden door weggebruikers. Over de onderlinge afweging van de verschillende doelen kan men van mening verschillen. Vervolgens is er een grote overgang van doelen naar regels. Niet bij iedere regel zal duidelijk zijn welke doelen daarmee gediend worden. Bovendien hangen de gevolgen van een overtreding heel sterk af van de omstandigheden en van de persoon die de overtreding begaat. En tenslotte moet niet vergeten worden dat de doelen van het RVV voor weggebruikers geen zelfstandige doelen vor-

men. Zij hebben het karakter van doelen voor algemeen belang, waaronder de eigen bedoelingen zo min mogelijk mogen leiden. De afweging die daarbij toegepast wordt kan van persoon tot persoon en van tijd tot tijd verschillend uitvallen.

De naleving van de regels van het RVV is dus gebaat bij een duidelijke uitleg van de doelen en van de samenhang tussen regels en doelen. Daarvoor zou gezocht kunnen worden naar een tussenvorm tussen de (zeer) algemene bepaling in het WWV en de meer nauwkeurige regels uit het RVV 1990. Juist voor dit soort regels is in het RVV 1990 geen plaats meer. Uit oogpunt van vrijwillige naleving van de regels zou een uitgebreid artikel met algemene regels in het RVV beter zijn geweest.

Met de nieuwe opzet van het RVV is het extra belangrijk dat de weggebruikers de doelen herkennen en erkennen. Dat is omdat er meer aan hun eigen verantwoordelijkheid wordt overgelaten.

#### 2.4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

In de algemene toelichting wordt gewezen op het beleid van de overheid om de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers te versterken. Dit gebeurt als toelichting op het artikel over voetgangersoversteekplaatsen. Bestuurders moeten niet alleen voetgangers op de oversteekplaats voor laten gaan, maar ook voetgangers die kennelijk op het punt staan over te steken. In het volgende hoofdstuk wordt opgemerkt dat van deze verandering op zichzelf weinig te verwachten valt. Dat neemt niet weg dat de veiligheid, of meer algemeen gesteld, de positie van voetgangers en fietsers verbeterd zou moeten worden. Kortgeleden is bekend geworden dat in Nederland in één jaar meer dan 200.000 fietsers gewond zijn geraakt bij een verkeersongeval op een totaal van ruim 400.000 gewonde verkeersdeelnemers. De groep die daarop in grootte volgt zijn voetgangers met ruim 70.000 gewonden. Het aantal gewonde inzittenden van auto's en bromfietsers is iets lager. Het RVV biedt op verschillende punten de mogelijkheid om de veiligheid van fietsers en voetgangers te steunen met een nauwkeuriger beschrijving van het gedrag van automobilisten.

Dat betreft allereerst de plaats op de weg. Voetgangers mogen bij het ontbreken van een voetpad en een fietspad de uiterste zijde van de rijbaan gebruiken. Maar er is niet geregeld hoe bestuurders zich tegenover hen moeten gedragen bij tegemoetkomen of inhalen. De regels kunnen zo uitge-

legd worden dat de voetganger geen hinder mag vormen voor bestuurders. Dat zou hoogstens kunnen gelden buiten de bebouwde kom, waar over het algemeen weinig voetgangers komen en de voertuigsnelheden hoog zijn. Maar ook daar is niet altijd ruimte voor voetgangers om de berm op te zoeken als er een voertuig aankomt. Binnen de bebouwde kom zouden voetgangers bij het ontbreken van een voetpad en fietspad de uiterste zijde van de rijbaan moeten kunnen gebruiken zonder het rijverkeer te hoeven laten voorgaan, ook niet als er auto's langs de rijbaan stilstaan.

Verder zou het voor de positie van voetgangers beter zijn als afzonderlijk geregeld was dat erven in de eerste plaats bestemd zijn voor gebruik door voetgangers.

Ook voor fietsers kan de plaats op de weg beter geregeld worden. Volgens het nieuwe Artikel 12.3 mogen fietsers nu rechts inhalen, maar er is niet geregeld dat andere bestuurders daar ruimte voor laten. Letterlijk genomen zouden zij daarmee in overtreding zijn van Artikel 3 waarin staat dat zij zoveel mogelijk rechts moeten houden. Een betere regel zou zijn dat andere bestuurders voor zover mogelijk aan de rechterzijde van de rijbaan ruimte moeten laten voor langzaam verkeer. Niet duidelijk is geregeld of een fietser bij het inhalen achteropkomende andere bestuurders mag hinderen of buiten de fietsstrook mag komen, hoe andere bestuurders zich moeten gedragen tegenover voorgaande of tegemoetkomende fietsers, hoe andere bestuurders gebruik mogen maken van de fietsstrook als zij rechtsaf slaan, of andere bestuurders bij het afslaan van een rotonde fietsers op de rotonde voor moeten laten gaan. De regels over voorsorteren kunnen anders verwoord worden om de positie van fietsers te verbeteren, zo kan geregeld worden dat achteropkomende bestuurders de gelegenheid bieden om (links) voor te sorteren aan voorgangers en kunnen fietsers vrijgesteld worden van de verplichting om voorsorteerstroken naar links te volgen. Verder kan in dit verband gedacht worden aan een regel dat stilstaan (omdat de doorgang tijdelijk verhinderd is) zo min mogelijk hinder moet geven aan ander verkeer, waarvan de doorgang niet verhinderd is. En tenslotte is te regelen dat bestuurders van motorvoertuigen zich niet zonder meer op overmacht kunnen beroepen bij een botsing met voetgangers of fietsers, ook als die zich niet aan de regels houden. Dat zou een uitzondering zijn op Artikel 31 van de WWV dat de eigenaar van een motorvoertuig aansprakelijk stelt voor schade, tenzij deze zich kan beroepen op overmacht of schuld van iemand anders.

Met al dit soort regels is het nog maar de vraag of het gedrag van andere bestuurders tegenover fietsers en voetgangers werkelijk verbetert.

Daarnaast zijn andere maatregelen nodig zoals voorlichting, maar vooral toezicht op de naleving door andere bestuurders van regels waarvan overtreding gevaar of hinder vormt voor fietsers en voetgangers.

Overigens is het niet zo dat het verbeteren van de positie van langzaam verkeer inhoudt dat het gedrag van fietsers en voetgangers minder aan regels gebonden wordt. In het volgende hoofdstuk is op enkele plaatsen aangegeven dat daarmee voorzichtig moet worden omgegaan.

### 3. OPMERKINGEN BIJ ONDERDELEN VAN HET RVV

#### 3.1. Opmerkingen bij RVV Hoofdstuk II Verkeersregels

##### Paragraaf 1. Plaats op de weg

Volgens Artikel 3 houden bestuurders zoveel mogelijk rechts. De woorden 'zoveel mogelijk' geven problemen. Er zijn uitzonderingen mogelijk zoals de twee genoemd in de toelichting (woonerven, rechts geparkeerde voertuigen). Voor de praktijk zijn andere uitzonderingssituaties belangrijk zoals (auto)wegen met meer rijstroken voor snelverkeer, waar blijkt dat bestuurders deze regel heel verschillende uitleggen. Artikel 3 zou zeker geen belemmering mogen vormen om invoegende bestuurders behulpzaam te zijn door, als dat kan, de rechter strook vrij te maken. Nog belangrijker zijn praktijksituaties waarin het voor de veiligheid ongewenst is dat bestuurders deze regel volgen. Dat zijn in de eerste plaats veel voorkomende situaties met gezamenlijk langzaam en snel verkeer. In de praktijk laat het snelverkeer vaak ruimte aan de rechterkant voor het langzaam verkeer. Juist als dat niet gedaan wordt ontstaan hinderlijke en gevaarlijke situaties. Zeker nu langzaam verkeer volgens Artikel 12.3 rechts mag inhalen zou duidelijk moeten zijn hoe Artikel 3 moet worden opgevat. Dat zou kunnen met een afzonderlijke regel voor bestuurders van motorvoertuigen: voor zover mogelijk aan de rechterzijde van de rijbaan ruimte laten voor langzaam verkeer.

Bestuurders van motorfietsen wordt geleerd om het midden van de (denkbeeldige) rijstrook voor snelverkeer aan te houden. Ook het overige snelverkeer hoort het midden van belijnde rijstroken te volgen.

Artikel 3 is dus erg vaag en houdt weinig rekening met de praktijk van wegindeling en verkeersgedrag. Een betere oplossing moet rekening houden met wegbreedte en -indeling en aanwezige soorten verkeer. Dat betekent niet alleen meer regels, maar ook meer duidelijkheid. Eigenlijk wordt met Artikel 3 alleen aangegeven dat in Nederland in beginsel rechts wordt gereden. Dat is in de eerste plaats van belang bij tegemoetkomend verkeer, ingehaald worden en afslaan. De tegenpartij moet weten dat bestuurders daarbij (zoveel mogelijk) rechts houden. Er kan dus ook overwogen worden de tekst van Artikel 3 als algemene norm of grondregel te gebruiken en de hier genoemde situaties in afzonderlijke regels op te nemen. Ook dat betekent meer regels maar ook meer duidelijkheid.



Overigens zijn ook bij Artikel 3 andere artikelen nodig om uitzonderingen aan te geven. Bijvoorbeeld Artikel 6 (naast elkaar rijden van fietsers), Artikel 12.1 (inhalen), Artikel 14.1 (filerijden), Artikel 17.1 (afslaan naar links). Volgens de algemene toelichting is ook links parkeren toegestaan, hoewel dat strijdig is met Artikel 3. Links voorbijrijden van rechts geparkeerde auto's is vanzelfsprekend ook toegestaan.

Artikel 4 over de plaats van voetgangers is eenvoudig en duidelijk met uitzondering van enkele punten. Als voet- of fietspad aan de andere kant van de weg ligt, geldt Artikel 4 dan toch? Als voetgangers gebruik moeten maken van fietspad of rijbaan, waar mogen zij dan lopen? Hoe moet worden gehandeld bij achteropkomend rijverkeer (of tegemoetkomend rijverkeer bij links lopen)? Uit de toelichting op Artikel 4 zou kunnen worden afgeleid dat voetgangers het rijverkeer niet mogen belemmeren en dus tweederangs gebruikers zijn. Overigens zijn de regels over de plaats van voetgangers pas volledig samen met de regels voor afslaan, auto(snel)wegen, woonerven, voetgangersoversteekplaatsen en de toelichting daarop en met de tekens die voetgangers betreffen.

De regels over de plaats van fietsers en bromfietsers zijn ongeveer vergelijkbaar, maar toch iets ingewikkelder. Artikel 6 over met twee naast elkaar rijden suggereert een voorrecht voor fietsers, maar is vooral een verbod voor andere voertuigen om naast elkaar te rijden, ook als dat geen hinder of gevaar vormt (en is voor fietsers een verbod om met drie of meer naast elkaar te rijden). Eigenlijk zou Artikel 6 dus moeten luiden: alleen fietsers mogen naast elkaar rijden met ten hoogste twee. Daarmee wordt een uitzondering op Artikel 3 gegeven. Feitelijk gaat het om de vraag wanneer achteropkomend of tegemoetkomend verkeer gehinderd mag worden. Dat zou ook in rechtstreekse bewoordingen geregeld kunnen worden. Omdat ook fietsers niet met twee naast elkaar mogen rijden als dat hinder geeft zou ook kunnen worden overwogen Artikel 6 te laten vervallen.

Bij een fietsstrook met onderbroken streep is niet geheel duidelijk of een fietser de lijn mag overschrijden, bijvoorbeeld bij het inhalen van andere fietsers. De toelichting op Artikel 8 wekt de gedachte dat de soort belijning van een fietsstrook (doorgetrokken of onderbroken) er voor het gedrag van een fietser niet toe doet.

De plaats van bussen, resp. de bestemming van busstroken wordt in Artikel 8 bij verkeerstekens behandeld.

Fietsen en bromfietsen op meer dan twee wielen mogen niet op een fietspad of fietsstrook. Als de rijbaan gesloten is voor wagens zal daarmee het gebruik van de weg onmogelijk zijn. Als de rijbaan open is voor wagens zal dat in een aantal gevallen onnodig gevaar betekenen. Als de breedte een probleem vormt kan daaraan een grens gesteld worden. Blijkbaar is één meter een geschikte waarde want invalidewagens die niet breder zijn dan één meter mogen wel op een fietspad of fietsstrook. Als invalidewagen wel op een fietspad of fietsstrook mogen waarom dan driewielige fietsen of bromfietsen niet?

De toelichting op Artikel 5 meldt dat het BABW de mogelijkheid zal scheppen om met een onderbord bromfietsen van het fietspad te weren. Oorspronkelijk bestond het plan het fietspad uitsluitend voor fietsen te bestemmen met de mogelijkheid bij uitzondering bromfietsen toe te laten. Tegen dat plan is bezwaar gemaakt, omdat de gevolgen voor de veiligheid van bromfietzers onzeker waren. Dat bezwaar blijft bestaan. Het gebruik van het onderbord is pas verantwoord als de veiligheid van de bromfietser voldoende gegarandeerd kan worden. Bromfietzers mogen binnen de bebouwde kom niet harder dan 30 km/u rijden (snorfietzen zelfs niet harder dan 25 km/u) en rijden rechts van de motorvoertuigen. Er moet dus voldoende ruimte zijn, zowel om bromfietzers in te halen als de bromfietzers zelf te laten inhalen. Bestuurders van motorvoertuigen moeten die ruimte ook zoveel mogelijk vrijlaten (ook al horen zij zelf volgens Artikel 3 zoveel mogelijk rechts te houden). Als er een fietspad is verwachten bestuurders van motorvoertuigen geen bromfietsen op hun rijbaan. Dat zou pas veranderen als de onderborden op zeer grote schaal gebruikt worden.

Het is dus twijfelachtig of bromfietzers voldoende ruimte krijgen, ook als die er wel is. Verder zijn problemen te verwachten bij de overgangen van fietspaden in fietsstroken (of omgekeerd) en op kruispunten waar fietspaden beginnen, ophouden of doorlopen. Het weren van bromfietzers van het fietspad zou dus voorlopig met terughoudendheid toegepast moeten worden. Buiten de bebouwde kom lijkt dit helemaal niet in aanmerking te komen. Voor wegen binnen de bebouwde kom zouden er voorschriften moeten komen voor de toepassing waarbij met de genoemde problemen rekening gehouden wordt.

Er moet voor worden gezorgd dat automobilisten weten dat er bromfietzers op de rijbaan rijden, ook al is er een fietspad. Ook zou de vraag beantwoord moeten worden of bromfietzers zich op de rijbaan moeten gedragen als langzaam verkeer of als snelverkeer tussen het snelverkeer. Een deel van de bromfietzers zal uit zichzelf tot dat laatste geneigd zijn, dan is het ook beter de verkeersregels aan die keuze aan te passen wat betreft plaats op de weg, inhalen, voorrang en snelheid. Het gevolg daarvan is weer dat een rijbewijs voor bromfietzers nodig wordt en dat uitzonderingen gemaakt moeten worden voor snorfietzen. In het algemeen is het gebruik van een bromfiets gevaarlijk en is bij allerlei maatregelen een lastig voertuig om rekening mee te houden. Een herbezinning op de plaats van de bromfiets is dus gewenst, waarbij gekozen kan worden tussen een meer volwaardige eigen plaats en het opheffen van de bromfiets als uitersten.

De toelichting op een aantal artikelen wekt de indruk dat met de regels over de plaats op de weg iedere weggebruiker weet welk gedeelte van de weg gebruikt moet of mag worden. Maar er is geen volledige lijst per soort verkeer waar men niet mag komen of waar men alleen mag komen zonder ander verkeer te hinderen. Er schijnen dus nog andere regels te gelden die niet zijn vastgelegd in het reglement zelf of de toelichting. Deels kan uit de verwoording blijken waarvoor een weggedeelte bestemd is bijvoorbeeld voetpad of fietspad, deels uit de begripsbepalingen van Artikel 1 (rijbaan), maar daaruit blijkt nog niet of dit een uitsluitend gebruik is of ook gebruik door anderen toestaat met of zonder hinderen. Alleen voor woonerven, auto(snel)wegen, fietsstroken met doorgetrokken belijning, busstroken en voetgangersoversteekplaatsen is zonder twijfel geregeld wie de weg mag gebruiken.

Een sluitende oplossing is te bereiken met de begrippen eerste, tweede (en eventueel derde) gebruiker of (eerste en) enige gebruiker van een weggedeelte, met daarbij de regel dat een tweede gebruiker een eerste gebruiker voor moet laten gaan. Gebruik moet zowel betrekking hebben op de soort weggebruiker als de rijrichting van bestuurders.

## Paragraaf 2. Inhalen

Wanneer Artikel 3 serieus wordt genomen rijdt iedereen rechts en kan inhalen alleen links. Artikel 12.1 is dus overbodig en daarmee weer de uitzonderingen erop zoals Artikel 12.2 bij links voorgesorteerde bestuurders, Artikel 12.3 voor fietsers en bromfietzers Artikel 12.4 bij blokmarkering,

Artikel 12.5 bij trams, Artikel 14.2 bij files en Artikel 48 bij verkeerspleinen.

In plaats van Artikel 12.1 kunnen enkele meer duidelijke algemene regels over inhalen worden gemaakt:

- weggebruikers die verschillende weggedeelten of -stroken gebruiken mogen elkaar inhalen;
- inhalen mag binnen het gedeelte van de weg dat bestemd is voor de eigen soort weggebruiker zonder de in te halen weggebruiker te hinderen (en bij voorkeur links);
- als inhalen niet kan binnen het eigen weggedeelten mag het gedeelte bestemd voor andere weggebruikers gebruikt worden, zonder hen te hinderen (en bij voorkeur links).

Artikel 13 verbiedt inhalen bij voetgangersoversteekplaatsen als het in te halen voertuig stilstaat of langzaam rijdt. Volgens de toelichting is dat omdat moet worden aangenomen dat een voetganger gelegenheid krijgt over te steken volgens Artikel 49.2. In dat geval geldt hetzelfde artikel ook voor de inhalende bestuurder en is een aparte regel overbodig.

Zonder dat de toelichting daar afzonderlijke melding van maakt ontbreekt de oude regel dat niet mag worden ingehaald op kruispunten. Inhalen met gebruikmaking van het weggedeelte voor tegemoetkomend verkeer is gevaarlijk op kruispunten. Uit oogpunt van veiligheid moet een dergelijke regel gehandhaafd blijven, waarbij het erom gaat dat het gedeelte voor tegemoetkomend verkeer vrijgelaten wordt. Artikel 12.2 dat links inhalen van links voorgesorteerde bestuurders verbiedt is niet voldoende omdat alleen het links afslaande verkeer daarmee beveiligd wordt. Ook voor het dwarsverkeer moet de situatie overzichtelijk gemaakt worden. Een andere oplossing is overigens het gebruik van doorgetrokken middenlijnen vóór ieder kruispunt.

In beide gevallen (regel of strepen) zou wel een uitzondering gemaakt kunnen worden voor kruispunten van voorrangswegen buiten de bebouwde kom.

Bij het inhalen moet volgens Artikel 54 het overige verkeer voorgelaten worden. Onduidelijk is voor welke overig verkeer dat geldt. Ongetwijfeld zijn geen overstekende voetgangers of kruisend verkeer bedoeld, tenzij dat volgens andere regels toch al zou moeten worden voorgelaten. Voor de dui-

delijkheid is het gewenst aan te geven welke andere weggebruikers (wel of) niet gehinderd mogen worden. In te halen bestuurders of voetgangers die hetzelfde weggedeelte mogen of moeten gebruiken zouden niet gehinderd mogen worden (en mogen door hun aanwezigheid dus wel het achteropkomend verkeer hinderen). Als weggedeelten of stroken, bestemd voor ander verkeer, gebruikt worden bij het inhalen zou het andere verkeer niet gehinderd mogen worden. Als bij het inhalen van rijstrook gewisseld wordt mag het verkeer dat al gebruik maakt van die andere rijstrook niet gehinderd worden. Maar dat wordt al geregeld met Artikel 54 voor zover dat artikel gaat over wisselen van rijstrook.

Volgens de oude regels over het inhalen moet verkeer dat aan het inhalen is worden voorgelaten. Met de nieuwe regels geldt voor beide bestuurders Artikel 54 en moeten zij elkaar dus voor laten gaan. Voor de hand zou liggen dat bij gelijkwaardige weggebruikers een voorganger als eerste de gelegenheid krijgt diens voorganger in te halen. Dat houdt overigens ook in dat voetgangers en fietsers van achteropkomend verkeer de gelegenheid krijgen in te halen. In de praktijk is dat niet gebruikelijk en een uitdrukkelijke regel zou de positie van deze weggebruikers versterken.

In de praktijk worden zelfs alleen lopende of fietsende weggebruikers veelvuldig gehinderd en in gevaar gebracht door inhalende of tegemoetkomende bestuurders van motorvoertuigen. Om dit te voorkomen zijn duidelijke regels nodig die eigenlijk alleen te formuleren zijn met verwijzing naar de wegbreedte en indeling. Overigens zouden de regels voor inhalen ook moeten gelden voor het passeren van stilstaande voertuigen of andere obstakels.

Tenslotte is het goed om in de gaten te houden dat regels over inhalen alleen maar grof kunnen aangeven hoeveel afstand in dwarsrichting moet worden aangehouden tegenover verkeer in dezelfde en in tegemoetkomende richting. Nauwkeurig en veilig gedrag moet in de praktijk geleerd worden. Dat geldt ook voor afstand in langsrichting.

Voor opmerkingen over Artikel 12.3 wordt verwezen naar de opmerkingen bij Paragraaf 1, Artikel 3.

Artikel 12.4 is bedoeld om rechts inhalen toe te staan bij in- en uitvoegstroken (hoewel voor de situatie aanduiding de term 'blokmarkering' wordt gebruikt). Met een meer algemene formulering over inhalen bij rijstroken in of uit verschillende richtingen zou deze bijzondere regel overbodig zijn.

### Paragraaf 3. Files

Bij een toepassing van duidelijker of meer algemene regels voor plaats op de weg en inhalen (zoals te vinden in de opmerkingen daarover) zou Artikel 14 overbodig zijn. Ook los van eventueel anders geformuleerde regels zou kunnen worden geredeneerd dat gedrag bij files aan de weggebruikers kan worden overgelaten als vanzelfsprekende uitzonderingsmogelijkheid op Artikel 3 en Artikel 12.1.

### Paragraaf 4. Oprijden van kruispunten

Een verbod tot blokkeren van een kruispunt lijkt al overbodig vanwege de algemene bepaling, maar lijkt bovendien hetzelfde te bedoelen als Artikel 23.1.a met een verbod tot stilstaan op een kruispunt (blokkeren kan toch alleen door stil te staan).

### Paragraaf 5. Verlenen van voorrang

In de toelichting op de begripsbepalingen is te vinden dat de betekenis van 'voorrang verlenen' verruimd is. Voor de praktijk zal dit weinig veranderen omdat de beschrijving vaag blijft. In theorie heeft dit tot gevolg dat er meer overtredingen zullen zijn, wat tegen de opzet van de herziening van het RVV ingaat. Overigens zou serieus moeten worden overwogen over te gaan van rechts naar links voorrang, hetgeen uit oogpunt van doorstroming en veiligheid beter is en wat gedrag van de voorrangsplichtige betreft aansluit bij gedrag bij voorrangskruispunten en rotondes. Een andere ingrijpende verandering van regel, die toch het overwegen waard is, betreft het voor laten gaan van alle verkeer dat zich op een kruispuntvlak bevindt, dus ook van tegemoetkomend linksafslaand verkeer. Dat lijkt sterk op de regels voor rotondeverkeer (met teken B7), behalve dat linksafslaan- de fietsers in dit geval geen voorrang hebben op achteropkomend doorgaand verkeer en voetgangers geen voorrang hebben op doorgaand dwarsverkeer. Overigens zou op de bedoelde regel weer een uitzondering gemaakt moeten worden voor verkeer op de hoofdweg van een voorrangskruispunt.

### Paragraaf 6. Afslaan

Als Artikel 3 serieus wordt genomen rijden alle bestuurders al zoveel mogelijk rechts. Artikel 17.1.a voegt daaraan niets toe en zou dus overbodig zijn. Wel moet worden geregeld of en hoe gebruik mag worden gemaakt van weggedeelten of stroken voor ander verkeer. Verder moet geregeld worden hoe te handelen bij meer rijstroken bestemd voor de eigen categorie.

Artikel 77 gaat daarover, maar is niet volledig. Als er meer afslaande rijstroken zijn is niet geregeld welke (bij voorkeur) gekozen moet worden en of ingehaald mag worden. Algemene regels voor plaats op de weg en inhalen zouden hierin kunnen voorzien. Overigens zal Artikel 77 niet voorkomen dat andere rijstroken gebruikt worden om voor te dringen bij het afslaan. Daarvoor is het beter toe te voegen dat voorliggers die in dezelfde richting zijn voorgesorteerd niet mogen worden ingehaald, tenzij daarvoor een andere rijstrook voor de eigen categorie in dezelfde richting kan worden gebruikt. Dat geldt dan ook bij het ontbreken van rijstroken. Verder valt te overwegen een regel toe te voegen dat achteropkomende bestuurders gelegenheid moeten bieden om voor te sorteren voor zover het gaat om bestuurders die beiden van hetzelfde weggedeelte gebruik mogen maken.

Dat zou onder meer de positie van linksafslaande fietsers kunnen verbeteren, maar ook (links) voorsorteren op drukke wegen met meer stroken in dezelfde richting voor autoverkeer wordt daarmee vergemakkelijkt.

Zo'n regel vraagt wel om aanpassing van de tekst van Artikel 18.1 om tegenstrijdigheid te voorkomen. Artikel 18.1 zou vanwege de duidelijkheid toch beter gesplitst kunnen worden in een deel voor linksafslaande en een deel voor rechtsafslaande bestuurders. Linksafslaande bestuurders moeten tegemoetkomend verkeer dat recht doorgaat of rechtsaf slaat voor laten gaan. Daarmee is ook Artikel 18.2 gedekt. Rechtsafslaande bestuurders moeten verkeer dat zich rechts naast hen bevindt voor laten gaan. Met andere, duidelijker regels over plaats op de weg zouden de regels over afslaan trouwens al gedekt zijn.

Met Artikel 18.2 is nu geregeld hoe een linksafslaande en een tegemoetkomende rechtsafslaande bestuurder moeten handelen. Dat was niet geregeld, hoewel in de praktijk al volgens Artikel 18.2 gehandeld werd, behalve bij grootschalige kruispunten met voorrang op de hoofdweg. Op sommige van dat soort kruispunten is het gebruikelijk dat linksafslaande bestuurders (vanaf de zijweg) voorrang krijgen of nemen. Het gedrag dat volgens Artikel 18.2 verlangd wordt moet dat tegengaan en het is de vraag of dat overal en altijd lukt.

De regel dat bij het linksafslaan de linkerbocht ruim moet worden genomen is vervallen. Volgens de toelichting gaat het om een instructienorm. De bedoeling was te voorkomen dat een bestuurder zichzelf en anderen onvoorzien in moeilijkheden brengt door de bocht af te snijden. Dat blijft onge-

wenst. Het is dus twijfelachtig of zo'n regel kan vervallen. Wel zou het gedrag nauwkeuriger kunnen worden beschreven dan met de oude regel door voor te schrijven dat zoveel mogelijk in één keer (haaks) van richting wordt veranderd na het voorsorteren (en voor zover de belijning niet anders aangeeft).

Volgens de toelichting mag een bestuurder naar eigen inzicht afwijken van de verplichting voor te sorteren bij links afslaan. Dat scheidt verwarring. Om dat te voorkomen kunnen in Artikel 17.1 de woorden 'moeten voorsorteren' vervangen worden door 'mogen voorsorteren'.

#### Paragraaf 7. Maximum snelheid

Bestuurders moeten snelheid en koers zodanig kiezen dat hun voertuig niet van de weg raakt en niet botst met andere weggebruikers of obstakels. Daarvoor moet het wegverloop worden waargenomen en de toekomstige eigen positie worden vergeleken met die van andere weggebruikers en obstakels. Dit is een meer technische vertaling van de algemene bepaling in de WVV. Maar daarmee is nog niet beschreven hoe een bestuurder dat moet uitvoeren of hoe ervaren bestuurders dat in werkelijkheid doen. Artikel 19 lijkt op deze technische vertaling, maar is onnauwkeurig en onduidelijk en is daarom ongeschikt als gedragsregel. Het meest voor de hand liggende bezwaar is dat de weg niet vrij hoeft te zijn op het moment van kijken (dat is de meest letterlijke uitleg van Artikel 19), maar vrij moet zijn op het moment van aankomst. Als de weg vrij is op het moment van kijken hoeft dat niet zo te blijven tot het moment van aankomst. Ook kan een botsing worden vermeden zowel door stoppen als door uitwijken. Een ander bezwaar is dat bestuurders gebruik maken van verwachtingen op grond van voorafgaande waarnemingen en op grond van vroegere ervaringen. Het gebruik van verwachtingen is noodzakelijk voor een enigszins soepel verlopend verkeer en wordt gesteund door de verkeersregels en de vormgeving van de weg. Artikel 19 biedt geen ruimte voor het gebruik van verwachtingen. Een nauwkeuriger en duidelijker vertaling van het gewenste (snelheids)gedrag, rekening houdend met technische en psychologische kennis is onmogelijk te geven in een eenvoudige gedragsregel. Er zijn dus goed redenen om Artikel 19 te laten vervallen. Daarbij kan nog bedacht worden dat een soortgelijke regel over afstand (Artikel 25, oud) ook vervallen is.

In de toelichting wordt Artikel 19 verdedigd uit oogpunt van handhaving, d.w.z. voor het gemak van de politie. Achteraf kan een botsing natuurlijk



altijd verklaard worden als overtreding van Artikel 19 door de betrokken bestuurders. Maar de regels zijn bedoeld om overtreding vooraf tegen te gaan en in tegenstelling tot wat de toelichting beweert, is Artikel 19 geen concrete regel. Toepassing door bestuurders is hoogstens mogelijk bij een sterk vereenvoudigd beeld van verkeerssituaties en van het gedrag van weggebruikers. Zo zou voor een volgsituatie (zonder uitwijkmogelijkheden) op een autosnelweg een wenselijke volgafstand of -tijd te berekenen zijn uitgaande van gemiddelde rij snelheid en een verwachting over snelheidsveranderingen van voorgaande voertuigen. Ook apparatuur om dat te meten is beschikbaar of te ontwikkelen. Voor zo'n bijzondere situatie zou Artikel 19 een duidelijke uitwerking kunnen krijgen. Of en hoe een bestuurder overtreding van zo'n uitgewerkte regel kan voorkomen is daarbij nog buiten beschouwing gelaten.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid is niet alleen de maximum snelheid belangrijk, maar binnen een verkeersstroom eveneens de snelheidsverschillen en dus de minimum snelheid. Het oude RVV gaf minimum snelheden voor autosnelwegen. In beginsel is daaraan nog steeds behoefte, al is het wel de vraag of dat in het RVV opgenomen moet zijn. Verder moet bedacht worden dat maximum snelheden heel grove regels voor de snelheid zijn. In de praktijk moet geleerd worden hoeveel langzamer bij welke omstandigheden gereden moet worden in verband met eigen en andermans veiligheid.

De maximum snelheden volgens Paragraaf 7, samen met de toepassing van Artikel 17, leiden ertoe dat de maximum snelheid soms aangegeven staat als een snelheidsaanduiding, soms als aanduiding van de soort weg. Verder wordt met de tekens voor de overgang van de ene naar de andere maximum snelheid meestal niet de nieuwe, maar de oude snelheid aangeduid. Dat kan verwarring geven. Het verdient daarom overweging in alle gevallen de heersende maximum snelheid rechtstreeks met een teken aan te geven. Beter is het nog om te komen tot een sluitend stelsel van wegsoorten, resp. wegenetten waarvoor afzonderlijke snelheidslimieten kunnen gelden, zo goed als andere regels en daarbij tekens te ontwerpen die de belangrijkste kenmerken, resp. regels van die wegen aangeven.

Over de maximum snelheid op autosnelwegen zijn uit oogpunt van veiligheid diverse opmerkingen te maken. Dat heeft weinig zin omdat de nieuwe grens al enige tijd geleden is ingevoerd en voorzien is in onderzoek naar de gevolgen daarvan.

### Paragraaf 8. Stilstaan

Bij de term stilstaan kan onderscheiden worden in stilstaan omdat de doorgang tijdelijk verhinderd wordt (door de aanwezigheid van ander verkeer of door tekens) of om andere redenen. In het oude RVV was de eerste vorm van stilstaan verboden op plaatsen waar tegemoetkomend of kruisend verkeer verwacht kan worden. Volgens de toelichting volgt dat al uit de algemene bepaling in de WWV en kan de regel dus vervallen. Welke gedachte gevolgd wordt bij de toelichting is onduidelijk. Artikel 23 bevat wel afzonderlijke verboden om stil te staan op kruispunten, fietsstroken en oversteekplaatsen. Waarom zou dat dan niet onder de algemene bepaling vallen?

Beter is het dus om afzonderlijke regels op te nemen voor beide vormen van stilstaan, waarmee duidelijk wordt aangegeven welk ander verkeer in welke mate gehinderd mag worden voor welk doel. Als de eigen doorgang tijdelijk wordt verhinderd, zou stilstaan zo min mogelijk hinder moeten geven voor ander verkeer waarvan de doorgang niet is verhinderd. Dat geldt voor het achteropkomende en kruisende verkeer. Achteropkomend verkeer dat ook moet wachten op doorgang mag zonder meer gehinderd worden. Tegemoetkomend verkeer zou op hun eigen weggedeelte niet of zo min mogelijk gehinderd mogen worden.

Wat betreft stilstaan om andere redenen moet duidelijk gekozen worden of achteropkomend verkeer de doorgang tijdelijk ontnomen mag worden. Maar zodanig hinderen dat achteropkomend verkeer een meer links gelegen weggedeelte moet gebruiken hoeft niet verboden te worden. Het ligt voor de hand stilstaan om andere redenen te verbieden op weggedeelten die bestemd zijn voor andere weggebruikers en op plaatsen waar verkeer uit een andere richting verwacht kan worden.

Volgens de toelichting zou zijn toegestaan om links stil te staan. Maar volgens Artikel 3 moeten bestuurders zoveel mogelijk rechts houden (bij het gebruik van het voor hen bestemde weggedeelte). Daaruit zou kunnen volgen dat links stilstaan of parkeren nog altijd verboden is. Als links stilstaan wel de bedoeling is, moet duidelijk worden aangegeven wanneer dat mag en in welke mate het tegemoetkomend verkeer of overstekende voetgangers daarmee mogen worden gehinderd. Ook is nog onduidelijk hoe in geval van stilstaan de woorden 'zoveel mogelijk' (rechts of links) moeten worden uitgelegd. Uit de Artikelen 23.1.b en f blijkt dat stilstaan alleen mag langs de zijkant van een rijbaan, voor zover dat gedeelte geen andere bestemming heeft. Maar mag het ook naast geparkeerde voertuigen? Omdat Arti-

kel 24.2 dubbel parkeren verbiedt, is waarschijnlijk dubbel stilstaan niet verboden.

#### Paragraaf 9. Parkeren

Parkeren is volgens de begripsbepalingen in Artikel 1 op te vatten als langdurig stilstaan en is dus aan verdere beperkingen gebonden.

Te overwegen valt ook het parkeren op voorsorteerstroken te verbieden, ook als die zijn aangeduid met onderbroken lijnen.

De term 'parkeerplaatsen' zoals te vinden in Artikel 24.1.d, Artikel 25.2 en Artikel 26 komt niet als zodanig voor in de begripsbepalingen van Artikel 1. Bij de omschrijvingen van de tekens in Bijlage 1, Hoofdstuk E wordt de term 'parkeergelegenheid' gebruikt. Maar waarschijnlijk wordt hetzelfde bedoeld.

Artikel 25 over parkeren in een parkeerschijfzone is ingewikkeld. Voor de duidelijkheid zouden de Artikelen 25.3 en 2 vooraf kunnen gaan aan Artikel 25.1. Overigens is te overwegen een verdere vereenvoudiging aan te brengen door de omschrijving van teken E 10 (parkeerzone) uit te breiden met de inhoud van Artikel 25.1 t/m 3 en Artikel 24.1.d uit te breiden zodat onder de werking ook het parkeren in parkeerschijfzones valt.

De werking van Artikel 26 valt al onder die van het algemene Artikel 24.1.d en is dus overbodig.

#### Paragraaf 10. Het plaatsen van fietsen en bromfietsen

Geen opmerkingen

#### Paragraaf 11. Signalen

Het gebruik van geluids- en knippersignalen wordt beperkt tot afwenden van dreigend gevaar (Artikel 28). Dit is een aanzienlijke beperking tegenover de praktijk waarin om allerlei redenen signalen gegeven worden. Veel signalen worden gegeven om te wijzen op onnodige of op mogelijke hinder door anderen of uit beleefdheid om aan te geven dat anderen de gelegenheid krijgen door te gaan. Dit zouden overtredingen zijn zonder dat het gedrag echt bezwaarlijk is. Hoewel Artikel 28 vaag is gesteld is dus toch een iets ruimere bewoording gewenst.

Paragraaf 12. Gebruik van lichten tijdens het rijden

Het is niet duidelijk of met de regels is vastgelegd welke lichten uitsluitend gebruikt mogen worden. In de toelichting wordt bijvoorbeeld aangegeven dat transparanten of retroreflecterende materialen gevoerd mogen worden. En in Artikel 41 en de toelichting daarop worden omtreklichten toegestaan evenals bermlichten.

Artikel 32 is nieuw voorzover ook overdag lichten moeten worden gevoerd door bestuurders van motorvoertuigen. Op grond van onderzoek is te verwachten dat hiermee de veiligheid wordt verbeterd. Voor het slagen van deze bedoeling is het wel noodzakelijk om ondersteunende maatregelen te treffen, zoals voorlichting en toezicht.

Artikel 32.3 beperkt het gebruik van groot licht in verband met mogelijke hinder voor tegemoetkomend of voorgaand verkeer. Deze afzonderlijke regels zijn alleen nodig als verwacht moet worden dat bestuurders deze vorm van hinder niet uit zichzelf zouden nalaten. Als die verwachting juist is kan overwogen worden ook te regelen dat om dezelfde reden het voeren van groot licht binnen de bebouwde kom verboden is.

Het voeren van mistachterlicht is beperkt tot zicht van minder dan 50 meter bij mist of sneeuwval. Het is niet algemeen bekend dat deze omstandigheden zich vrijwel nooit voordoen, ook niet als in de nieuwsmedia gewaarschuwd wordt voor slecht zicht. Ook zal het veel bestuurders ontgaan dat een mistachterlicht gunstig werkt bij zichtvermindering door mist of sneeuwval, maar averechts kan werken bij zichtvermindering door regen. Artikel 34.2 biedt dus geen houvast voor bestuurders over wanneer het gebruik van mistachterlichten is toegestaan en veel bestuurders zullen bij verminderd zicht met de beste bedoelingen mistachterlichten voeren, maar daarmee in overtreding zijn. Overigens is het de vraag of mistachterlichten onder andere dan de in Artikel 34.2 genoemde omstandigheden werkelijk verblindend zijn. Als er reden is om dat te vrezen is dat eerder aanleiding de technische uitvoering aan te passen, maar voor het gebruik een eenvoudige gedragsregel te hanteren.

Artikel 35 schrijft onder zichtbelemmerende omstandigheden het voeren van licht voor, ook bij het besturen van wagens waarvoor niet altijd verlichtingsvoorschriften gelden. Voor dat geval moet net als bij ruiters vermeld worden dat naar voor wit of geel en naar achter rood licht gestraald moet

worden. Bij ruiters wordt het meevoeren van een lantaarn voorgeschreven. Strikt genomen verbiedt dat het gebruik van meer lantaarns. Voor zover de regels over het voeren van lichten niet uitsluitend zijn is een regel nodig die witte of gele lichten verbiedt aan de achterkant en rode lichten verbiedt anders dan aan de achterkant.

#### Paragraaf 13. Gebruik van lichten tijdens stilstaan

Artikel 38 schrijft voor buiten de bebouwde kom bij nacht het voeren van stadslicht voor door stilstaande en geparkeerde voertuigen. Afgezien van de misleidende naam is het de vraag of daarmee het voeren van ander licht verboden is. Artikel 58.3 biedt de mogelijkheid om bij 'onverwachts' stilstaan knipperlichten te voeren. Ook het voeren van dimlicht hoeft niet als een bezwaar te worden gezien.

Artikel 39 schrijft voor aanhangwagens die stilstaan of geparkeerd staan alleen achterlichten voor. Voor de veiligheid is het van belang de wagen ook vanuit andere richtingen te kunnen zien. Dat blijkt ook uit Artikel 40. Daaruit volgt dat tenminste ook een wit of geel licht aan de voorzijde moet worden voorgeschreven, voor zover de wagens niet zijn gekoppeld aan een motorvoertuig dat al verlichting aan de voorzijde moet voeren. Net als bij rijdende wagens is het gewenst om de kleur van voor- en achterlicht te benoemen voor het geval er geen verlichtingsvoorschriften voor de wagens gelden.

#### Paragraaf 14. Bijzondere lichten

Geen opmerkingen

#### Paragraaf 15. Autosnelwegen en autowegen

Volgens de algemene toelichting houdt Artikel 43 ook in dat de vluchtstrook niet meer gebruikt mag worden als verlenging van de invoegstrook.

Bovendien moet volgens Artikel 55 bij het invoegen de richtingaanwijzer gebruikt worden. Daarmee wordt het invoegen anders dan volgens het oude RVV of in ieder geval anders dan geleerd werd.

Invoegen is voor onervaren automobilisten een spannende bezigheid. Met de nieuwe gedragsregels wordt dat nog spannender. De kans op fouten neemt daardoor toe. Een dringende overweging voor de veranderde regels wordt overigens in de toelichting niet gegeven. Voor de veiligheid zou dus opnieuw overwogen moeten worden of tenminste toegestaan kan worden zoodat de vluchtstrook als verlengde invoegstrook te gebruiken.

Paragraaf 16. Erven

Door de vereenvoudiging van regels is er geen regel meer waarmee uitgedrukt wordt dat voetgangers in erven een sterkere positie innemen dan bestuurders. Dat zou hoogstens kunnen worden afgeleid uit een combinatie van de Artikelen 44 en 45 waarin de plaats van voetgangers wordt vrijgelaten en de snelheid van bestuurders sterk wordt beperkt. De toelichting wijst op de mogelijkheid Artikel 31 van de WWV voor dit doel te gebruiken. Dit artikel stelt de eigenaar van een motorvoertuig aansprakelijk voor schade tenzij deze zich kan beroepen op overmacht of schuld van iemand anders. In de praktijk biedt dit artikel in het algemeen weinig bescherming aan voetgangers of fietsers. Het moet dus maar worden afgewacht of dit artikel in bedoelde zin zal worden toegepast en vervolgens de gewenste uitwerking heeft op het gedrag van bestuurders van motorvoertuigen tegenover voetgangers in woonerven. Veel mag daarvan niet verwacht worden. Een afzonderlijke, zij het vage, regel dat een erf bestemd is voor gelijkwaardig gebruik door bestuurders en voetgangers, of liever nog in de eerste plaats bestemd is voor het gebruik door voetgangers, is ongetwijfeld beter om de bedoeling van een sterkere positie voor voetgangers uit te drukken.

Bij erven wordt ervan uitgegaan dat het parkeren van motorfietsen buiten parkeerplaatsen even hinderlijk is als van andere motorvoertuigen, omdat de omvang van motorfietsen weinig verschilt. Deze redenering werd bij andere situaties niet gevolgd.

Bij de toelichting op de begripsbepalingen van Artikel 1 wordt de uitgang van een woonerf genoemd als voorbeeld van een uitrit vanwege de verlaagde stoep(rand). Daarom zou volgens Artikel 54 een bestuurder bij het verlaten van een woonerf het overige verkeer voor moeten laten gaan. Dat geldt natuurlijk alleen voor verkeer uit andere richting en voor situaties waarin het woonerf in dwarsrichting aansluit op een weg. Bovendien is niet zeker of alle uitgangen van een woonerf uitgevoerd zijn met een verlaagde stoep(rand). Dat kan verwarring geven, zodat in alle gevallen waarin dat voor de veiligheid gewenst is uitgangen van woonerven voorzien moeten worden van een duidelijke stoeprand, dan wel een voorrangsregeling met tekens (die dan niet geldt voor voetgangers op de stoep van de hoofdweg).

### Paragraaf 17. Verkeerspleinen

Verkeerspleinen worden aangeduid met het teken D 1 eventueel samen met teken J 9. In dat geval zijn de Artikelen 47 en 48 van toepassing. Het nieuwe teken B 7 heeft als omschrijving 'verleen voorrang aan bestuurders op de rotonde'. In de algemene toelichting wordt nog vermeld dat voor de toepassing gedacht is aan rustige maar gevaarlijke kruispunten in woonwijken. In het persbulletin (nr. 4032) ter gelegenheid van het verschijnen van het voorontwerp RVV 1990 wordt de term mini-rotondes gebruikt, bedoeld voor gevaarlijke punten in plaats van verkeerslichten. Daarmee is het toepassingsgebied van teken B 7 of rotondes niet helder en is ook het onderscheid tussen rotondes en verkeerspleinen onduidelijk. In de praktijk is te verwachten dat bestuurders geneigd zullen zijn beide begrippen door elkaar te halen. Dit wordt nog in de hand gewerkt door de uitvoering van de tekens waarbij J 9 en B 7 sterk op elkaar lijken. Maar bij verkeerspleinen geldt geen voorrang voor bestuurders op het plein en bij rotondes gelden strikt genomen de Artikelen 47 en 48 niet. Vooral een verkeerde verwachting over de voorrang kan gevaarlijk zijn.

In de praktijk blijkt een verkeersplein op twee manieren opgevat te kunnen worden met verschillende gevolgen voor de toepasselijke verkeersregels. Of een verkeersplein is een rondlopende weg met kruispunten, of het is een uitvergroot kruispunt. De toelichting op de Artikelen 47 en 48 voorkomt verwarring door te wijzen op de gedragsregels die zouden gelden voor een rondlopende weg met kruispunten. Er is geen toelichting waaruit kan blijken hoe rotondes moeten worden opgevat. Als een rotonde klein wordt uitgevoerd (een mini-rotonde zoals genoemd in het persbulletin) dan is een opvatting als uitvergroot kruispunt waarschijnlijk. In dat geval ontstaan problemen tussen bestuurders van motorvoertuigen die de rotonde verlaten en fietsers die de rotonde blijven volgen. Er is dus alsnog een toelichting nodig op dit punt die bij voorkeur de rotonde doet opvatten als rondlopende weg met kruispunten. Bij de maatvoering van rotondes en verkeerspleinen moet ook worden geprobeerd een verkeerde opvatting (als uitvergroot kruispunt) te voorkomen. Overigens valt te overwegen de resultaten van onderzoek naar gedrag en veiligheid bij verkeerspleinen of rotondes af te wachten om te komen tot gelijke toepassing van regels en vormgeving.

### Paragraaf 18. Voetgangers

De bedoeling van Artikel 49.1 lijkt duidelijk, maar de letterlijke tekst is veel ruimer. Bestuurders van motorvoertuigen moeten onder alle omstan-

digheden aan voetgangers die het extra moeilijk hebben de gelegenheid geven te doen wat zij van plan zijn. Meer voor de hand ligt dat van die voetgangers verwacht wordt dat zij zich naar vermogen aan de regels houden. Van bestuurders van motorvoertuigen kan dan verlangd worden dat zij meer hinder toelaten van de bedoelde voetgangers dan gebruikelijk.

De bedoeling van Artikel 49.1 zou ook verwoord kunnen worden als uitzondering op Artikel 31 van de WWV. Bestuurders van motorvoertuigen kunnen zich niet zonder meer op overmacht beroepen als bepaalde groepen weggebruikers zich niet aan de regels houden. Overwogen kan worden uitbreiding te geven aan de groepen weggebruikers waarvoor deze uitzondering zou gelden. Bij voorbeeld ook voor kinderen beneden een bepaalde leeftijd als voetganger of fietser (en ook voor ouderen).

In de toelichting op Artikel 49.1 wordt uitleg gegeven aan de term 'voor laten gaan' als 'prioriteit van de één boven de ander'. De termen '(niet) hinderen' en 'voorrang' worden in dit geval afgewezen omdat die teveel doen denken aan alleen maar kruispuntsituaties. Veel meer duidelijkheid brengt dit niet, omdat prioriteit en voorrang geen verschillende betekenis hebben en met de opmerkingen bij voorgaande paragrafen (o.a. plaats op de weg, stilstaan) is getoond dat veel artikelen een verbijzondering zijn van of uitzondering vormen op de algemene regel dat weggebruikers elkaar niet mogen hinderen. Veel artikelen zouden ook duidelijker kunnen worden verwoord met gebruikmaking van de term hinderen.

De tekst van Artikel 49.2 is uitgebreid tegenover de oude tekst omdat bestuurders nu ook voetgangers voor moeten laten gaan die kennelijk op het punt staan op een voetgangersoversteekplaats over te steken. Volgens de algemene toelichting vormt dit aanleiding om met (indringende) voorlichting het gedrag van bestuurders tegenover voetgangers ingrijpend te veranderen om de positie van voetgangers te versterken. Dat wijkt nogal af van de toelichting op Paragraaf 16 waarin verwezen wordt naar Artikel 31 van de WWV om in erven aan voetgangers een sterkere positie te geven dan bestuurders. Zonder een veel omvattend plan om de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren valt weinig te verwachten van de uitbreiding van Artikel 49.2 met of zonder indringende voorlichting.

Om uitvoering te geven aan het beleid om de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers te versterken zouden meer regels van het RVV en de bijbehorende toelichting aangepast kunnen worden zoals bij plaats op de weg en inhalen.



Ook zou niet volstaan moeten worden met voorlichting om gedrag van automobilisten ingrijpend te veranderen. Tot de kwetsbare verkeersdeelnemers horen ook fietsers en ook voor die groep zouden regels aangepast kunnen worden om uiting te geven aan dit beleid.

Ook de plaatsing van voetgangersoversteekplaatsen kan bijdragen aan een beter gedrag van bestuurders. Een voetgangersoversteekplaats is een zeer bijzonder gedeelte van de rijbaan. Een voetgangersoversteekplaats is bestemd voor gebruik door (overstekende) voetgangers als verbinding tussen andere weggedeelten die bestemd zijn voor voetgangers. Maar de oversteekplaats vormt ook een onderbreking van de rijbaan die bestemd is voor gebruik door bestuurders van (motor)voertuigen. Deze twee vormen van gebruik van de rijbaan kunnen in meer of mindere mate tegenstrijdig zijn afhankelijk van de plaatsing van de oversteekplaats.

Vervallen is dat voetgangers niet binnen 30 meter van een voetgangersoversteekplaats mogen oversteken. Dat komt goed uit voor voetgangers die zich toch al niet aan die regel hielden. Hun gedrag vormt nu geen overtreding meer. Een mogelijke ontwikkeling is dat voetgangers die meer geneigd waren zich aan bedoelde regel te houden nu ook buiten de oversteekplaats gaan oversteken. Dat is gevaarlijk voor zover zij minder goed in staat zijn de situatie te beoordelen. Voor kinderen zou deze verandering van regel dus gevaarlijk kunnen zijn.

Paragraaf 19. Voorrangvoertuigen

Geen opmerkingen.

Paragraaf 20. Loslopend vee

Geen opmerkingen.

Paragraaf 21. In- en uitstappende passagiers

Geen opmerkingen.

Paragraaf 22. Slepen

Geen opmerkingen.

Paragraaf 23. Bijzondere manoeuvres

Artikel 54 noemt een aantal bijzondere manoeuvres van bestuurders waarbij het overige verkeer moet worden laten voorgaan. Een van de manoeuvres is

wegrijden. In het verleden is Artikel 16 oud (waarvoor dit Artikel 54 in de plaats komt) zo uitgelegd dat bestuurders die stilstaan omdat de doorgang tijdelijk belemmerd wordt door ander verkeer, bij het daarna wegrijden alle andere verkeer moeten laten voorgaan. Het is niet duidelijk of dit weer zo bedoeld is. Uit de toelichting blijkt dat ander verkeer moet worden voorgelaten dat op normale wijze aan het verkeer deelneemt. Maar stilstaan in afwachting van doorgaan is ook normaal. Bovendien moet volgens Artikel 55 bij het wegrijden de richtingaanwijzer gebruikt worden, wat duidt op situaties waarin ingevoegd wordt. Net als bij de regels voor stilstaan zouden ook hier de redenen van stilstaan onderscheiden kunnen worden.

Ook het oprijden uit een uitrit wordt genoemd. In de toelichting op de begripsbepalingen wordt ingegaan op het begrip uitrit (onder verwijzing naar inrit). Het gaat om een gebouw of gesloten erf, of om een verlaagde stoep(rand). Dat is min of meer duidelijk. Maar als voorbeeld voor situaties met een verlaagde stoep(rand) wordt genoemd de aansluiting van een woonerf en als voorbeeld zonder verlaagde stoep(rand) wordt een parkeerplaats gegeven. Dat maakt het lastiger, want die voorbeelden gaan niet altijd op.

Inhalen is een bijzondere manoeuvre genoemd onder Artikel 54. Maar in de toelichting op Paragraaf 2 Inhalen staat dat al uit de algemene bepaling in de WWV blijkt dat andere weggebruikers niet gehinderd mogen worden. Artikel 54 geeft niet aan welk overig verkeer moet worden laten voorgaan. In beginsel dus alle overig verkeer. Daarom had ook zoals bij veel andere artikelen verwezen kunnen worden naar de algemene bepaling in het WWV. Maar het kan niet de bedoeling zijn de tekst letterlijk te nemen. Dat is al behandeld bij de opmerkingen over inhalen, maar geldt ook voor andere bijzondere manoeuvres.

De term bijzondere manoeuvres is trouwens enigszins bijzonder voor manoeuvres die vaak voorkomen en ook bij andere paragrafen (kunnen) worden behandeld. Daar staat tegenover dat een manoeuvre als oversteken door bestuurders nergens genoemd wordt, ook niet in Artikel 54. Bij de nieuwe mogelijkheid om links stil te staan is het belang van deze manoeuvre groter dan voorheen. Maar ook oversteken in andere situaties zou duidelijk behandeld kunnen worden.

Paragraaf 24. Onnodig geluid

Dit artikel lijkt vanzelfsprekend en dus overbodig uitgaande van de algemene bepaling in de WWV.

Paragraaf 25. Gevarendriehoek

Niet duidelijk is of met deze regel bekeurd kan gaan worden op het niet meevoeren van een gevarendriehoek. Volgens de toelichting volgt uit Artikel 58.1 dat een driehoek moet worden meegevoerd. Maar Artikel 58.1 geldt weer niet volgens Artikel 58.3 als een knipperend waarschuwingslicht wordt gevoerd. Het onderscheid tussen stilstaan op de rijbaan enz. (buiten de bebouwde kom, bij nacht enz.) volgens Artikel 38 en stilstaan als obstakel volgens Artikel 58.1 is klein. In het ene geval mag (alleen?) stadslicht worden gevoerd in het tweede geval moet een gevarendriehoek worden geplaatst (of een knipperlicht gevoerd). In een toelichting zou kunnen worden uitgelegd wat precies mag en/of moet.

Paragraaf 26. Autogordels

Volgens de toelichting is de betekenis van de gordel voor de veiligheid zo groot dat uitzonderingen tot het allernoodzakelijkste minimum moeten worden beperkt. Dat voorkomt bovendien discussies met verbalisanten. De overwegingen om toch twee uitzonderingen te handhaven moeten dan wel zwaarwegend zijn. Dat blijkt niet uit de toelichting. Daarom zou het opnieuw moeten worden gezien of Artikel 59.3 (uitzondering bij achteruitrijden en voor taxichauffeurs) kan vervallen.

Artikel 59.4 staat het gebruik van een kinderzitje toe in plaats van een gordel. Het is zeker niet overbodig daaraan toe te voegen dat het zitje deugdelijk moet zijn bevestigd.

Ook voor kinderen is het gebruik van goede beschermingsmiddelen van grote betekenis voor de veiligheid. Volgens de toelichting wordt vrijgelaten hoe kinderen worden vervoerd en beschermd. Gezien de praktijk zal dat lang niet altijd leiden tot een goede bescherming.

Bij een botsing kan het gebruik door kinderen van gordels met schoudergedeelten, ernstig letsel tot gevolg hebben. In het oude RVV werd daar duidelijk op gewezen (Artikel 95.3.b - oud). Overigens biedt ook het gebruik van alleen het heupgedeelte van een driepuntsgordel geen goede bescherming voor kinderen. Bij de nieuwe formulering wordt een zwaar beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van volwassenen en op een indringende voorlichting over een goede bescherming van jonge autopassagiers. De

beste verwoording van Artikel 59.4 is dus dat kinderen alleen voorin mogen zitten bij gebruik van een speciaal voor kinderen bestemd en goedgekeurd zitje dat op de voorgeschreven wijze is bevestigd.

#### Paragraaf 27. Helmen

Anders dan in het oude RVV wordt niet meer geregeld dat een bromfietser een passende en goed bevestigde helm moet dragen. Volgens de toelichting kan er op worden vertrouwd dat zij dat uit zichzelf zullen doen. Blijkens de praktijk is dat vertrouwen ten onrechte. Ook nu de oude regels nog gelden voldoet een groot deel van de bromfietzers niet aan bedoelde regel. Gezien het belang voor de veiligheid, dat ook in de toelichting wordt aangehaald zijn passende maatregelen gewenst. Voorlopig lijkt alleen een duidelijke regel met bijbehorend toezicht door de politie tot een verbetering van de praktijk te kunnen leiden.

Ook de praktijk wat betreft de verkoop van goedgekeurde helmen en het gebruik van goedkeuringsmerken is anders dan de toelichting aangeeft. In ieder geval worden er helmen ter verkoop aangeboden die niet zijn voorzien van een goedkeuringsmerk en rijden er veel bromfietzers met een helm die niet is voorzien van een goedkeuringsmerk en/of niet voldoet aan de gestelde eisen.

Voorlopig blijft het nodig in het RVV te regelen dat een helm gedragen wordt die is voorzien van een goedkeuringsmerk. Overigens voorkomt ook dat niet dat na de verkoop wijzigingen kunnen worden aangebracht die de beschermende werking verminderen; en ook dat is de praktijk.

#### 3.2. Opmerkingen bij RVV Hoofdstuk VIII Verkeerstekens

Sommige borden zijn alleen bedoeld voor verkeer vanuit één richting en verder kan het soms nuttig zijn de werking van borden te beperken tot één richting. Daartoe zou aanpassing van de tekst van Artikel 64 nodig zijn.

Artikel 67.4 maakt het mogelijk bij geel en rood verkeerslicht aan (brom)fietzers toe te staan rechtsaf te slaan. Ook zonder toestemming doet een aantal van hen dat nu al. Dat gaat alleen goed als de situatie goed wordt beoordeeld en er zorgvuldig wordt gehandeld. Als het officieel wordt toegestaan zullen veel meer (brom)fietzers hetzelfde gaan doen met een minder goed oordeel en/of met minder zorgvuldigheid. De mogelijkheid zou dus met

uitsterste terughoudendheid moeten worden geboden. Een plaatselijke oplossing waarbij de (brom)fietsers buiten de verkeerslichten om rechtsaf worden geleid is veel beter.

Voetgangerslichten zijn bestemd voor voetgangers, tram en buslichten voor bestuurders van trams of bussen. Hoewel er weinig misverstanden te verwachten zijn, is niet nauwkeurig aangegeven voor wie twee- en driekleurige verkeerslichten bestemd zijn. Volgens de omschrijving van de betekenis van geel licht gaat het om bestuurders en dat sluit voetgangers uit, maar onduidelijk is of het ook fietsers op een fietspad uitsluit.

Volgens de Artikelen 67, 68, 69 en 70 betekent groen licht 'doorgaan'. Niet doorgaan of stilstaan zou dus een overtreding zijn. Dat is anders dan voor kruispunten zonder lichten, waar wel mag worden stilgestaan en (op meer dan vijf meter afstand van het kruispunt) mag worden geparkeerd. Dat lijkt een onnodige beperking bij groene verkeerslichten die vervalt als de omschrijving gebruikt wordt: bestuurders mogen doorgaan (zoals ook bij Artikel 73 de betekenis van groen licht voor voetgangers gegeven is).

Volgens Artikel 73.2 kan een rood voetgangerslicht vervangen worden door een geel knipperlicht als bedoeld in Artikel 74, dat wil zeggen met de betekenis: gevaarlijk kruispunt, voorzichtigheid geboden. In de algemene toelichting wordt gesteld dat het de betekenis heeft 'oversteken op eigen risico'. Beide betekenissen verschillen wezenlijk wat betreft de geldende verplichtingen van andere weggebruikers die volgens art. 74 behouden blijven, maar volgens de algemene toelichting vervallen zijn. Dat scheidt problemen. Overigens zijn er meer problemen te verwachten bij de invoering van knipperend geel voor voetgangers. Om die reden wordt onderzoek uitgevoerd en is het verstandig te wachten op de resultaten daarvan voordat besloten wordt op grote schaal gebruik te maken van dergelijke lichten.

De betekenissen van doorgetrokken en onderbroken strepen is niet nauwkeurig beschreven. In de praktijk wordt als regel gebruikt dat doorgetrokken strepen niet mogen worden overschreven en onderbroken strepen wel (zij het met beperkingen). De omschrijving van Artikel 75 laat echter toe dat binnen de eigen rijrichting van wegen met meer rijstroken een doorgetrokken streep wordt overschreden. Voorsorteerstroken worden vaak aangegeven met onderbroken lijnen en dus verbiedt Artikel 77 weer het overschrijden van onderbroken lijnen. Voor de duidelijkheid zou Artikel 75.1 moeten reppen

van een streep ter scheiding van rijrichtingen en Artikel 75.2 moeten gaan over alle overige strepen in langsricting. Artikel 77 kan vervangen worden door een artikel over inhalen bij voorsorteren. Overigens is de algemene betekenis van lijnen in dwarsrichting minder duidelijk.

Een doorgetrokken streep ter scheiding van rijrichtingen wordt in de praktijk ook gezien als een verbod tot keren of om de lijn te overschrijden bij het uitkomen van een inrit. Met het nieuwe RVV kan ook nog gedacht worden aan een situatie waarin bestuurders links willen parkeren. De formulering van Artikel 75.1 is ook wat dit betreft niet duidelijk.

Bij Artikel 77 is waarschijnlijk te weinig gedacht aan fietsers. Ook zij worden verplicht voor te sorteren op voorsorteerstroken. Als er geen stroken zijn worden fietsers vrijgesteld van de verplichting voor te sorteren bij het linksafslaan (Artikel 17.2). Artikel 77 zou dus beter alleen van toepassing kunnen zijn voor overige bestuurders. Een andere oplossing is dat voorsorteerstroken alleen worden toegepast als er voor linksafslaande fietsers een veilige oplossing wordt geboden. Voor de volledigheid kan opgenomen worden dat de aanwezigheid van fietsstroken fietsers vrijstelt van Artikel 77.

### 3.3. Opmerkingen bij RVV Bijlage 1

Nergens is aangegeven dat de getalsaanduiding van bord A 1 (maximum snelheid) andere waarden kan krijgen en welke. In de toelichting is sprake van een zogenaamde verdwijnuitvoering van tekens A 1 en A 2. De bedoeling daarmee is niet duidelijk.

Teken B 7 (voorrang bestuurders op rotonde) is nieuw, maar verschilt uitsluitend van teken J 9 (aankondiging verkeersplein) voor wat betreft de oriëntatie van het driehoekig vlak. Daardoor ligt verwarring van beide borden voor de hand.

De beschikbare tekens ter aanduiding van een eenrichtingsweg (C 3 en C 4) bieden geen geschikte mogelijkheid om duidelijk te maken dat in voorkomende gevallen tegemoetkomend langzaam verkeer is toegestaan. Hiervoor moet een onderbord gebruikt worden. Maar ook een bijzondere uitvoering van teken C 5 (naar voorbeeld van L-tekens) zou in deze behoefte kunnen voorzien.

Teken C 9 geeft alleen de symbolen voor langzaam motorvoertuig, bromfiets en fiets, maar heeft een omschrijving waaruit blijkt dat alleen snelle motorvoertuigen (en voetgangers) worden toegelaten. Dat kan met een meer vanzelfsprekend bord worden aangegeven (bijvoorbeeld rond blauw bord met symbool voor auto).

Volgens de begripsbepaling in Artikel 1 valt onmiddellijk laden en lossen niet onder het begrip parkeren. Een teken voor parkeergelegenheid voor dit doel (E 7) scheidt verwarring.

De omschrijving van teken F 5 (verboden doorgaan bij nadering tegenverkeer) is onduidelijk in vergelijking met een tekst 'tegenverkeer voor laten gaan' dat overigens dezelfde bedoeling aangeeft.

Blijkens de toelichting kan teken G 7 ook gebruikt worden als aanduiding van een voetgangersgebied. De omschrijving is beperkt tot voetpad en zou aangepast kunnen worden.

#### 4. SLOTOPMERKINGEN

De algemene opmerkingen in Hoofdstuk 2 van dit stuk hebben grotendeels dezelfde strekking als het SWOV-commentaar bij de versie van het voorontwerp RVV die eind 1987 bekend was. Ook de slotopmerkingen kunnen daarom grotendeels gelijk blijven. Er zijn goede redenen om het RVV uit 1966 te herzien. Dat is met het voorontwerp RVV 1990 gebeurd. Tot op zekere hoogte is dit voorontwerp geslaagd als pakket basisregels waaraan weggebruikers in beginsel onder alle omstandigheden moeten voldoen. Maar toch wordt met het RVV 1990 geen wezenlijk ander gedrag voorgeschreven en wordt dat gedrag niet op een wezenlijk andere manier voorgeschreven. Het aantal punten waarop het voorontwerp ander gedrag van weggebruikers toestaat of voorschrijft vergeleken met het RVV 1966 is gering. Verder is de opbouw en indeling gelijk gebleven.

Het zou erg optimistisch zijn om te verwachten dat het RVV 1990 de oplossing vormt voor een beter gedrag van weggebruikers of een betere naleving van belangrijke verkeersregels. Als dat voorop staat moet een RVV er volgens de SWOV anders uitzien. Er zouden minder regels zijn waarvan overtreding strafbaar is, maar daarnaast zouden er meer andere regels zijn. Ten eerste gaat het om algemene regels die noodgedwongen enigszins vaag zijn, maar waarmee de bedoeling en de opbouw van het RVV duidelijk worden gemaakt. In de tweede plaats gaat het om een vollediger uitwerking van regels over plaats op de weg, inhalen, stilstaan e.d., waarmee aangegeven wordt hoe weggebruikers tegenover elkaar moeten handelen. Daar horen vooral regels bij over het gedrag van snelverkeer tegenover langzaam verkeer, omdat een groot aantal fietsers en voetgangers slachtoffer wordt van botsingen met snelverkeer.

Een herzien RVV zou volgens de SWOV ook anders opgebouwd en ingedeeld zijn dan zowel het oude als het nieuwe RVV. De regels zouden zijn ingedeeld naar bestemming van de weg en wijze van vervoer, omdat het gedrag van weggebruikers en dus de regels daarvoor in belangrijke mate gebonden zijn aan deze twee kenmerken.

Het (voorontwerp van het) RVV 1990 kan gebruikt worden als aanleiding voor de uitwerking van andere maatregelen voor een betere naleving van de verkeersregels, zoals voorlichting, toezicht door politie, opleiding en examineren van weggebruikers. Ook de vormgeving van de weg is van groot belang voor de naleving van verkeersregels, waarbij het vooral gaat om ge-



lijkvormigheid van wegen met dezelfde bestemming en gelijke toepassing van verkeersvoorzieningen.

Daarvoor zijn voorschriften nodig voor wegbeheerders. Deze voorschriften en de plannen voor de eerder genoemde maatregelen zouden klaar moeten liggen bij de invoering van het RVV 1990.

Ook het groot aantal opmerkingen bij afzonderlijke onderdelen van het RVV (zie Hoofdstuk 3) maakt duidelijk dat er nog veel werk gedaan moet worden om het RVV 1990 definitief te maken, zelfs bij de eenmaal gekozen opzet van het voorontwerp.

