

GEDRAGSAANBEVELINGEN VOOR WEGGEBRUIKERS

R-91-39

Drs. P.C. Noordzij

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding

1.1. Wat zijn gedragsaanbevelingen

1.2. Uitgangspunten

2. Algemeen (alle wijzen van vervoer, alle wegsoorten)

2.1. Uitleg van het RVV 1990

2.2. Kennis van verkeer en techniek

2.3. Algemeen regels

3. Aanbevelingen voor automobilisten

3.1. Algemeen (alle wegsoorten)

3.2. (Woon)erf

3.3. Woonstraat

3.4. Verkeersader (binnen de bebouwde kom)

4. Gebruik van de gedragsaanbevelingen

1. INLEIDING

Hoewel de regels in het RVV gaan over het gedrag van weggebruikers zijn zij niet bedoeld om rechtstreeks door hen gelezen en begrepen te worden. De indeling en bewoording van het RVV is daar ook niet het meest geschikt voor. Toch horen weggebruikers zich volgens de regels te gedragen. Het is dus nodig om het RVV te vertalen en daarbij de vorm zodanig te kiezen dat weggebruikers daarmee kennis en begrip kunnen en willen op doen over goed gedrag in het verkeer. Dat gebeurt onder meer in de vorm van lesmateriaal bij de rijopleiding en voor afzonderlijke onderwerpen in de vorm van publiek gerichte acties. Beide vormen zijn enigszins beperkt; een meer algemene vertaling van het RVV is er niet.

Het oude RVV is herzien vanuit de gedachte om niet meer alle gedrag in alle situaties te regelen, maar te volstaan met zo min mogelijk en met eenvoudige regels. Dit is gedaan met de bedoeling dat de naleving van de overgebleven regels zou verbeteren. Maar ook het nieuwe RVV is geen tekst die rechtstreeks bestemd is voor weggebruikers. Als er regels zijn verval- len is dat meestal niet omdat het beeld van goed gedrag is veranderd, maar omdat het beeld van een goed RVV is veranderd. In feite is er dus nog meer behoefte aan een beschrijving wat goed gedrag in het verkeer is, niet alleen als vertaling van het RVV, maar ook als aanvulling op het RVV.

Omdat de term gedragsregels teveel doet denken aan de inhoud van het RVV is voor de beschrijving van goed gedrag de term gedragsaanbevelingen geko- zen. Op verzoek van de stuurgroep "Flankerend beleid RVV 1990" wordt in dit rapport een eerste uitwerking gegeven van gedragsaanbevelingen. Eerst wordt behandeld wat onder gedragsaanbevelingen verstaan wordt en welke uitgangspunten bij het opstellen ervan gevolgd worden. Op grond hiervan is een tekst gemaakt met gedragsaanbevelingen. Deze tekst is in twee opzich- ten een tussenprodukt. In de eerste plaats is met deze tekst wel de opzet en inhoud van gedragsaanbevelingen uitgewerkt, maar de uiteindelijke re- dactie en vormgeving moet worden overgelaten aan deskundigen op die pun- ten. Bovendien zou ook de inhoud nog aangepast kunnen worden als bekend is bij welke gelegenheid (een deel van) de gedragsaanbevelingen gebruikt gaan worden. In hoofdstuk 4 wordt hierop teruggekomen. In de tweede plaats is maar een gedeelte van alle gedragsaanbevelingen uitgewerkt namelijk de aanbevelingen voor automobilisten binnen de bebouwde kom en een algemeen gedeelte voor alle soorten weggebruikers.

1.1. Wat zijn gedragsaanbevelingen?

Gedragsaanbevelingen geven aan wat verstaan moet worden onder goed gedrag van weggebruikers op een zodanige manier dat die weggebruikers van de inhoud kennis willen nemen en er ook zoveel mogelijk van opsteken. De inhoud van de aanbevelingen moet in overeenstemming zijn met zowel de regels van het RVV als met de opvatting van gezaghebbende personen en instanties over wat goed gedrag van weggebruikers is. De beschrijving van het gedrag is ruimer dan de inhoud van het RVV en kan ook invulling geven aan situaties waarvoor geen regels zijn. Er kunnen aanbevelingen gegeven worden voor bijzondere situaties die nauwkeuriger worden ingevuld dan in het RVV gebeurt. Er kan rekening gehouden worden met de leeftijd en ervaring van weggebruikers. Er kan beschreven worden met welk gedrag een weggebruiker het zichzelf of anderen gemakkelijker kan maken of veiliger. Er kan gewezen worden op wat er fout kan gaan bij zichzelf en bij anderen en hoe daarmee om te gaan. Er kan uitleg gegeven worden waarom het gedrag wordt voorgeschreven.

Het tweede gedeelte van de omschrijving van gedragsaanbevelingen geeft aan dat de verdere uitwerking van die aanbevelingen gericht moet zijn op zoveel mogelijke belangstelling voor, kennis van en begrip voor goed gedrag bij weggebruikers. Om dat te bereiken wordt in de volgende paragraaf een aantal uitgangspunten gekozen. Naast de verdere uitwerking is ook de wijze van verspreiden van de aanbevelingen van belang voor de manier waarop weggebruikers de aanbevelingen zullen ontvangen en gebruiken. Zo is het niet voldoende dat de inhoud in overeenstemming is met de opvattingen van gezaghebbenden. Het is gewenst dat gezaghebbende instanties de aanbevelingen op een of andere wijze erkennen en de verspreiding van de aanbevelingen verzorgd wordt door of namens één of meer van die instanties. Vanzelfsprekend is het gebruik van de aanbevelingen gebaat bij een grootschalige verspreiding.

1.2. Uitgangspunten

Van verkeersregels wordt wel beweerd dat ze niet worden nageleefd omdat er geen algemene, menselijke norm mee gemoeid is. Toch zijn de verkeersregels in het RVV een uitwerking van de algemene norm dat geen gevaar, schade of hinder mag worden veroorzaakt. Het probleem is dus dat deze norm niet herkend wordt of dat de regels als een overdreven uitwerking worden gezien.

Met de herziening van het RVV is geprobeerd aan dat laatste punt tegemoet te komen. De gedragsaanbevelingen kunnen bijdragen aan meer begrip voor de regels en meer bereidheid tot het naleven ervan door een heldere uitleg te geven van zowel de bedoelingen van het RVV als geheel als van afzonderlijke regels. Ook wordt er van uitgegaan dat er meer begrip voor afzonderlijke regels kan ontstaan als blijkt dat zij verbijzonderingen zijn van een klein aantal meer algemene regels.

Verder is er enige kennis nodig over verkeer en techniek om de verkeersregels te kunnen begrijpen en toepassen.

Bovenstaande uitgangspunten zijn verwerkt in hoofdstuk 2 met het algemeen gedeelte van de aanbevelingen (d.w.z. voor alle wijzen van vervoer en alle soorten weg). Dat algemene gedeelte is kort gehouden. Als het gaat om meer begrip voor en meer bereidheid tot goed gedrag kan dat veel uitgebreider. Maar willen weggebruikers hun goede bedoelingen omzetten in goed gedrag dan is een meer nauwkeurige beschrijving van dat gedrag nodig. Daarop zijn de volgende uitgangspunten gericht. De beschrijving zelf is te vinden in hoofdstuk 3.

Het gedrag van weggebruikers is in belangrijke mate gebonden aan de wijze van verkeersdeelname en aan de bestemming van de weg. De bestemming van de weg is een verhouding tussen verblijfsbestemming en doorstroombestemming. Het gaat vooral om het gezamenlijk gebruik van de weg door lopend en rijdend, langzaam en snel verkeer en de regels (over plaats op de weg, snelheid, voorrang en stilstaan) die nodig zijn om dat gezamenlijk gebruik te regelen. Bij wegen met hoofdzakelijk een verblijfsbestemming moet de aanwezigheid van het snelverkeer beperkt worden en hun gedrag aangepast aan dat van het langzaam verkeer. Bij wegen met uitsluitend een doorstroombestemming gaat het om het weren van lopend en langzaam rijdend verkeer en de bijbehorende regels voor het snelverkeer (over snelheid, gebruik van rijstroken, stilstaan, keren).

In het RVV wordt bij uitzondering onderscheid gemaakt naar wijze van verkeersdeelname of soort weg. In aanbevelingen kunnen deze twee kenmerken als hoofdingeling worden gebruikt.

De regels die betrekking hebben op het gedrag van weggebruikers in eenzelfde situatie zijn in het RVV terug te vinden op verschillende plaatsen. Om te weten welk gedrag in een bepaalde situatie wordt voorgeschreven moeten die regels verzameld en in onderling verband gebracht worden.

Weggebruikers worden dus geholpen met aanbevelingen waarin het gedrag in een aantal standaardsituaties beschreven wordt. Daarin kunnen de regels uit het RVV worden verwerkt, maar de beschrijving kan worden uitgebreid met meer nauwkeurige aanwijzingen, meer vrijblijvende aanwijzingen, toelichting en waarschuwingen.

Het nieuwe RVV bevat nog altijd een groot aantal regels, bovendien is het aantal verkeerssituaties dat zich kan voordoen bijna oneindig. Voor de overzichtelijkheid is het gewenst om bij het uitwerken van de aanbevelingen een keuze te maken uit de regels en situaties waarmee gewerkt wordt. Die keuze is in de eerste plaats gebaseerd op het belang voor de verkeersveiligheid. Bij nadere beschouwing, zowel op grond van ongevallestatistieken als van beredenering, leidt het belang van de veiligheid tot het benadrukken van de regels voor de omgang van snelverkeer met langzaam verkeer. Ook bij de herziening van het RVV is de bescherming van het langzaam verkeer een belangrijk uitgangspunt geweest. In de aanbevelingen is dit uitgangspunt terug te vinden bij de keuze van regels en standaardsituaties en ook bij de volgorde waarin de soorten weg aan bod komen. Te beginnen bij (woon)erven, gevolgd door woonstraten met gemengd fiets- en autoverkeer en door verkeersaders binnen de bebouwde kom met (als regel) bijzondere voorzieningen voor fietsers. Daarna volgen de wegen voor gemengd verkeer buiten de bebouwde kom en tenslotte wegen zonder langzaam verkeer buiten de bebouwde kom. (In hoofdstuk 3 is de beschrijving beperkt tot wegen binnen de bebouwde kom).

Het omgaan van snelverkeer met langzaam verkeer kan in iets ruimere beoordelingen gesteld worden als het rekening houden van weggebruikers met elkaar. Daaronder valt dan ook de omgang van automobilisten onderling. De meeste regels in het RVV gaan op een of andere manier over rekening houden met andere weggebruikers. In de aanbevelingen zijn weer de meeste van deze regels verwerkt.

De keuze is verder bepaald door de veranderingen in het nieuwe RVV tegenover het oude. Dat geldt in twee opzichten. Er zijn veranderingen die een aangepast gedrag van weggebruikers verlangen. En er zijn weglatingen of vereenvoudigingen, waarbij het toch dringend is om te weten wat onder goed gedrag verstaan moet worden.

De aanbevelingen geven dus geen volledig overzicht van alle gedragsregels en alle mogelijke verkeerssituaties. Daarin onderscheiden zij zich van bijvoorbeeld lesmateriaal ten behoeve van een rijopleiding of een naslag-

werk voor deskundigen. In de aanbevelingen in de volgende hoofdstukken is wel een ruime keuze gemaakt, ook al zijn bepaalde onderwerpen weggelaten. De keuze om wel of geen gebruik te maken van de auto is weggelaten, evenals de toestand van voertuig en bestuurder en de bediening van het voertuig. Dat wil niet zeggen dat deze onderwerpen niet thuis horen in gedragsaanbevelingen. Zij kunnen aan bod komen afhankelijk van de gelegenheid waarvoor de aanbevelingen gebruikt worden.

De beperking in hoofdstuk 3 tot het gedrag van automobilisten (binnen de bebouwde kom) is vooral van praktische aard. Voor het uitwerken van aanbevelingen voor automobilisten buiten de bebouwde kom en voor andere weggebruikers is meer tijd nodig.

Het spreekt vanzelf dat de aanbevelingen geen saaie, ambtelijke taal moeten worden. Welk taalgebruik en welke verdere vormgeving het meest geschikt zijn om de aandacht van weggebruikers te trekken en vast te houden is een zaak van deskundigen op dat gebied.

In de volgende hoofdstukken is alvast geprobeerd om bijzonder taalgebruik van ambtenaren en deskundigen te vermijden. Verder is ervan uitgegaan dat begonnen wordt met algemene regels, daarna de daarvan afgeleide regels per situatie. Of die volgorde nuttig en nodig is zal afhangen van de gelegenheid waarvoor de aanbevelingen gebruikt worden en de groep weggebruikers die daarbij bedoeld is. Hoofdstuk 3 met de beschrijving van gedrag per situatie kan ook zelfstandig gebruikt worden. In hoofdstuk 3 is ook te vinden dat het gedrag in standaardsituaties op verschillende manieren te beschrijven is, waarbij ook diverse soorten afbeeldingen gebruikt kunnen worden. Totdat gelegenheid en doelgroep bepaald zijn wordt ervan uitgegaan dat het gebruik van verschillende manieren naast elkaar het meest geschikt is.

2. ALGEMEEN (ALLE WIJZEN VAN VERVOER, ALLE WEGSOORTEN)

2.1. Uitleg van het RVV 1990

Doelen

De bereidheid tot het naleven van regels uit het RVV is gediend met een heldere uitleg van de bedoelingen van het RVV. Daarvoor worden in deze paragraaf enkele suggesties gedaan.

De doelen van het RVV zijn verkeersveiligheid, doorstroming en milieu. Maar dat is te eenvoudig uitgedrukt. Daarmee is nog niet aangegeven hoe deze drie doelen onderling afgewogen moeten worden of hoe afzonderlijke regels horen bij die doelen. Ook zijn er andere doelen, zoals het beschermen en bevoordelen van groepen weggebruikers, in het bijzonder de langzame weggebruikers: voetgangers en fietsers en invaliden. De bescherming van deze groep blijkt uit art. 31 van het WWV waarin staat dat een bestuurder van een motorvoertuig aansprakelijk is voor schade (tenzij deze zich kan beroepen op overmacht of schuld van iemand anders). Uit de praktijk van de rechtspraak blijkt dat dit artikel steeds vaker toegepast wordt. De mate waarin en de wijze waarop bescherming geboden wordt aan het langzaam verkeer is terug te vinden in regels in het RVV en hangt samen met de bestemming van de weg. Het doel van het RVV zou dus ook verwoord kunnen worden als het regelen van het gedrag van weggebruikers in overeenstemming met de bestemming van de weg. De regels waarmee dit gebeurt gaan over de plaats op de weg, snelheid, voorrang en stilstaan.

Regels

Het RVV bevat regels over hoe weggebruikers met elkaar omgaan, om ordening te brengen in het verkeer (door beperkingen aan te brengen wat betreft de aanwezigheid, de snelheid en koers van weggebruikers) om weggebruikers die anders niet aan bod komen ook gelegenheid te geven de weg te gebruiken en hen daarbij bescherming te bieden. Verder bevat het RVV regels over gedrag dat beslist nodig is voor de eigen veiligheid of die van anderen.

Meer nauwkeurig bezien regelt het RVV vooral de onderlinge rangordening van weggebruikers bij het gebruik van de weg en kunnen veel regels vertaald worden in termen van wie mag wie hinderen. Art. 25 van de WWV geeft aan dat het verboden is zich zo te gedragen dat gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan. Het RVV is bedoeld om dit artikel verder inhoud te geven met

verbijzonderingen en uitzonderingen. Verbijzonderingen geven aan welke vorm van hinder zeker niet is toegestaan; uitzonderingen bieden de mogelijkheid om enige vorm van hinder te veroorzaken zonder daarmee art. 25 WVV te overtreden.

Wettelijke regels hebben als kenmerk dat zij (met terughoudendheid) de vrijheid van handelen van (in dit geval) weggebruikers beperken onder bedreiging van straf. Dit betekent dat het aantal regels beperkt is en dat regels liefst duidelijk en eenvoudig zijn, met een voorkeur voor absolute normen. Daaruit volgt weer dat met de regels van het RVV lang niet alle gedrag van alle weggebruikers in alle situaties gedekt wordt, integendeel. Voor de meest wezenlijke taak van weggebruikers (het kiezen van de eigen snelheid en koers, rekening houdend met het wegverloop en de aanwezigheid van andere weggebruikers) zijn zelfs geen goede wettelijke regels te geven. Weggebruikers moeten dus voor een groot deel naar de geest van het RVV handelen (lees: volgens de bedoelingen). Gedragsaanbevelingen kunnen hierbij helpen, als aanvulling op de regels in het RVV.

Tien geboden

De bedoelingen van het RVV kunnen ook worden samengevat in een beperkt aantal algemene (en dus vage) gedragsregels. Dat zou kunnen in de volgende tien geboden:

1. Weggebruikers moeten zich zo gedragen dat hun gedrag een ruime mate van veiligheid biedt voor anderen en voor zichzelf.
2. Zij moeten ontzag tonen voor de vrijheid van anderen door elkaar niet onnodig te hinderen of langdurig oponthoud te bezorgen.
3. Zij moeten een zuinig gebruik maken van de weg, in het bijzonder van vervoerswijzen, tijden, routes en overige omstandigheden, die minder veilig zijn of meer overlast bezorgen.
4. Zij moeten afzien van verkeersdeelname als hun toestand als voetganger of bestuurder, of de toestand van het te besturen voertuig, onveilig is.
5. Bestuurders van voertuigen zijn ook verantwoordelijk voor schade die kan ontstaan of overlast als zij hun voertuig achterlaten.
6. Weggebruikers moeten rekening houden met de mogelijke aanwezigheid en gedragingen van andere weggebruikers, voor zover die min of meer gebruikelijk zijn voor de omstandigheden.
7. Zelf moeten zij zich zo gedragen als gebruikelijk en verantwoord is.
8. Met kwetsbare weggebruikers, die meer moeite hebben om zich veilig te gedragen, moet extra voorzichtig worden omgegaan.

9. Weggebruikers moeten er voor zorgen dat hun aanwezigheid en hun voorgenomen veranderingen in snelheid en koers door anderen tijdig kan worden opgemerkt.

10. Zij moeten er alles aan doen om een botsing of schade aan eigendommen van anderen te voorkomen, ongeacht de verantwoordelijkheid van anderen.

2.2. Kennis van verkeer en techniek

Om verkeersregels te kunnen begrijpen en toepassen is enige kennis nodig over wegontwerp, wegindeling en verkeersvoorzieningen. In deze paragraaf is aangegeven om welke kennis het gaat. Wat betreft het wegontwerp is onderscheid gemaakt in kruispunten en weggedeelten daartussen.

Weggedeelten

De algemene indeling van een weggedeelte in dwarsrichting is dat het rechter gedeelte van de weg bestemd is voor voertuigen in de eigen kijkrichting. De rechter helft is weer in te delen in een links gedeelte dat gebruikt wordt door rijdende motorvoertuigen. Meer naar rechts is een gedeelte voor gebruik door bromfietzers en fietsers en geheel rechts lopen voetgangers in beide richtingen. Het voetgangersdeel is meestal afgescheiden met een stoeprand, met dus rechts daarvan de stoep en links daarvan de rijbaan. Soms is er rechts van de rijbaan alleen een berm waarop niet gereden kan of mag worden, maar desnoods wel voetgangers kunnen lopen of staan. In veel gevallen is er aan de meest rechtse kant van de rijbaan gelegenheid om motorvoertuigen te parkeren of stil te laten staan. Ook zijn er wegen met meer rijbanen in dezelfde richting. Ook het gedeelte voor fietsers kan afgescheiden zijn in de vorm van een fietspad of fietsstrook. In het geval van een (fiets)strook is de scheiding alleen aangegeven met een lijn op het wegdek in langsrichting. Soms zijn fietspaden ingericht voor het gebruik door fietsers in twee richtingen. Ook zijn er fietspaden waarop alleen fietsers mogen en geen bromfietzers. In dat geval blijft er op de rijbaan ook plaats voor bromfietzers (die niet op het fietspad mogen) en fietsers (die niet op het fietspad hoeven). Soms is de rijbaan zo smal dat er geen sprake van is dat fietsers rechts rijden en rijdende motorvoertuigen links. Zij gebruiken dan samen hetzelfde gedeelte. Soms is de weg zo smal dat er zelfs geen afzonderlijke gedeelten links en rechts zijn voor voertuigen in beide richtingen. Als de rijbaan breed genoeg is wordt deze onderverdeeld in stroken zodat voertuigen in dezelfde richting naast elkaar kunnen rijden

zonder elkaar of het tegemoetkomend verkeer te hinderen. Er zijn ook wegen waar het verkeer in beide richtingen gescheiden is of waar alleen voertuigen in één richting op mogen.

Soms wordt er dan nog wel plaats gelaten voor fietsers in beide richtingen. Voetgangers en fietsers kunnen een weggedeelte van de ene naar de andere kant oversteken. Soms is daarvoor een oversteekvoorziening gemaakt met lijnen dwars op de weg en/of een vluchtheuvel halverwege of zelfs een verkeerslichtenregeling. Van opzij kunnen op weggedeelten in- of uitritten en voet- of fietspaden uitkomen. Weggedeelten kunnen worden onderbroken door bruggen of spoorwegovergangen.

Samen met de inrichting van de weg geven verkeerstekens aan welk gedeelte van een weg bestemd is voor welke groepen weggebruikers in welke richting. Het kan gaan om gezamenlijk gebruik door meer groepen (of richtingen), of een bestemming die aan bepaalde groepen weggebruikers voorkeur geeft dan wel uitsluitend gebruik toekent, of juist het gebruik door bepaalde groepen uitsluit.

Ook is per weggedeelte met tekens aangegeven welke bijzondere gedragsregels (snelheid, afslaan, stilstaan, parkeren) gelden voor welke groepen weggebruikers. Verkeerstekens kunnen bestaan uit lijnen en pijlen op het wegdek en borden naast of boven de weg die plaatselijk geldende regels aangeven en lichten naast of boven de weg voor plaatselijk en tijdelijk geldende regels. Ook onderborden kunnen tijdelijk geldende regels aangeven.

Kruispunten

Drie of meer aansluitende weggedeelten vormen de armen van een kruispunt. Kort voor het kruispunt kunnen op de kruispuntenarmen afzonderlijke stroken zijn aangegeven voor voertuigen die linksaf, rechtsaf of rechtdoor willen. Op het kruispunt zelf kan aangegeven zijn hoe deze voorsorteerstroken overgaan in stroken van de aansluitende armen. De meeste kruispunten hebben drie armen, waarbij twee daarvan samen een doorlopende weg vormen, of vier armen, waarbij twee wegen elkaar kruisen en voorbij het kruispunt allebei doorlopen. Kruispunten kunnen zo groot zijn dat zij als het ware zijn opgebouwd uit een aantal kleine kruispunten. Een bijzondere vorm van een kruispunt is een verkeersplein. Ongeacht hoe groot of klein, is een verkeersplein op te vatten als een rondweg met éénrichtingsverkeer waarmee iedere aansluitende weg een (drie-armig) kruispunt vormt. Per

krispunt kan de voorrang geregeld zijn met een (werkende) verkeerslichtenregeling of voorrangstekens. Bij een verkeerslichtenregeling geven lichten aan op welke stroken paden of banen de voertuigen moet stoppen danwel doorgaan.

Soms zijn er afzonderlijke lichten voor fietsers en/of voor voetgangers. Bij een voorrangregeling met tekens wordt aangegeven vanaf welke armen bestuurders voorrang moeten geven aan voertuigen op andere armen. Soms geldt dat alleen voor voertuigen op de hoofdrijbaan van de andere armen.

Wegsoorten

Wegen kunnen worden ingedeeld in soorten aan de hand van de hoeveelheid auto's en langzaam verkeer en hoeveel van dat verkeer langs de weg zelf moet zijn of verder weg. De uitersten zijn goed bekend. Auto(snel)wegen zijn bestemd om grote aantallen auto's met hoge snelheid over grote afstand te verwerken. Voor langzaam verkeer is daar geen plaats. Het andere uiterste is een voetgangersgebied waar voetgangers zonder hinder van voertuigen kunnen stilstaan of lopen. In het tussengebied zijn het langzaam en snelverkeer meestal gedeeltelijk gescheiden. Belangrijk is dat bestuurders van motorvoertuigen zich hier houden aan de gedragsbeperkingen wat betreft snelheid, plaats op de weg en het voor laten gaan van langzaam verkeer (voorzover dat is voorgeschreven). Met overtredingen worden fietsers en voetgangers in gevaar gebracht. Dat geldt vooral op straten binnen de bebouwde kom met veel voetgangers en fietsers, maar ook voor wegen met gemengd verkeer buiten de bebouwde kom waar minder langzaam verkeer is en de snelheid van het snelverkeer hoger. De snelheidslimieten voor deze wegen moeten worden gezien als bovengrenzen die in de eerste plaats nodig zijn voor de veiligheid van het langzaam verkeer. Uit zichzelf blijken bestuurders van motorvoertuigen weinig geneigd te zijn rekening te houden met fietsers of voetgangers of om hen voor te laten gaan.

Met de bestemming van de weg wisselt dus de manier waarop automobilisten omgaan met langzaam verkeer. Datzelfde geldt voor het gedrag van bestuurders van motorvoertuigen onderling en de regels daarvoor. Op een autosnelweg mogen bestuurders niet stilstaan, keren of achteruit rijden. Dat geeft een verstoring van de verkeersstroom en is extra gevaarlijk door de hoge snelheden van de andere voertuigen. Op wegen binnen de bebouwde kom komt het vaak voor dat auto's langzaam rijden omdat bestuurders daar in de buurt willen zijn en dat auto's stilstaan. Ook om daarmee rekening te

houden moet de snelheid gemiddeld laag zijn. Bovendien zijn er veel kruispunten waarvoor de snelheid aangepast moet worden.

Op een plattegrond of wegenkaart worden wegen duidelijk ingedeeld in enkele soorten. Een gebruikelijke indeling van soorten wegen is in voetgangersgebieden, (woon)erven, woonstraten, verkeersaders binnen de bebouwde kom en voor buiten de bebouwde kom wegen voor gemengd verkeer, wegen voor alleen motorvoertuigen (op de hoofdrijbaan), autowegen en autosnelwegen. Maar voor het tussengebied zijn er per soort weg nog verschillen in het wegontwerp of in de gedragsregels. Toch zijn de verschillen tussen de soorten voldoende groot om de gedragsregels zoveel mogelijk afzonderlijk te behandelen.

Techniek

Om een voertuig te kunnen beheersen en dus te voldoen aan verkeersregels is enige kennis nodig van de techniek van het voertuig. Het betreft de aandrijving van de wielen, remmen, ophanging van wielen, gewichtsverdeling, contact tussen band en wegdek, sturen.

Ook om het belang van een aantal regels in te zien en om overigens te weten hoe naar de geest van het RVV moet worden gehandeld is enige technische kennis nodig. Die kennis betreft de benodigde remafstand (afhankelijk van de snelheid, wegdek en voertuigsoort), uiterste snelheid door bocht (afhankelijk van wegdek en voertuig), uitwijkmogelijkheid voor obstakels (afhankelijk van snelheid), gevolgen van plotseling afremmen door een voorligger voor de volgafstand, benodigde inhaalafstand (afhankelijk van uitgangssnelheid en het snelheidsverschil met een voorligger), benodigde zichtafstand in zijweg en voor het geven van voorrang (afhankelijk van snelheden), of omgekeerd, de benodigde snelheid bij een gegeven uitzicht, letselkans bij een botsing (afhankelijk van snelheid, soort voertuig, soort botsing, gebruik beschermingsmiddelen).

De meeste van deze onderwerpen zijn eenvoudig in een tabel en/of afbeelding weer te geven en toe te lichten met enkele waarheidsgetrouwe voorbeelden. Maar de beheersing van een voertuig en het kiezen van een veilige snelheid, koers en afstand tot obstakels en anderen moet toch grotendeels in de praktijk geleerd worden, al-dan-niet tijdens de opleiding.

2.3. Algemene regels

Sommige regels in het RVV vormen uitwerkingen van eenzelfde, meer algemene regel, die zelf niet in het RVV hoeft te staan. Algemene regels zijn al gauw zo algemeen dat er weinig of niets mee gezegd wordt. Toch kan er met algemene regels meer begrip ontstaan voor de regels die er uit afgeleid worden, zeker als er verwezen kan worden naar voorbeelden van uitwerkingen of toepassingen.

Rechts rijden en inhalen

Een algemene regel is dat (in Nederland) in beginsel rechts wordt gereden. Daaruit volgt dat tegemoetkomend verkeer links voorbijkomt, dat voorliggers links worden ingehaald en dat bestuurders die op een kruispunt afslaan hun weg op het rechter gedeelte van de gekozen weg zullen vervolgen. Ook betekent de regel dat twee voertuigen niet zomaar naast elkaar mogen rijden. Op een algemene regel zijn meestal ook uitzonderingen. Links rijden mag wel als daar een goede reden voor is. Volgens het RVV mag in drie gevallen links worden gereden: om voor te sorteren bij het linksaf slaan (ook bij verkeerspleinen), als het druk is en er is voldoende ruimte voor twee (of meer) rijen voertuigen om naast elkaar in dezelfde richting te rijden en tenslotte om in te halen. Ook mag links worden geparkeerd. Verder is het gebruikelijk dat er niet terug naar rechts wordt gegaan als er kort na elkaar meer langzaam rijdende of stilstaande voertuigen worden ingehaald. Inhalen mag alleen links, maar ook dat is een algemene regel in de zin dat er weer uitzonderingen op zijn. Rechts inhalen mag volgens het RVV steeds als het andere voertuig links mag rijden. Als het voorgaande voertuig voorgesorteerd is voor linksaf mag een doorgaande bestuurder zelfs alleen maar rechts inhalen. Ook een bestuurder op een in- of uitvoegstrook mag voertuigen op de hoofdrijbaan rechts inhalen bij het in- of uitvoegen. De scheiding tussen hoofdrijbaan en in- of uitvoegstrook wordt aangegeven met een zogenaamde blokmarkering (een extra brede onderbroken lijn). Voor de duidelijkheid regelt het RVV afzonderlijk dat fietsers en bromfietzers andere bestuurders rechts mogen inhalen, wat alleen zal voorkomen als het druk is en er is ruimte (en dan mocht het toch al).

Volgorde van gebruik van weggedeelten

Een andere algemene regel is dat weggebruikers op hun beurt moeten wachten. Met enige moeite is met de regels van het RVV bijna altijd vast te

stellen in welke volgorde een gedeelte van de weg gebruikt mag worden. Degene die op zijn beurt wacht ondervindt hinder van degene die voor gaat. Tegelijk heeft de weggebruiker die moet wachten de eerste zorg om een botsing te voorkomen.

De regels van het RVV geven aan welke (soorten) weggebruikers welk gedeelte van de weg mogen gebruiken voor normaal gebruik (lopen en rijden). Iemand die een gedeelte van de weg of strook normaal mag gebruiken hoeft niet opzij voor iemand anders die dat ook mag. Die ander moet wachten op zijn/haar beurt in volgorde van aankomst. Bij het kiezen van een ander gedeelte of strook voor normaal gebruik gaan anderen die daarvan al gebruik maken voor. Als eenmaal veranderd is hoeft de plaats niet meer afgestaan te worden. Een gedeelte of strook waarvan normaal geen gebruik mag worden gemaakt, mag hoogstens tijdelijk gebruikt worden waarbij de normale gebruikers in ieder geval voorgaan. Als er een doorgetrokken lijn of andere scheiding is aangebracht met een ander gedeelte of strook mag het helemaal niet gebruikt worden.

Ook voor ander dan normaal gebruik (bijv. stoppen of keren) zijn er regels over de volgorde van gebruik. De regels maken onderscheid in stoppen (voor andere weggebruikers), (tijdelijk) stilstaan en parkeren (het achterlaten van de auto voor korte of lange tijd). Dat laatste zorgt voor de meeste hinder en is het meest aan banden gelegd door regels, het eerste (stoppen) het minst.

De laagste volgorde hebben bestuurders van voertuigen die willen wegrijden (na te hebben stilgestaan of geparkeerd), een uitrit uitkomen, keren of achteruit rijden. Dit geldt ook tegenover overstekende voetgangers. Voor de volledigheid: voorrangsvoertuigen (politie e.d. met signalen) hebben altijd de hoogste volgorde, daarvoor moet altijd opzij gegaan worden. Voorzover de gebruiksvolgorde gelijk of onbeslist is geldt altijd nog de volgorde van aankomst.

Kruispunten

De echte voorrangsregels slaan op het gebruik van kruispunten. Bij kruispunten is de algemene regel: als er verkeerslichten werken bepalen deze de volgorde van gebruik, als er geen lichten zijn of zij werken niet, bepalen de voorrangstekens de volgorde en als die er niet zijn gelden de algemene voorrangsregels. Er is zelfs een nog algemenere regel: aanwijzingen (van politie e.d.) gaan boven verkeerslichten, die gaan boven verkeerstekens (op wegdek of op borden) en die gaan weer boven de verkeersregels. Om

helemaal volledig te zijn gaan uitzonderingen op de regels nog weer voor de regel.

Verkeerslichten zorgen er voor dat bestuurders die rechtdoor willen gaan en groen licht krijgen geen last hebben van anderen. Voor afslaan de bestuurders met groen licht is dat anders. Het dwarsverkeer zal op dat moment rood licht hebben, maar ander verkeer op dezelfde weg (uit dezelfde richting of tegemoetkomend) kan tegelijk groen krijgen. Voor die gevallen gelden dezelfde regels alsof er geen verkeerslicht was. Bij voorrangstekens wordt als het ware bepaald dat één weg hoofdweg is en ook op het kruispunt gewoon doorloopt. De andere armen van het kruispunt vormen zijwegen. Bestuurders op de zijweg moeten bestuurders op de hoofdweg voor laten gaan. Een bestuurder moet dus kijken of de tekens aangeven dat hij/zij op de zijweg rijdt of op de hoofdweg. Volgens het RVV 1990 kunnen die tekens bestaan uit alleen maar haaietanden op de zijarm. Zoeken naar voorrangsborden is dus niet voldoende. Voor het overige gelden dezelfde regels als op kruispunten zonder voorrangstekens. Die regels worden meestal samengevat als rechts gaat voor en rechtdoor op dezelfde weg gaat voor. Maar op beide regels zijn weer uitzonderingen.

Het zijn dus niet alleen de echte voorrangsregels die de volgorde van gebruik en een gedeelte van de weg bepalen. Weggebruikers moeten weten wanneer zij aan de beurt zijn. Dat betekent niet dat die beurt altijd genomen moet worden. Beleefd zijn mag; weggebruikers met een lagere volgorde mogen geholpen worden, bijv. door gelegenheid te geven om over te steken, om in te voegen, voor te sorteren of in te halen. Onbeleefd zijn mag niet; de regels in het RVV proberen voordringen te verbieden.

Snelheid

Achter de regels over snelheid schuilt in de eerste plaats de algemene regel dat de snelheid van motorvoertuigen laag moet worden gehouden voor de veiligheid van het langzaam verkeer dat dezelfde weg mag gebruiken. In de tweede plaats kan een snelheidsbeperking bedoeld zijn om de kans op botsen tussen snelverkeer onderling klein te houden en de gevolgen van zo'n botsing te beperken. Pas in de derde plaats zijn snelheidsbeperkingen bedoeld om te zorgen dat een voertuig op de weg blijft en niet tegen een obstakel botst. In een aantal gevallen wordt een plaatselijke snelheidslimiet ingesteld uit oogpunt van milieu. Snelheidsbeperkingen zijn er dus vooral voor de veiligheid van anderen.

Alleen op auto(snel)wegen en andere wegen met een belangrijke doorstroombestemming moet de snelheid ook voldoende hoog gehouden worden om de verkeersstroom niet te verstoren.

Verlichting

Ook voertuigverlichting is in de eerste plaats bedoeld voor anderen: om gezien te worden. In de tweede plaats om het verloop van de weg en verkeerstekens te kunnen zien bij onvoldoende openbare verlichting. Dat betekent dus dat verlichting gevoerd zou moeten worden zodra anderen daar gemak van zouden kunnen hebben, heel vaak dus.

Zelfbescherming

Met het gebruik van voertuigen worden de snelheden van mensen kunstmatig verhoogd. Mensen zijn er niet op gebouwd om botsingen op te vangen bij hoge snelheden. Maar zij kunnen zich er wel extra tegen beschermen. Om te zorgen dat zij dat ook doen zijn regels gesteld voor het verplicht gebruik van gordels en helmen. Ook hierbij geldt dat het RVV alleen het meest noodzakelijke regelt.

3. AANBEVELINGEN VOOR AUTOMOBILISTEN

3.1. Algemeen (alle wegsoorten)

Verlichting

Er zijn enkele gedragsregels voor automobilisten die niet gebonden zijn aan een soort weg. Zij betreffen onder meer het voeren van lichten tijdens het rijden. De meest eenvoudige regel daarvoor is dat het gebruik van dimlicht altijd mag, zowel als de omstandigheden zodanig zijn dat volgens het RVV geen licht gevoerd hoeft te worden als onder omstandigheden waarbij het voeren van lichten verplicht is. Bovendien is het voeren van dimlicht bijna altijd nuttig om gezien te worden door anderen. Het gebruik van (ongedimd) groot licht is alleen toegestaan zolang dat geen hinder geeft voor anderen. Zodra er een voorligger of tegemoetkomend verkeer (ook fietsers of voetgangers) is, mag geen groot licht gebruikt worden. Ook moet bedacht worden dat verkeer op een naastgelegen rijbaan gehinderd zou kunnen worden met groot licht. Groot licht mag dus bijna nooit gebruikt worden.

Het voeren van klein (of stads- of parkeer)licht is alleen voldoende bij stilstaan bij duisternis buiten de bebouwde kom en wordt dus ook bijna nooit gebruikt.

Gordels

Ook het gebruik van gordels door bestuurder en voorpassagiers is bij alle snelheden en op alle soorten weg voorgeschreven. Kleine kinderen kunnen het best vervoerd worden in een speciaal voor kinderen bestemd en goedgekeurd 'zitje' dat op de voorgeschreven wijze wordt gebruikt. Ook voor kinderen beneden de twaalf jaar, die al te groot zijn voor zo'n 'zitje' zijn er speciale goedgekeurde 'kussens' die een goede bescherming bieden. Het gebruik van gewone driepunts-gordels is af te raden beneden de twaalf jaar. Vanaf twaalf jaar bieden de gewone gordels de beste bescherming. In de praktijk blijken gordels, zitjes e.d. niet altijd goed gebruikt te worden waardoor de beschermende werking gedeeltelijk of geheel verloren gaat. Om dit tegen te gaan moeten uitgebreide en nauwkeurige aanbevelingen worden opgesteld. Alleen achterin is het gebruik van gordels of andere beschermingsmiddelen op dit moment nog niet verplicht, maar wel sterk aan te raden.

3.2. (Woon)erf

Automobilisten en langzaam verkeer

Op een erf hebben alle gebruikers (automobilisten, fietsers en voetgangers) gelijke rechten, maar voetgangers zijn iets meer gelijk dan de anderen. Voetgangers mogen op een erf overal lopen of staan zonder meteen opzij te hoeven gaan als er een fiets of auto aankomt. Dat geldt zelfs op de rijbaan met daarnaast een stoep. Automobilisten en fietsers zijn gelijk, d.w.z. dat op een kruispunt binnen een erf fietsers van rechts voorrang hebben op auto's van links. Om grote problemen door auto's te voorkomen moeten automobilisten hun snelheid aanpassen. Zij moeten stapvoets rijden, wat in de praktijk vaak uitgelegd wordt als: niet harder dan 15 km/uur, hoewel ook dat eigenlijk nog te hard is. Het wegdek is meestal ook zo gemaakt dat veel harder rijden onmogelijk of onaangenaam wordt of tenminste om er aan te herinneren dat harder rijden niet de bedoeling is. De hinder van geparkeerde motorvoertuigen wordt beperkt tot het gebruik van hiervoor aangegeven vakken. Bij het rechts rijden op een erf moet aan de rechter kant voldoende ruimte gelaten worden voor voetgangers en fietsers die er op dat moment zijn of kunnen komen. Vaak is de ruimte zo smal dat beter in het midden gereden kan worden. Bij éénrichtingverkeer op een erf moeten automobilisten er rekening mee houden dat dat niet hoeft te gelden voor fietsers. Dat kan door ook links nog voldoende ruimte te laten.

Uitrit

Veel erven eindigen in een uitrit naar een andere weg. Automobilisten die van het erf, over de uitrit naar de andere weg willen, moeten al het verkeer op de andere weg voor laten gaan. Ook de voetgangers en fietsers. Dat betekent dat eerst links en rechts moet worden gekeken of er voetgangers aankomen en dat zonodig gewacht moet worden tot die voorbij zijn. Vervolgens moet gekeken worden of er fietsers aankomen en zonodig gewacht worden. Bij een fietspad kan dat betekenen dat zowel links als rechts gekeken moet worden. Daarna moet gekeken worden naar auto's op de andere weg. Bij het rechts afslaan wordt in de eerste plaats gekeken naar auto's van links, maar in de tweede plaats naar auto's van rechts die (gedeeltelijk) gebruik maken van dat (voor hen linkse) gedeelte van de rijbaan. Als die rijbaan erg smal is en ook gebruikt wordt door fietsers en bromfietsers van rechts moet ook daarnaar gekeken worden. Er wordt gewacht met oprijden van de rijbaan tot deze in de voorgenomen richting vrij is van voertuigen.

Tenslotte moet gekeken worden naar en zonodig gewacht op voetgangers die bezig zijn de rijbaan van de andere weg over te steken. Dat kunnen voetgangers zijn aan dezelfde kant of aan de overkant.

Bij het links afslaan is de volgorde van kijken en wachten grotendeels gelijk, maar moet in ieder geval (ongeacht de breedte van de andere weg) gelet worden op alle voertuigen van rechts.

Het kan verkeerd gaan als op het laatste moment blijkt dat gewacht moet worden met het oprijden van de rijbaan en dus gestopt moet worden op een gedeelte dat bestemd is voor voetgangers of fietsers in dwarsrichting. Zo'n situatie kan ook ontstaan als er weinig uitzicht is op de rijbaan. De hinder die daardoor ontstaat kan beperkt worden door voor het oversteken van die gedeelten een ruime gelegenheid af te wachten. Als er dan toch nog hinder ontstaat voor voetgangers of fietsers moet die op de koop toe genomen worden. Er kan zich nog een probleem voordoen bij het wachten tot de andere rijbaan opgereden kan worden. Na of tijdens het wachten moet eigenlijk van voren af aan begonnen worden met letten op voetgangers en fietsers. Maar veel automobilisten vergeten dat op zo'n moment. Ook de voetgangers die de andere rijbaan oversteken worden gemakkelijk vergeten. Bij het gebruik van een uitrit moet een automobilist dus in volgorde een aantal keuzen maken en handelingen uitvoeren. De allereerste handeling, die nog niet werd genoemd, is het maken van een eerste overzicht: waar zijn fietsers te verwachten, hoe is het uitzicht op de rijbaan, hoe breed is de rijbaan en is er kans dat halverwege toch moet worden gestopt? Zo'n volgorde van keuzen en handelingen kan worden beschreven met doorlopende tekst zoals hier gebeurd is of met een puntsgewijze tekst, dan wel in de vorm van afbeeldingen met een plattegrond of stroomschema (zie Afbeeldingen 1 en 2). Bij ervaren automobilisten verlopen de handelingen en keuzen veel soepeler dan de beschrijving doet vermoeden. Het gevaar daarvan is dat een gewoonte is gevormd waarin één van de stappen wordt overgeslagen. Veel automobilisten zijn geneigd alleen of eerst te letten op auto's op de rijbaan van de andere weg en dus de voetgangers en fietsers die zij al eerder tegen kunnen komen over het hoofd te zien.

3.3. Woonstraat

In woonstraten zijn veel voetgangers en fietsers. Voor het gemak worden van de langzame tweewielers alleen de fietsers genoemd. Automobilisten horen op dezelfde manier om te gaan met bromfietsers. Het verschil is wel

dat bromfietzers harder gaan en dus in veel kortere tijd dichtbij zijn dan fietsers. Verder zijn er veel geparkeerde auto's en auto's die op de rijbaan stilstaan. Voor de voetgangers is er meestal een stoep en over de hele lengte van de weg zijn overstekende voetgangers te verwachten.

Automobilisten en langzaam verkeer

Fietsers en automobilisten moeten de rijbaan delen. Die is vaak zo smal dat op het rechter gedeelte een auto en een fiets niet naast elkaar passen. Een automobilist moet dus achter een fiets blijven rijden totdat er op het linkergedeelte ruimte is om in te halen. Voor het inhalen van een andere (rijdende) auto is er bijna nooit ruimte. Bij éénrichtingverkeer is er meestal iets meer ruimte zodat automobilisten aan de rechterkant ruimte kunnen laten voor fietsers die achterop kunnen komen. Om zelf een fietser te kunnen inhalen moet er aan de rechterkant toch minstens een ruimte over zijn van een meter tussen auto en fiets. Eénrichtingverkeer hoeft niet te gelden voor fietsers. In die gevallen moet ook links voldoende ruimte worden gelaten.

In woonstraten moeten automobilisten langzaam rijden. Soms is er een bord met (maximum snelheid) 30 km/uur. Maar in het algemeen moet 30 km/uur gezien worden als de hoogst toelaatbare snelheid voor alle woonstraten. Om automobilisten daaraan te herinneren worden hier en daar drempels, versmallingen of bochten in het wegdek gemaakt.

Parkeren mag links en rechts in parkeervakken of als die er niet zijn langs de rand van de rijbaan. Er moet op de rijbaan altijd zoveel ruimte gelaten worden dat andere auto's voorbij één of meer geparkeerde auto's kunnen. Ook moet zo geparkeerd worden dat andere geparkeerde auto's nog kunnen weg rijden. De stoep is alleen voor voetgangers; een auto mag daar dus niet komen. Ook bij het parkeren dichtbij een kruispunt moet er ruimte (5 meter van de hoek) worden gelaten voor voetgangers om ongehinderd van stoep naar stoep te kunnen oversteken. Bij het parkeren moet vooral gelet worden op fietsers die tussen de rijdende auto's en de parkeervakken of rand van de rijbaan doorrijden. Bij het wegrijden na het parkeren moet alle andere verkeer worden voorgelaten. Bij rechts parkeren zijn dat in volgorde: achteropkomende fietsers, achteropkomende auto's, tegemoetkomende voertuigen (bij smalle rijbaan) en overstekende voetgangers. Bij links parkeren is de volgorde: tegemoetkomende fietsers, tegemoetkomende auto's, achteropkomende voertuigen en overstekende voetgangers. Hierbij worden fietsers en voetgangers gemakkelijk vergeten.

Bij het stilstaan (voor korte tijd) is iets meer hinder voor voetgangers en bestuurders toegestaan als dat niet anders kan. Bij het voorbijgaan van een stilstaande of geparkeerde auto mag gebruik worden gemaakt van het gedeelte van de rijbaan voor verkeer in tegenovergestelde richting. Dat verkeer mag niet gehinderd worden. Er moet dus gewacht worden op een gelegenheid waarbij tegemoetkomende automobilisten of fietsers niet hoeven in te houden of opzij gaan. Ook moet gewacht worden op fietsers in dezelfde richting, die al eerder wachtten op zo'n gelegenheid. Tijdens het wachten kan een auto weer (links of rechts) ingehaald worden door achteropkomende fietsers, die vervolgens ook eerder aan de beurt zijn om een stilstaande of geparkeerde auto voorbij te gaan. Tenslotte kunnen er intussen ook overstekende voetgangers tevoorschijn zijn gekomen die weliswaar niet voorgaan, maar ook niet omver gereden mogen worden. Als er geen stoep is moet aan voetgangers wel de gelegenheid gegeven worden voorbij stilstaande voertuigen te lopen.

Ongeregeld kruispunt

Kruispunten van woonstraten onderling hebben geen bijzondere voorrangregeling. Dat betekent dat de algemene regels gelden: bestuurders van rechts gaan voor, maar automobilisten gaan voor bromfietsers en fietsers en alle doorgaand verkeer (dus ook voetgangers) op dezelfde weg gaat voor afslaand verkeer. Veel van de kruispunten zijn zogenaamde T-kruispunten (met een doorgaande straat met dwarsstraat aan één kant), maar behalve dat er minder mogelijkheden zijn om af te slaan of rechtdoor te gaan, blijven de regels hetzelfde. Het is dus niet zo dat het verkeer op de dwarsstraat voorrang moet geven aan het verkeer op de doorgaande straat.

Een automobilist die zo'n kruispunt nadert moet eerst kijken of hij/zij verder kan en mag in de richting die hij/zij wil en moet zonodig een andere richting kiezen. Om de fietsers niet in moeilijkheden te brengen hoort een automobilist ervan af te zien om kort voor of op een kruispunt nog fietsers in te halen. Fietsers mogen voorsorteren bij het links afslaan maar hebben soms moeite of angst om dat te doen. Een achteropkomende automobilist kan problemen voorkomen door hen de gelegenheid te geven voor te sorteren. Voor zover er ruimte is kan een automobilist zelf ook het beste voorsorteren. Dat voorkomt dat bij het naderen van het kruispunt fietsers de auto inhalen aan de kant waarheen afgeslagen wordt. Om te kunnen voorsorteren moet een gelegenheid afgewacht worden dat er geen fietsers gehinderd worden die al naast of kort achter de auto rijden. Ruim

voor het afslaan en in ieder geval voor het voorsorteren wordt richting aangegeven. Bij het rechts afslaan wordt vervolgens gekeken of er voetgangers de dwarsstraat willen oversteken en zonodig gewacht. Tenslotte wordt gekeken of er in de dwarsstraat verkeer is waardoor gewacht moet worden met het inrijden van die straat. Voor de zekerheid zou intussen ook nog gelet moeten worden op auto's en fietsers die van links of tegemoet komend dezelfde straat in willen. Zij moeten weliswaar voorrang geven, maar dat doen ze niet altijd.

Bij het recht doorgaan moeten auto's van rechts voorrang krijgen. Als blijkt dat die er zijn moet ingehouden of gestopt worden. De keuze om te stoppen moet al gemaakt worden voordat het kruispunt opgereden wordt. Een auto die op het kruispunt stopt, staat in de weg als er intussen verkeer van links komt.

Als er eenmaal gestopt is kan er verkeer van links komen dat wel door kan gaan. Weer doorrijden nadat de auto's van rechts voorbij zijn kan dus alleen als er geen verkeer meer van links komt of als dat laat zien dat het voorrang wil geven. Fietsers die van rechts komen hoeven geen voorrang te krijgen, maar het mag niet verbazen als zij toch zullen proberen door te rijden. Ook verkeer van links zal niet altijd inhouden of wachten om voorrang te geven. Een aarzeling bij het oprijden van het kruispunt wordt door de ander al gauw opgevat als een gelegenheid om door te gaan. Bovendien kan het geen kwaad om iemand anders die op een wat ongelukkige plaats terecht is gekomen gelegenheid te geven van het kruispunt af te gaan.

Links afslaan is nog iets lastiger. Niet alleen de auto's van rechts gaan voor, ook de tegemoetkomende fietsers en auto's die zelf rechtdoor gaan of dezelfde dwarsstraat in dezelfde richting inslaan. Met tegemoetkomende fietsers en automobilisten die zelf ook links af willen moet onderling uitgemaakt worden wie er voor gaat. Tenslotte moet gekeken worden of er voetgangers de linker dwarsstraat willen oversteken en of er in die dwarsstraat verkeer is waardoor gewacht moet worden. Zeker bij het linksafslaan kan het gebeuren dat op het laatste moment gestopt moet worden en het te laat is om het kruispunt nog vrij te laten.

Een enkele keer bieden de regels geen uitkomst en moet iedereen op elkaar wachten. Dan is het nodig dat iemand besluit door te gaan en de anderen daar gelegenheid voor geven, ook al is het niet altijd prettig als iemand voor zijn/haar beurt gaat.

Vanaf zijstraat voorrang geven

Bij de aansluiting van een woonstraat met een verkeersader staan zo goed als altijd voorrangstekens die de bestuurder vanaf de zijstraat verplichten voorrang te geven. Ook als die tekens er niet zijn is het verstandig zich vanaf de zijstraat zo te gedragen alsof zij er wel zijn en dus voorrang te geven. Het verkeer op de verkeersader verwacht dat zo. De automobilist uit de zijstraat moet voorrang geven aan alle bestuurders op de verkeersader. In de toekomst kan ook met alleen haaietanden op het wegdek aangegeven staan dat bestuurders op de andere weg voorrang hebben. De volgorde van handelen is in grote lijnen dezelfde als bij een uitrit. Alleen voetgangers die de stoep van de verkeersader volgen (en de woonstraat oversteken) hoeven niet te worden voorgelaten. Als er een zebra ligt moet dat toch nog. Ook is er meer kans dat een automobilist bij het naderen van het kruispunt links of rechts wordt ingehaald door fietsers waarmee bij het afslaan rekening moet worden gehouden. Dat kan door de gelegenheid af te wachten om zoveel mogelijk links of rechts te gaan rijden. De fietsers die dan achterop komen moeten inhouden en wachten of aan de andere kant inhalen voorzover dat is toegestaan. Als blijkt dat niet onmiddellijk rechtsaf geslagen kan worden is het soms beter zo voor te sorteren dat fietsers die ook rechtsaf willen nog wel rechts kunnen inhalen. De volgorde is dus bij rechts afslaan:

- eerst kijken naar fietsers rechts naast of dicht achter de auto, zonedig wachten op gelegenheid, richting aangeven en dan voorsorteren.
- kijken naar fietsers van links (bij fietspad ook naar rechts) en zonedig wachten met zo min mogelijk hinder voor voetgangers die dwars over willen steken,
- kijken naar auto's van links en zonedig wachten zonder in de weg te staan van fietsers,
- kijken naar voetgangers die aan de rechterkant de rijbaan van de verkeersader oversteken en zonedig wachten,
- kijken of rijbaan naar rechts vrij is en zonedig wachten,
- rechts afslaan.

Bij links afslaan moet links worden voorgesorteerd en na het naar links kijken naar auto's komt er nog bij dat gekeken moet worden naar voertuigen van rechts. Bij een tegenover gelegen straat moet ook nog gekeken worden naar tegemoetkomende voertuigen. Tenslotte moet naar links worden gekeken voor overstekende voetgangers en ruimte op de rijbaan. Vaak ontstaat gevaar omdat wel gelet wordt op auto's van links, maar ondertussen de door-

gang geblokkeerd wordt van fietsers of bromfietsers die wel gerekend hadden op vrije doorgang. Een probleem is dat er pas afgeslagen kan worden als alles vrij is. Als gewacht moet worden tot de rijbaan van de verkeersader vrij is in de richting waarin afgeslagen wordt kan pas afgeslagen worden als ook alle eerdere stappen weer zijn afgewerkt. Dat wordt makkelijk vergeten. Ook als er niet gewacht hoeft te worden is het nuttig om bij het afslaan opnieuw en snel de voorafgaande stappen door te lopen.

3.4. Verkeersader (binnen bebouwde kom)

Verkeersaders zijn wegen met veel autoverkeer, vaak voorzien van fietsstroken of paden en/of bijzondere regelingen voor het parkeren. De maximum snelheid is 50 km/uur.

Automobilisten en langzaam verkeer

Ook als er geen fietsstrook of fietspad is moeten automobilisten aan de rechterkant een denkbeeldige strook voor fietsers vrijhouden. Bij wegen met verkeer in twee richtingen, maar zonder onderscheiden rijstroken in dezelfde richting komt dat erop neer dat auto's met de linkerkant tegen de middellijn van de weg rijden. Dat is niet alleen bedoeld om aan de rechterkant ruimte voor fietsers over te houden, maar ook om te voorkomen dat achteropkomende automobilisten gaan proberen in te halen terwijl dat eigenlijk niet kan. Het is misschien overbodig op te merken dat de ruimte voor fietsers wordt vrijgehouden ook als er op het moment zelf nog geen fietsers zijn. Zij kunnen op iedere plek en op iedere moment de rijbaan opkomen. Ze mogen ook rechts inhalen, wat zal gebeuren zodra de snelheid van de auto's terugloopt door drukte e.d. Overigens mogen fietsers ook links inhalen, wat een enkele keer beter uitkomt. Als een automobilist zelf een fietser inhaalt moet er rechts toch minstens een ruimte over zijn van een meter tussen auto en fiets. Een fout die gemakkelijk door automobilisten gemaakt wordt is dat zij ervan uitgaan dat zij op een weg met een fietsstrook niets meer met fietsers te maken hebben en er dus ook niet meer op letten. Bij een bocht naar rechts hebben sommige automobilisten de gewoonte de bocht af te snijden waardoor fietsers in de knel komen. Omgekeerd gebeurt het ook dat fietsers zonder omkijken een bocht naar links afsnijden en in de baan van een auto terecht komen. Automobilisten zouden daarop bedacht moeten zijn.

Als er wel een fietsstrook is mogen automobilisten deze normaal niet ge-

bruiken. Een fietsstrook die is afgescheiden met een doorgetrokken streep mag in geen geval gebruikt worden door automobilisten. Fietsers zelf zijn niet zonder meer verplicht de fietsstrook te gebruiken. Als zij elkaar inhalen en zeker als zij een voertuig dat stilstaat op hun strook voorbij willen kunnen zij buiten hun strook komen. Voor korte tijd stilstaan op een fietsstrook is voor automobilisten misschien makkelijk, maar heel erg hinderlijk voor fietsers. Bovendien wordt het voor hen gevaarlijk als zij vervolgens in het voorbijgaan op het gedeelte van de rijbaan voor auto's moeten komen. Het stilstaan op een fietsstrook is daarom verboden.

Als er een fietspad langs de verkeersader ligt hoeven automobilisten geen ruimte voor fietsers vrij te laten. Behalve als het gaat om een niet verplicht fietspad. Fietsers mogen dan naar eigen keuze ook op de rijbaan rijden en bromfietsers mogen dan alleen maar op de rijbaan. Ook kan tegenwoordig met borden geregeld worden dat bromfietsers niet het fietspad maar de rijbaan moeten gebruiken. Daar mogen zij toch maar 30 km/uur rijden en snorfietzers zelfs maar 25 km/uur. Als zij echt niet harder rijden zal een automobilist die hen wil inhalen toch geduldig moeten wachten op een geschikte, ruime gelegenheid om links in te halen. De bromfietsers zelf mogen de auto's zowel rechts als links inhalen. Een langzaam rijdende automobilist moet daar dus op bedacht zijn.

Een verkeersader kan onderbroken worden door een zebra of oversteekplaats met verkeerslichten. Hoewel dat niet te zien is moet de zebra worden beschouwd als een weggedeelte dat in de eerste plaats bestemd is voor gebruik door voetgangers (om over te steken). Feitelijk steken dus bestuurders van voertuigen de zebra over. Zij moeten daarom hun snelheid zo kiezen dat voetgangers die willen oversteken niet hoeven te wachten, laat staan dat zij moeten inhouden, hardlopen of terugstappen. Om lastige situaties te voorkomen mag er voor of op een zebra niet worden ingehaald en ook niet stilgestaan voor, op of vlak na een zebra. Op de zebra zelf mag ook niet worden gestopt, zonodig moet het vóór de zebra. Overigens hoeven voetgangers bij het oversteken geen gebruik te maken van een zebra, zodat automobilisten ook verdacht moeten zijn op overstekende voetgangers voor of na een zebra. Bij een oversteek met verkeerslichten hebben die lichten de normale betekenis voor bestuurders. Tegenwoordig kunnen de lichten voor de overstekende voetgangers in plaats van rood zijn uitgevoerd als geel knipperend. Bij dat licht mag de voetganger wel oversteken om niet onnodig te hoeven wachten, maar heeft geen bijzondere rechten. Het betekent wel

dat automobilisten, ook al hebben zijzelf groen, toch weer verdacht moeten zijn op overstekende voetgangers. Dan zijn er ook nog plaatsen waar op andere wijze is aangegeven dat daar voetgangers kunnen oversteken. Voetgangers kunnen daaruit de indruk krijgen dat zij bijzondere rechten hebben, zonder dat dat zo is. Ook voor fietsers worden soms oversteekplaatsen gemaakt, maar dat geeft hen geen bijzondere rechten. Het betekent wel dat auto's daar niet mogen stoppen.

In/uitrit

Rijdende op een doorgaande weg hebben automobilisten weinig of niets te maken met auto's op een in/uitrit. Maar het is niet altijd duidelijk wat een uitrit is. Aansluitingen met een afgesloten terrein zijn een in- of uitrit. Een verlaagde, doorgetrokken stoeprand is een gebruikelijk kenmerk van een uitrit. Een parkeerplaats die uitkomt op de weg, maar zonder zo'n rand, is een gewone zijstraat. Als ook voorrangstekens ontbreken moeten auto's van rechts vanaf de parkeerplaats gewoon voorrang krijgen. Enige voorzichtigheid bij alles wat een uitrit lijkt is dus geboden. Dat geldt voor de automobilist op de doorgaande weg, maar ook voor diegene die van opzij komt. Bij het oprijden van een inrit zijn de handelingen gelijk aan het afslaan vanaf de hoofdweg op een voorrangskruispunt. En dat is weer iets makkelijker dan afslaan op een ongeregeld kruispunt, want er hoeft geen rekening te worden gehouden met dwarsverkeer. De aanwezigheid van een fietspad maakt het aan de ene kant makkelijker omdat dan op de rijbaan voorgesorteerd kan worden zonder eerst naar fietsers te hoeven kijken. Aan de andere kant is het daarna lastiger omdat gekeken moet worden naar eventuele fietsers uit beide richtingen. Als inrit, stoep of fietspad niet meteen vrij is moet de minst slechte keuze gemaakt worden waar te wachten (rijbaan, fietsstrook of -pad, stoep). Hoe een automobilist moet handelen die een uitrit uit komt is beschreven onder (woon)erf.

Inhalen

Onder normale omstandigheden mag een langzamer rijdende auto links worden ingehaald. De in te halen bestuurder mag daar geen last van hebben. Als een in te halen voertuig erg langzaam rijdt misstaat het de bestuurder daarvan niet om het inhalen te vergemakkelijken door tijdelijk iets meer naar rechts te gaan (zolang daar tenminste geen fietsers mee worden gehinderd). Als het weggedeelte in de eigen richting daarvoor te smal is mag het gedeelte voor tegemoetkomend verkeer gebruikt worden om in te halen,

behalve als dat gedeelte is afgescheiden met een doorgetrokken lijn, verhoging of berm. Verder moet zeker zijn dat er voldoende ruimte is om naar links te gaan, in te halen en weer terug naar het eigen gedeelte te gaan zonder dat eventueel tegemoetkomend verkeer hoeft in te houden of opzij gaan. Er moet dus ook op het eigen gedeelte vóór het in te halen voertuig ruimte zijn. Dat is eigenlijk het eerste waarnaar gekeken moet worden. Bovendien moet dat voertuig niet zelf op het punt staan naar links uit te wijken (bijv. om linksaf te slaan, zelf te gaan inhalen of uit te wijken voor een rechts stilstaand voertuig). Als ingehaald wordt en er is vóór de in te halen voertuigen geen ruimte gaat het alleen goed als de bestuurder van een ingehaald voertuig bereid is een plaatsje vrij te maken. Vroeger was deze dat zelfs verplicht. Met de tegenwoordige drukte en snelheidsbeperkingen wordt daar anders tegenaan gekeken. Inhalen op deze manier is een vorm van voordringen. Tenslotte mag niet met inhalen begonnen worden als een achteropkomend voertuig al aanstalten gemaakt heeft om het eigen voertuig in te halen. Soms moet gewacht worden met inhalen op een geschikte gelegenheid op het linker weggedeelte. In zo'n geval is het verstandig om dat aan achteropkomende bestuurders duidelijk te maken door alvast zoveel mogelijk links te gaan rijden. Maar er moet niet vergeten worden dat het binnen de bebouwde kom zelden de moeite waard is om in te halen over het linker weggedeelte.

Als er voldoende ruimte is kan binnen het eigen weggedeelte worden ingehaald. Er hoeft dan niet gewacht te worden op het tegemoetkomend verkeer, maar verder zijn de handelingen het zelfde. Voor zover het eigen gedeelte verdeeld is in stroken verandert er wel iets. Bij het kiezen van de linker strook gaan achteropkomende voertuigen die daar al rijden voor. Het kan daarom handig zijn om al iets eerder links te gaan rijden dan nodig is voor het inhalen omdat er zich voorlopig geen andere gelegenheid lijkt voor te doen. De bestuurder van het in te halen voertuig die naar links wil moet wachten tot er voldoende ruimte op die strook is. Ook is het niet nodig dat er voor het in te halen voertuig meteen ruimte is om weer terug naar rechts te gaan.

Als het druk is en er is ruimte voor twee of meer rijen voertuigen in dezelfde richting, mag zowel links als rechts gereden en ingehaald worden. Is het zo druk dat er moet worden gestopt, of moet er om andere redenen worden gestopt, dan moet dat zo gebeuren dat ander verkeer dat niet om dezelfde reden hoeft te stoppen nog door kan gaan. De weg moet dus vrijge-

laten worden voor voetgangers en fietsers bij een oversteek, voor fietsers aan de rechterkant en voor tegemoetkomend verkeer.

Stilstaan en parkeren

Stilstaan (voor korte tijd) mag zoveel mogelijk links of rechts van de rijbaan. Dubbel stilstaan, d.w.z. naast een geparkeerde auto, mag eventueel ook nog als het niet anders kan. Stilstaan mag natuurlijk niet als dat verboden is met een bord of doorgetrokken gele streep langs de kant van de rijbaan. Verder mag het niet langs of op gedeelten van de rijbaan voor gebruik door anderen (bus, fiets, voetganger). Dubbel parkeren (het achterlaten van de auto naast een andere auto) mag niet. Ook mogen voertuigen niet zo geparkeerd staan dat de doorgang van andere rijdende of geparkeerde voertuigen of van voetgangers onmogelijk gemaakt wordt. Meestal zijn er langs verkeersaders bijzondere parkeerregelingen.

Ofwel er mag niet geparkeerd worden (bord of onderbroken gele streep), of alleen in afzonderlijke vakken of plaatsen en dan nog alleen voorzover dat gebeurt op de met borden aangegeven manier (wat betreft soort voertuig, tijdsduur, betaling of vergunning).

Bij het parkeren in vakken langs de rijbaan moet de al dan niet denkbeeldige fietsstrook worden overgestoken. Daarbij mogen de fietsers die naast of kort achter de auto rijden niet worden gehinderd. Bij links parkeren gaat het natuurlijk om fietsers naast en kort voor de auto en mogen ook tegemoetkomende auto's niet worden gehinderd. Als het inparkeren even duurt zal enige hinder voor later komende fietsers niet zijn te vermijden. Bij het wegrijden uit de parkeervakken moet op dezelfde manier worden omgegaan met fietsers. Bovendien gaan dan overstekende voetgangers voor en bijna vanzelfsprekend moet gewacht worden tot er voldoende gelegenheid is om zich tussen auto's in dezelfde richting te voegen zonder dat deze gehinderd worden. Rijdende automobilisten zouden zich dus niets hoeven aan te trekken van geparkeerde auto's. Maar als op één of andere manier zichtbaar is dat een geparkeerde auto in gebruik is doen zij er goed aan op te letten of die auto weg gaat rijden.

Op hoofdweg voorrang krijgen

Een verkeersader heeft kruispunten met woonstraten en kruispunten met andere verkeersaders. Bij kruispunten met woonstraten staan bijna altijd borden om aan te geven dat bestuurders vanaf de woonstraat voorrang moeten

geven. Automobilisten die recht door rijden op de verkeersader zouden zich dus weinig aan hoeven te trekken van zo'n kruispunt. Maar voorzichtigheid is geboden. In de eerste plaats is de voorrang niet altijd zo geregeld. Ook als het geregeld is, is dat niet altijd zichtbaar vanaf de verkeersader. De automobilist mag in die gevallen niet rekenen op voorrang en kan hoogstens uitproberen of er voorrang gegeven wordt. Zelfs als bekend is dat de voorrang niet geregeld is gaan veel automobilisten er vanuit dat er geen auto van rechts zal aankomen en mocht dat wel zo zijn de bestuurder wel zal wachten. Meestal gaat dat goed, maar niet altijd. Snelheid inhouden en enkele malen maar rechts kijken is dus nodig. In de tweede plaats is zo'n kruispunt een plek waar veel fietsers oversteken en waardoor volgens de ongevalstatistiek ook veel fietser slachtoffer van een botsing worden. De verklaring daarvoor kan zijn dat de fietsers onvoorzichtig waren of dat ze door de drukte geen betere gelegenheid konden vinden om over te steken. In ieder geval moeten ook de automobilisten hun best doen om dergelijke botsingen te voorkomen. In de derde plaats kunnen er andere automobilisten en fietsers op de verkeersader zijn die willen afslaan en daarmee achteropkomende automobilisten ophouden. Ook hier geldt dat het geen kwaad kan om links afslaande fietsers gelegenheid te bieden om links voor te sorteren. Het is bijna overbodig op te merken dat het heel onverstandig zou zijn op zo'n kruispunt te gaan inhalen als daarvoor het weggedeelte van het tegemoet komend verkeer nodig is.

Sommige van deze kruispunten hebben een bijzondere uitvoering waarbij de verkeersader op het kruispunt een bocht maakt en de zijstraat in het verlengde ligt van een arm van de verkeersader. Daar kan van alles mis gaan omdat of een automobilist of een fietser zich gedraagt alsof de weg recht door gaat.

Het afslaan vanaf de verkeersader naar de zijweg is vergelijkbaar met het afslaan naar een inrit. Er kan nog wel op gewezen worden dat er veel botsingen zijn waarbij de afslaande automobilist kennelijk niet gelet heeft op fietsers of bromfietsers die op fietsstrook of -pad vanuit dezelfde of tegenovergestelde richting met flinke snelheid aankwamen. Bij het voorsorteren naar rechts mag een fietsstrook voor korte tijd gebruikt worden als de strook is afgescheiden door een onderbroken lijn en als een gelegenheid afgewacht wordt waarbij geen achteropkomende fietsers gehinderd worden. De laatste voorwaarde houdt ook in dat er niet gestopt mag worden op de fietsstrook. Een fietsstrook met doorgetrokken streep mag helemaal niet gebruikt worden, ook niet om voor te sorteren.

Kruispunten met verkeerslichten

Kruispunten van verkeersaders onderling zijn ingericht op het verwerken van veel voertuigen. Meestal zijn zij voorzien voorsorteerstroken, verkeerslichten en ook nog zebra's. Voor het geval verkeerslichten niet werken zijn er meestal toch nog voorrangstekens. Tegenwoordig worden kruispunten ook wel ingericht als verkeersplein in plaats van met lichten of alleen voorrangstekens.

Ruim voor het kruispunt moet voorgesorteerd worden. Zonder voorsorteerstroken gebeurt dat door bij het rechtsaf dan wel linksaf slaan zoveel mogelijk rechts dan wel links van de rijbaan te gaan rijden, zoals hierboven al beschreven. Soms zijn er meer voorsorteerstroken in dezelfde richting. Volgens de algemene regel 'rechts rijden' wordt dan de rechtse strook gekozen (ook bij links afslaan). Uitzonderingen waarbij wel een linker voorsorteerstrook in dezelfde richting gebruikt mag worden zijn als het druk is of als een voorligger ingehaald wordt. Inhalen van voorliggers die in dezelfde richting afslaan mag in geen geval door gebruik te maken van een strook in andere richting, dat is voordringen. Het kan wel gebeuren dat iemand die ter plaatse niet bekend is te laat in de gaten heeft welke richting hij/zij uit moet of welke strook daarvoor bestemd is. Zo iemand kan geholpen worden ook al gaat hij/zij daarmee voor zijn/haar beurt.

Het veranderen van voorsorteerstrook mag alleen als andere bestuurders daarvan geen last hebben of als zij duidelijk gelegenheid bieden en zolang de stroken niet gescheiden zijn door een doorgetrokken streep. Sommige voorsorteerstroken zijn te smal voor grote vrachtwagens die een ruimere bocht nodig hebben. In zulke gevallen hoort een automobilist in de naastgelegen strook extra ruimte te laten.

Ook bij voorsorteerstroken moet rekening gehouden worden met fietsers. Fietsers mogen de voorsorteerstroken gebruiken maar hoeven dat niet. De bedoeling daarvan is dat zij bij het links afslaan de keuze hebben om een voorsorteerstrook te volgen of eerst door te rijden naar de overkant van het kruispunt om daar linksaf te slaan. Automobilisten die afslaan moeten fietsers in hun voorsorteerstrook ruimte geven en bij een brede voorsorteerstrook bij voorbaat ruimte laten aan de rechterkant voor fietsers. Rechtdoorgaande automobilisten moeten bedenken dat links afslaande fietsers het moeilijk hebben en het beter is hen te helpen. Terwijl automobilisten in dezelfde strook achter elkaar moeten wachten mogen fietsers wel inhalen (zowel rechts als links) en zullen zij dat ook proberen.

Bij sommige kruispunten met verkeerslichten is er voor de stopstreep een opstelvak voor fietsers gemaakt. Zij kunnen dus langs de rij auto's en zich bij rood licht zo opstellen dat zij als eerste weer kunnen vertrekken bij groen. Automobilisten schijnen daar een hekel aan te hebben, want heel vaak stellen zij zich zo op dat het vak niet meer te gebruiken is door fietsers, ook al is dat verboden.

Verkeerslichten zijn er in allerlei uitvoeringen. Automobilisten die rechtdoor willen, gehoorzamen het licht met een pijl voor rechtdoor of het algemene licht voor hun rijbaan. Bij groen licht mogen zij doorgaan zonder nog last te hebben van automobilisten uit andere richtingen. Ook van fietsers en voetgangers uit andere richtingen zouden zij geen last moeten hebben. Maar tegenwoordig kunnen verkeerslichten zo gemaakt zijn dat zowel (rechtsafslaande) fietsers als overstekende voetgangers niet hoeven te wachten tot zij groen licht krijgen. Daardoor kan het gebeuren dat een rechtdoorgaande automobilist die bij groen doorgaat toch met hen te maken krijgt. Automobilisten die willen afslaan moeten de lichten gehoorzamen met een pijl in de gekozen richting. Alleen als zo'n licht er niet is volgen zij het algemene licht voor hun rijbaan. In het eerste geval (met pijl) zouden ook zij bij groen licht geen last moeten hebben van ander verkeer. In het tweede geval (algemeen licht) wil een groen licht niet zeggen dat automobilisten vrij zijn om door te gaan. Ook zij kunnen te maken krijgen met fietsers en voetgangers die niet wachten op hun groen. Bovendien is soms wel, soms niet geregeld dat voetgangers en andere bestuurders op dezelfde weg tegelijk groen krijgen. Afslaande automobilisten mogen bij algemeen groen dus nooit rekenen op ongehinderde doorgang. Zij moeten zonodig voorrang geven volgens de regels die gelden als er geen lichten zijn. Alleen dwarsverkeer is (zo goed als) zeker uitgesloten. Dat laatste is voor links afslaande automobilisten een reden om bij groen alvast door te rijden tot de plek waar zij ander verkeer op dezelfde weg voor moeten laten gaan. Als duidelijk is dat het andere verkeer zelf geen groen licht had, kan hoogstens voorzichtig uitgeprobeerd worden of er voorrang gegeven wordt.

Als verkeerslichten niet werken zijn de voorrangstekens van kracht. Dat kan misleidend zijn, omdat vanaf één van de twee kruisende verkeersaders voorrang gegeven moet worden, ondanks dat ook dat een verkeersader is. Een andere probleem kan zijn dat er op zo'n kruispunt zebra's zijn gemaakt die alleen geldig zijn als de lichten niet werken. Ook als een automobilist op

de verkeersader met voorrang rijdt moet in zo'n geval gestopt worden voor overstekende voetgangers. Daar wordt zelden op gerekend.

Verkeerspleinen

Tegenwoordig worden kruispunten ook wel uitgevoerd als verkeersplein. Dat is een kruispunt met drie of meer armen en een rond gedeelte in het midden waar rechts omheen moet worden gereden. Omdat er van geen enkele kant zonder meer rechtdoor gereden kan worden moeten alle automobilisten altijd langzaam rijden. Officieel moet een verkeersplein voorzien zijn van een bord dat aangeeft dat het een verkeersplein is. Het bord geeft ook aan dat er rechtsom gereden moet worden en dat automobilisten al voor het plein mogen voorsorteren. Bij gewone kruispunten is het bij links afslaan nodig om voor te sorteren. Dat voorkomt dat de auto ondertussen nog eens links ingehaald wordt en beperkt de hinder voor achteropkomend verkeer dat rechtdoor of rechtsaf wil. Op een verkeersplein is voorsorteren naar links niet dringend. Uiteindelijk wordt immers altijd naar rechts afgeslagen. Voorsorteren naar rechts mag en kan gemakkelijk zijn. Maar het is in dit geval gewenst om rechts altijd ruimte te laten voor achteropkomende fietsers die toch ook allemaal rechts aan moeten houden.

Zo'n plein moet opgevat worden als een rondweg met zijwegen naar rechts. Dat betekent weer dat auto's die het verkeersplein afrijden vanaf de rondweg altijd naar rechts afslaan. Zij moeten dus zowel doorgaande fietsers op de rondweg als overstekende voetgangers op de zijstraat voor laten gaan. Vergeleken met een gewoon kruispunt moeten automobilisten op een verkeersplein dus meer rekening houden met langzaam verkeer. In de praktijk zijn er allerlei verkeerspleinen: groot of klein, met of zonder bord, met een of meer rijstroken, met of zonder voorrangstekens of verkeerslichten, met of zonder fietsstrook of -pad. Zonder bord is het onduidelijk wat wel of niet mag. Bovendien merken lang niet alle weggebruikers of er wel of geen bord staat. Het is dus verstandig om bij een verkeersplein altijd te doen alsof er een bord staat en de bijbehorende gedragsregels gelden. Dat zijn dus de regels voor het rechts afslaan, want het "oversteken" van een verkeersplein komt altijd neer op tweemaal rechts afslaan (eenmaal bij het oprijden van het plein en eenmaal bij het afrijden). Ook over de voorrangstekens kan onduidelijkheid bestaan. Het begint gebruikelijk te worden dat bestuurders op het verkeersplein voorrang moet worden gegeven. Dat wordt aangegeven met voorrangstekens. Zolang dat gebruik niet algemeen is moeten automobilisten zowel op het plein als op de zijstraat goed opletten

welke borden er staan. Bovendien moeten zij voorzichtig zijn met het nemen van hun voorrang, omdat niet zeker is dat de andere bestuurders hetzelfde gezien en begrepen hebben.

4. GEBRUIK VAN DE GEDRAGSAANBEVELINGEN

In het eerste hoofdstuk is aangegeven wat moet worden verstaan onder gedragsaanbevelingen. Zij beschrijven goed gedrag van weggebruikers op een zodanige manier dat die weggebruikers er zoveel mogelijk van kunnen en willen opsteken. In de volgende hoofdstukken zijn de aanbevelingen uitgewerkt zodat duidelijk wordt gemaakt hoe zij er uit kunnen zien. Maar die uitwerking is in meer opzichten nog een tussenprodukt. Alleen aanbevelingen voor automobilisten binnen de bebouwde kom zijn uitgewerkt. Verder is de opzet en inhoud zo goed mogelijk uitgewerkt, maar de uiteindelijke vormgeving hangt af van de gelegenheid en doelgroep waarvoor de aanbevelingen gebruikt worden. Dat is een zaak van deskundigen op dat gebied. Ook een definitieve keuze van de inhoud hangt af van de gelegenheid.

De aanbevelingen in hoofdstukken 2 en 3 zijn op onderdelen meer of minder vrijblijvend. Van wezenlijk belang en dus het minst vrijblijvend zijn:

- de opeenvolgende indeling naar wijze van verkeersdeelname, wegsoort en standaard verkeerssituatie,
- de samenvoeging van regels, aanbevelingen en toelichting tot een beschrijving van goed gedrag in de vorm van een volgorde van handelingen.

De gemaakte beschrijving van het gedrag in standaard verkeerssituaties en de keuze van de verkeerssituaties zijn geen van beide uitputtend. Er is een keuze gemaakt die gebaseerd is op het belang voor de verkeersveiligheid en veranderingen in het RVV. Hoofdstuk 3 is daarvan het resultaat. Het is wenselijk (en dus weinig vrijblijvend) dat de volledige gedragsaanbevelingen uit dit hoofdstuk in één of andere definitieve vormgeving op ruime schaal verspreid worden onder automobilisten. Ondanks de beperkte keuze die gemaakt is blijft hoofdstuk 3 omvangrijk. Er is weinig op tegen als de inhoud in gedeelten zou worden verspreid. Verder is het mogelijk om naast de volledige verspreiding, gedeelten van hoofdstuk 3 te verspreiden bij bijzondere gelegenheden. De keuze van zulke gedeelten kan bestaan uit aanbevelingen voor afzonderlijke wegsoorten of afzonderlijke situaties per wegsoort. Bij voorkeur zou toch tenminste de volledige volgorde van handelingen met bijbehorende toelichting per situatie moeten worden overgenomen. Eventueel zou uit de gehele inhoud van hoofdstuk 3 nog een beperkte keuze gemaakt kunnen worden van al die handelingen, voor alle situaties die gaan over het rekening houden door automobilisten met voetgangers en fietsers.

Ook aan uitbreiding van de aanbevelingen kan gedacht worden. De aanbevelingen uit hoofdstuk 3 (automobilisten, binnen de bebouwde kom) kunnen worden uitgebreid met meer situaties, of met meer handelingen of met bijzondere onderwerpen. Dat lijkt vooral wenselijk bij gebruik ten behoeve van de opleiding van automobilisten. Maar daarvoor zijn de aanbevelingen niet in de eerste plaats bedoeld. Bij de aanbevelingen moet eerder gedacht worden aan gebruik als herinnering enige tijd na een opleiding, of als voorbereiding of aanvulling op een opleiding. Bij die gelegenheden gaat het toch vooral om hoofdzaken. Dat neemt niet weg dat bij de rijopleiding een uitgebreide versie van de aanbevelingen heel goed bruikbaar is. Waarschijnlijk zijn de wezenlijke kenmerken van deze aanbevelingen (gedrag als volgorde van handelingen, per situatie, per wegsoort, per wijze van verkeersdeelname) net zo belangrijk voor het aanleren van goed gedrag tijdens de rijopleiding.

Een andere uitbreiding van de aanbevelingen kan bestaan uit de toevoeging van wegsoorten en situaties buiten de bebouwde kom en van de voorbereiding op het gebruik van de auto. Verder zouden ook voor het gedrag van andere weggebruikers dan automobilisten aanbevelingen uitgewerkt moeten worden.

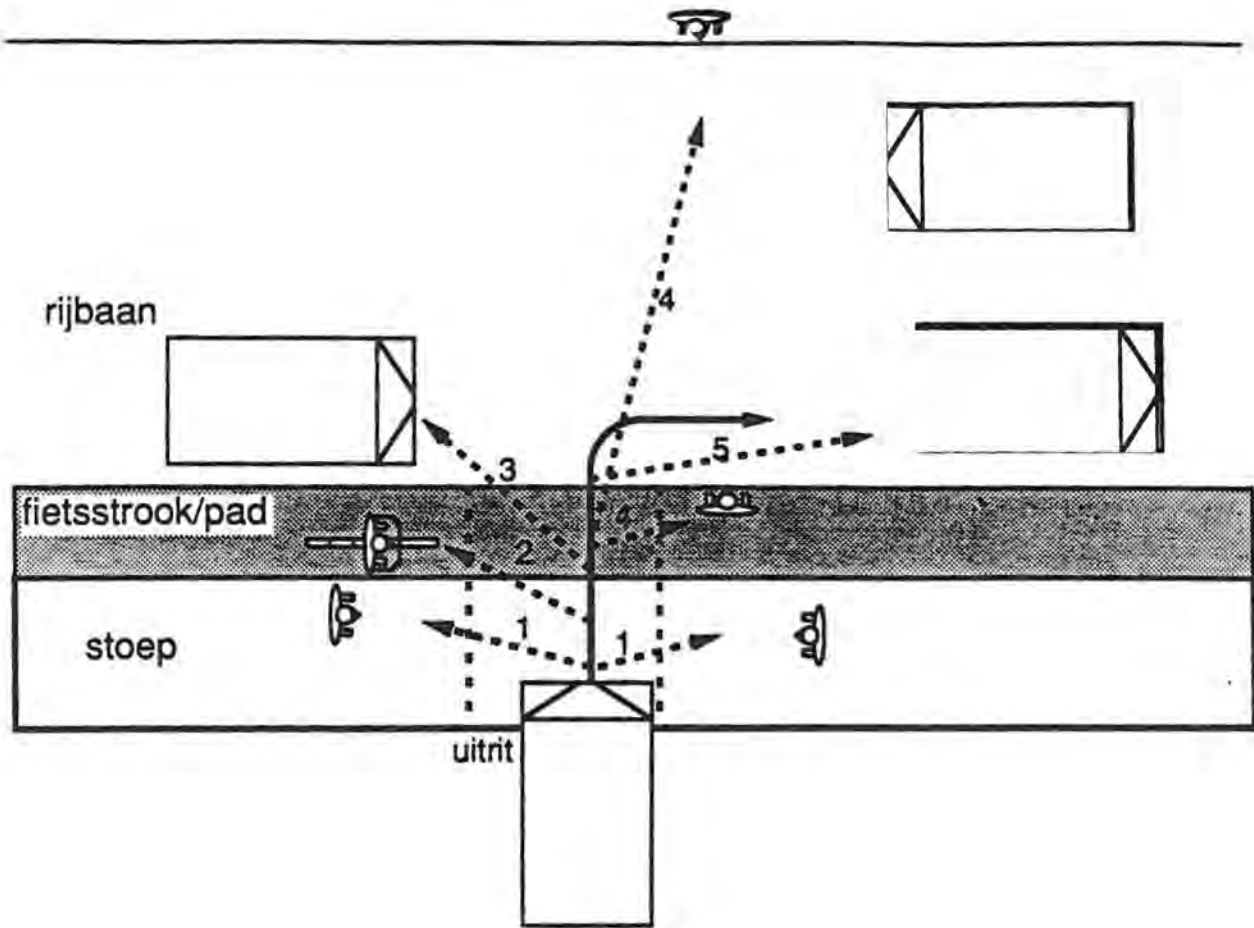
Het algemeen gedeelte van de aanbevelingen is in hoofdstuk 2 maar beperkt uitgewerkt. Dit gedeelte is ook vrijblijvender dan hoofdstuk 3. Dat wil zeggen dat verspreiding van de aanbevelingen per wegsoort mogelijk is zonder het algemeen gedeelte. Ook valt te denken aan een keuze uit het algemeen gedeelte, voorafgaand aan de aanbevelingen per wegsoort. Voor die keuze komen de paragrafen in aanmerking over doelen van het RVV, kenmerken van regels in het RVV, wegsoorten en een samenvatting van de paragraaf over algemene regels. Omgekeerd zullen er weinig gelegenheden zijn waarbij gebruik van alleen het algemeen gedeelte in aanmerking komt. Wel kan geprobeerd worden om in het algemeen meer begrip en bereidheid tot goed gedrag te kweken. Wil dat kans van slagen hebben dan zal toch een langdurige inspanning nodig zijn en is de inhoud van hoofdstuk 2 lang niet voldoende. Daarbij blijft de vraag hoeveel invloed dat heeft als er geen duidelijke beschrijving van dat goed gedrag beschikbaar is.

Wat betreft de vormgeving van de aanbevelingen kunnen nog enkele opmerkingen gemaakt worden. In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat er diverse mogelijkheden zijn om het gedrag per situatie te beschrijven en af te beelden: in een lopende dan wel puntsgewijze tekst, in een afbeelding met

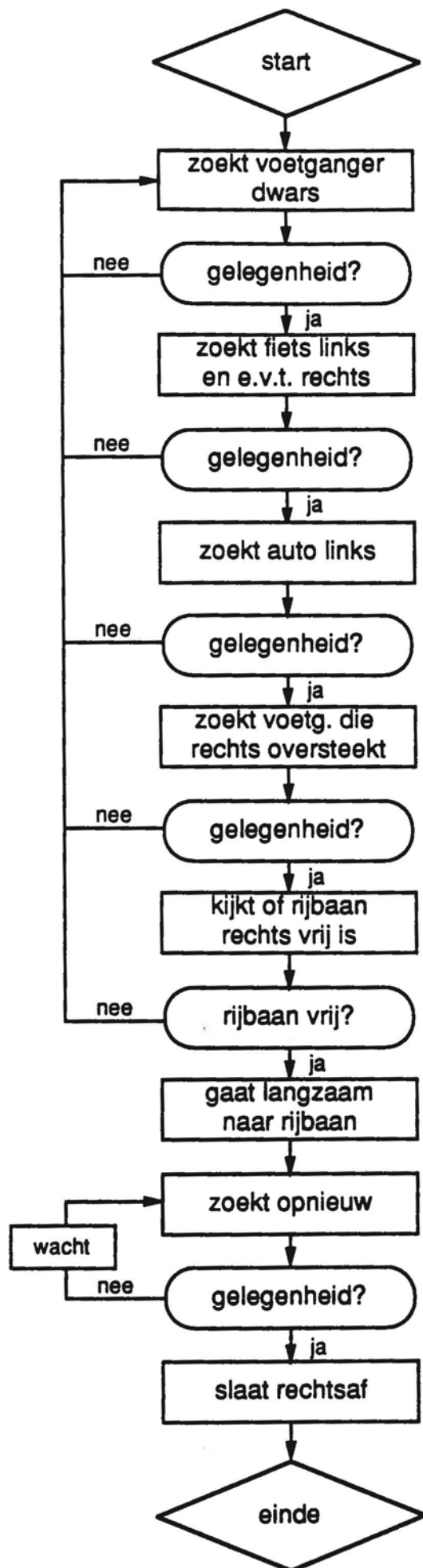
plattegrond, dan wel met stroomschema. Ook kan ter herkenning van de situatie een fotografische afbeelding worden gebruikt. De beschrijvingen van het gedrag per situatie lenen zich waarschijnlijk ook goed voor presentatie door middel van video-opnamen. Het is zelfs mogelijk de situatie kenmerken en de volgorde van handelingen per situatie onder te brengen in een computerprogramma. Via opdrachten van en aan de computer kan dan geleerd worden welk gedrag bij welke situatie hoort.

Bij gebruik van de aanbevelingen bij de rijopleiding kan het gewenst zijn bij de handelingen een verwijzing op te nemen naar de toegepaste regels uit het RVV. Een mogelijk nadeel daarvan is dat handelingen die niet berusten op een regel minder nadruk krijgen. Eigenlijk moet eerst een duidelijk antwoord komen op de vraag of de leerlingen van een rijopleiding zelfstandig moeten kunnen omgaan met de toepassing van de regels of alleen de toepassing ervan hoeven te kennen.

Tenslotte zal de definitieve vormgeving bepaald moeten worden door deskundigen op dat gebied die daarbij uit kunnen gaan van kennis over de gelegenheid waarbij de aanbevelingen gebruikt worden over de doelgroep die bij die gelegenheid hoort en over de inhoud die voor die gelegenheid gekozen is.



Afbeelding 1. Volgorde van kijkrichting bij gebruik van een uitrit (afgebeeld op plattegrond)



Afbeelding 2. Handelingsvolgorde bij gebruik van een uitrit (in schema)