

## Negentig jaar voorrangrecht

M. Otte \*

Voor een veilige deelname aan het verkeer is het splitsen of kruisen van wegen een probleem. Het geven en nemen van plaatsen op de weg kan op een kruising snel tot onveiligheid aanleiding geven. Het verlenen (en krijgen) van voorrang is daarom een van de belangrijkste gedragingen in het verkeer die wettelijke regulering (of meer toegespitst: reglementering) behoeft. De uit verschillende richtingen komende weggebruikers kunnen op grond van een aan te brengen rangorde de gemeenschappelijke wegruimte veilig gebruiken <sup>1)</sup>. Deze voorrangregels creëren een rangorde in de tijd, waardoor duidelijk wordt wie als eerste het gezamenlijke wegdeel mag berijden. Tegen deze achtergrond verdienen deze regels het predikaat 'rangschikkingsregels'.

In deze eeuw heeft zich een aantal rechtsvragen voorgedaan die nog steeds niet aan actualiteit hebben ingeboet. Het eerste reglement verkeersregels en verkeerstekens werd van kracht in 1905 terwijl het huidige reglement in 1995 op veel onderdelen is gewijzigd. Negentig jaar voorrangrecht is een goede aanleiding om in een (overzichts)artikel te bezien of een van de belangrijkste onderwerpen in het verkeer, de voorrang, ingrijpend anders is geregeld dan voorheen. In de eerste paragraaf zullen in een historische vogelvlucht de wettelijke contouren van het voorrangrecht worden geschetst. In de tweede paragraaf wordt in detail stilgestaan bij de jurisprudentiële invulling van het voorrangrecht. Veel aandacht zal worden besteed aan de vraag of er verschillen zijn aan te wijzen in opeenvolgende voorrangregelingen en bijbehorende rechtspraak. Gelet op het omvangrijke aantal op de voorrangregeling betrekking hebbende rechtsvragen is in het tweede deel gekozen voor het illustratief belichten van een aantal kernvragen. De meeste aandacht zal hierbij uitgaan naar de betekenis en reikwijdte van het belangrijkste bestanddeel "het verlenen van voorrang" in verhouding tot het vroegere bestanddeel "het vrijlaten van de doorgang". Deze vragen zullen voornamelijk bezien worden aan de hand van de drie belangrijkste reglementen, het Motor- en Rijwielreglement (1905), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1966 en 1990. De tussenliggende reglementen verschillen ofwel niet wezenlijk van het voorgaande reglement, zoals het Wegenverkeersreglement (1951), of zijn niet opgesteld door de Nederlandse regelgever, zoals de Duitse Wegenverkeersregeling 1941. Opmerking verdient nog dat het betoog zal worden beperkt tot de onderzochte reglementsvoorschriften. Het algemene gevaarzettingsartikel 5 WVV 1994 zal niet worden besproken. De reden daarvoor is gelegen in mijn opvatting dat alle potentiële verkeersgedrag kan worden gevat in de abstracte gevaarzettingsdelicten van het reglement <sup>2)</sup>.

### 1. Historisch overzicht in vogelvlucht

Voorrangregels geven antwoord op de vraag wie als eerste het gemeenschappelijk wegdeel mag berijden. Deze vraag is beantwoord in de eerste helft van deze eeuw. In de kern gaat het om het aanbrennen van een wettelijke rangorde tussen

diegenen die een gezamenlijk weggedeelte willen gaan berijden. Vóór 1918 was er geen enkele rangorde. Het eerste landelijke verkeersreglement bevatte tot dat jaar namelijk geen enkele voorrangregel. Die weggebruiker had voorrang die het meest voorzichtig handelde (Rb. Amsterdam 17 april 1916, W 10096). Er was wel een belangrijke plaats ingeruimd voor uitwijkregels. Ondanks het toenemend aantal ongevallen op kruisingen zag men blijkbaar geen aanleiding om voorrangregels in te voeren. De oorzaak was onder meer gele-

gen in het grote vertrouwen in de technische perfectionering van voertuigen, waardoor de bestuurder ook in moeilijke (kruisings)situaties zijn voertuig zou kunnen beheersen. De regelgever zag bovendien niet veel in een groot aantal verkeersregels; beïnvloeding van de verkeersmoraal werd voldoende geacht <sup>3)</sup>. Voorts behelsde de opsomming in de formele Motor- en Rijwielwet (art. 2 MRW) – als minimumregeling – geen opdracht om in het Motor- en Rijwielreglement (een AMvB) de voorrang te regelen. Uitwijkregels zouden de situatie van het kruisende verkeer voldoende bestrijken. Dit liet onverlet dat het aan lagere regelgevers was toegestaan aanvullende (voorrangs)regels te ontwerpen. Het betrof namelijk een onderwerp waaromtrent in de algemene maatregel van bestuur niet was voorzien <sup>4)</sup>, hetgeen verschillende voorrangregiems in het leven riep.

Na 1918 gold het eenvoudige adagium "rechts gaat voor" (art. 3ter MRR) <sup>5)</sup>. Ondanks deze toename aan duidelijkheid deden zich snel problemen voor. Alle verkeer van rechts had namelijk voorrang, ook een koeienhoeder. Het van links naderende, al dan niet gemotoriseerde, verkeer diende in alle gevallen voorrang te verlenen. Een ander probleem betrof de voortschrijding van de infrastructuurle

1. R.J. Polak ziet twee doeleinden: enerzijds het zo doeltreffend mogelijk openhouden van de baan ten behoeve van de weggebruikers, waaraan voorrang is te verlenen, doch anderzijds vermijding van een onnodig blokkeren van het rijvlak voor de overige weggebruikers wier vrije doorgang anders nodeloos zou worden opgehouden (Inleiding tot het wegenverkeersrecht, Zwolle 1981, p. 120).

2. Zie nader mijn dissertatie Het stelsel van gedragsvoorschriften in het wegverkeer, Arnhem 1993, met name hoofdstuk 4.

3. Hand. TK 1903-1904, nr 14.1 en 14.5; Hand. TK 1907-1908, nr 140.5, MvA, par. 2 en 3.

4. De toenmalige regelgever was van mening dat het reglement als een minimumregeling diende te worden beschouwd waarin voorschriften waren opgenomen die landelijke gelding hadden. De lagere wetgever was in deze visie bevoegd om regels uit te vaardigen voor plaatselijke situaties waaromtrent in de AMvB niet was voorzien. Aldus de NvT bij het MRR 1905, Stcr 1905, nr 472. Vgl. voorts H.J. Smidt, Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht, Haarlem 1892, tweede druk, deel III, p. 195.

5. Artikel 3ter MRR (KB 15 oktober 1918, Stb. 563): Indien een bestuurder van een motorrijtuig of rijwiel een weg berijdt, welke door een andere weg wordt gekruist en het punt van kruising nadert gelijktijdig met een bestuurder van een motorrijtuig of rijwiel, een bestuurder van een rij- of voertuig geen motorrijtuig of rijwiel zijnde, dan wel een bestuurder of geleider van rij- of trekdieren of ander vee, die de andere weg berijdt of gebruikt, is de bestuurder of geleider, die den ander aan zijn rechterhand heeft, verplicht voor dezen de doorgang vrij te laten en zo nodig stil te houden of langzaam te rijden of te gaan.



*kruising Dedemsvaart*

ontwikkelingen. Door de aanleg van grotere doorgangswegen deden zich met name gevaarzettende situaties voor op een kruising van een grotere doorgangsroute met een secundaire (zand)weg: het verkeer dat over de laatste weg van rechts naderde had altijd voorrang. De rechter handelde in de jaren dertig naar vermogen om een flexibeler voorrangrecht te realiseren<sup>6</sup>). In verschillende uitspraken werd de van rechts naderende weggebruiker een plicht opgelegd om oplettend te zijn ten aanzien van het van links naderende verkeer (op de "hoofdweg") dat wellicht niet in de gelegenheid zou zijn om voorrang te verlenen. Eenzelfde oplettendheidseis werd opgelegd aan de van links naderende verkeersdeelnemer<sup>7</sup>). De rechtspraak ving hier in zekere zin de infrastructurele ontwikkelingen op. De regelgever volgde in 1936 door in art. 5 MRR het verkeer op de hoofdweg en voorrangswegen voorrang te geven op het verkeer van andere categorieën, ongeacht uit welke richting dit verkeer naderde<sup>8</sup>).

Zoals in de inleiding reeds is opgemerkt trad in 1951 het Wegenverkeersreglement in werking. De belangrijkste wijziging in de redactie van de voorrangsplichten in art. 27 is dat de voorrangsplichtige bestuurder werd genoopt de doorgang voor zich langs vrij te laten voor de voorrangsgerechtigde bestuurder. Ik kom hieronder nog terug op de formulering van dit zo belangrijke bestanddeel.

In 1966 trad het RVV 1966 in werking. De breuk met de voorgaande reglementen is gelegen in het gedetailleerder voorschrijven van het gewenste verkeersgedrag dan voorheen het geval was. De regelgever was in het RVV 1966 van oordeel dat de weggebruiker recht had op een optimale analyse van het verkeersbeeld teneinde een zo goed mogelijk samenspel tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers tot stand te brengen. Uitvoering en gedetailleerde verkeersnormen

zouden hem zijn rol in dat samenspel inscherpen (Stb. 181, NvT, p. 467). Deze korte schets maakt duidelijk dat met het RVV 1966 niet zozeer inhoudelijke veranderingen hun intrede deden, als wel een andere visie op regelgeving. De inhoudelijke regeling van het gedrag bij kruisingen en splitsingen van wegen (art. 40 e.v.) onderscheidde zich dan ook nauwelijks van de voorgaande voorrangsgeregelingen<sup>9</sup>).

In 1990 werd dit reglement, waarin zo uitvoerig mogelijk het gewenste verkeersgedrag werd voorgeschreven, gewijzigd. Basisregels waren voortaan het devies. Zo onderging eveneens de voorrangsgeregeling een verandering<sup>10</sup>). In de delictomschrijving valt op dat het niet langer gaat om het vrijlaten van de doorgang, maar om het verlenen van voorrang. Desondanks was de besluitgever van oordeel dat alleen de redactie van de voorrangregels was vereenvoudigd; eventuele wijzigingen zouden slechts van technische aard zijn (NvT RVV 1990, Stb. 459, p. 98). Op het eerste gezicht lijkt dit ook het geval te zijn. De uitzonderingen zijn bekend: verharde wegen boven onverharde wegen en snelverkeer boven langzaam verkeer.

De regelgever heeft in 1990 gekozen voor "het verlenen van voorrang" om de verschuiving weer te geven van het enge voorrangsbegrip, het vrijlaten van een door denkbeeldige lijnen getrokken kruisingsvlak, naar een meer op de omstandigheden ter plaatse afgestemd gedrag. Daardoor zouden meer gedragingen dan voorheen onder de delictomschrijving vallen.

In de loop der jaren zijn echter verschillende andere gedragingen, waarop in de NvT bij het RVV 1990 wordt bedoeld, onder het niet vrijlaten van de doorgang begrepen. De verschuiving waar de regelgever op doelt, heeft derhalve in de rechtsvinding reeds adequaat gestalte gekre-

gen. Tegen de achtergrond van de uitgekristalliseerde rechtspraak meen ik dat de nu geldende redactie in art. 15 RVV 1990 weinig rimpelingen zal veroorzaken in de jurisprudentiële vijver. Zie hierover nader de volgende paragraaf.

Een meer valide reden voor de wetswijziging is wellicht gelegen in de wens van de regelgever om aan te sluiten bij de in het "Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer" gehanteerde bewoordingen "voorrang verlenen". Ik wijs op artikel 18, lid 2, Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (Tractatenblad 1974, nr 35): "Elke bestuurder die van een pad of een niet-verharde weg een weg oprijdt die geen pad of niet-verharde weg is, dient voorrang te verlenen aan de voertuigen op die weg". Deze aansluiting vormde een van de redenen om het RVV 1966 te herzien.

Overigens is op grond van dit verdrag fundamentele kritiek op art. 15 RVV 1990 op zijn plaats<sup>11</sup>). De laatste verandering op wettelijk niveau is die waarbij op gelijksoortige kruisingen het langzame verkeer wordt achtergesteld en voorrang dient te verlenen aan het snelverkeer, ongeacht de richting waaruit dit laatste verkeer nadert. Deze achterstelling wijkt af van buitenlandse rechtsstelsels en van het Verdrag van Genève, en is tot op heden gehandhaafd. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, Maij-Weggen, wilde in haar ambtstermijn de achterstelling van langzaam verkeer ongedaan maken. Aan langzaam verkeer dient in de toekomst opnieuw voorrang te worden verleend door van links naderend verkeer (NvT RVV 1990, Stb. 1990, nr 459, p. 99-100). Dit beleidsvoornemen lijkt een zachte dood gestorven, wat spijtig is. Het is niet juist om – zoals de minister heeft gedaan – de verantwoordelijkheid voor het doorvoeren van een ander voorrangsgeregiment (ten gunste van de fietser) expliciet bij de wegbeheerder te leggen die vervolgens – wellicht om financiële redenen – geen aanstalten maakt om veranderingen door te voeren.

Het verdient aanbeveling dat het parlement de regering aan een termijn bindt waarbinnen tot herziening van het RVV op dit punt wordt overgegaan.

## 2. Voorrangskwesties in de rechtsvinding

### 1. Inleiding

In de vorige paragraaf stond de vraag centraal naar de wettelijke rangorde tussen categorieën verkeersdeelnemers en wegen. Deze uiterlijke kenmerken staan echter los van de *invulling* van het voorranggebod van art. 15 RVV 1990. In het navolgende zal daarom worden ingegaan op jurisprudentie over de centrale bestanddelen in de voorranggeboden. Onder het regiem van de opeenvolgende



## Op kruispunten van wegen moet gij hem of haar, die zich rechts van U bevindt en gelijk met U het kruis- punt nadert, vóór laten gaan.

verkeersregelingen fungeerden er drie centrale bestanddelen: "de doorgang vrijlaten" (art. 5 MRR 1927; art. 5 MRR 1936 en art. 41 RVV 1966); "de doorgang voor zich langs vrijlaten" (art. 27 WVR) en "voorrang verlenen" (RVV 1990). De kwestie of het hier synonieme begrippen betreft, lijkt jurisprudentieel te zijn beslecht in 1932, toen de Hoge Raad bepaalde dat "de doorgang vrijlaten" niet mag worden vereenzelvigd met "voorrang geven", immers het eerste zou niets anders beogen dan dat de van rechts komende bestuurder ongehinderd zijn weg kan vervolgen, hetgeen in sommige gevallen zou kunnen worden bereikt ook zonder dat voorrang wordt gegeven (HR 22 februari 1932, NJ 1932, p. 1353). Men kan immers ook de doorgang achter zich langs vrijlaten. Sannes en Remmelink zijn van mening dat de gehanteerde begrippen inwisselbaar zijn. De doorgang (voor zich langs) vrijlaten of voorrang verlenen zou in de rechtspraak vrijwel hetzelfde zijn opgevat<sup>12</sup>). Deze ogenschijnlijke eenstemmigheid vormt een goede aanleiding om in het tweede deel van dit opstel in te gaan op een aantal rechtsvragen die betrekking hebben op de bestanddelen "de doorgang vrijlaten" en het "voorrang verlenen". Beide bestanddelen raken aan het belangrijkste uitgangspunt in het voorrangrecht: het gezamenlijke weggedeelte moet worden vrijgelaten. Het gezamenlijke weggedeelte is het tot beide wegen behorende deel van een kruising. Dit weggedeelte wordt het kruisingsvlak genoemd. Aan de uitleg van dit begrip zal dan ook de meeste aandacht worden besteed. Bij het zicht krijgen op de te behandelen rechtsvragen spelen vragen een rol als: welke omvang heeft het vrij te laten kruisingsvlak, welk deel dient de voorrangsplichtige bestuurder daarvan vrij te laten en hoe ver strekt de voorrangsplicht?

### 2. Omvang van het kruisingsvlak

De regelgever heeft zich om begrijpelijke redenen niet gewaagd aan de afbakening

van het begrip kruisingsvlak. Elke kruising is immers verschillend. Bij veel kruisingen is sprake van een rechthoekig of zelfs vierkant kruisingsvlak. Hierbinnen kan worden gedifferentieerd naar kruisingen van wegen, waarvan er twee of meerdere uit meer gescheiden rijbanen bestaan. De kruising wordt in zo'n situatie in tweeën gedeeld door een opstelruimte. Indien men aanneemt dat deze ruimte niet tot de kruising behoort, heeft men in feite met twee (deel)kruisingsvlakken te maken. Daarnaast zijn er verschillende kruisingen waarvan de wegen niet loodrecht op elkaar uitkomen (bijvoorbeeld Y- of T-splitsingen). Een en ander heeft de regelgever er toe gebracht de afbakening van het begrip "kruisingsvlak" aan de rechter over te laten.

Deze kwestie kwam onder de werking van het MRR niet aan de orde. Onder het WVR kwam de Hoge Raad echter tot een eerste verduidelijking. Het vrij te laten kruisingsvlak mocht worden afgebakend door loodlijnen te trekken in het verlengde van de zijanten van de zich kruisende rijbanen (HR 27 november 1956, VR 1957, 31). Dit gaat natuurlijk alleen op voor eenvoudige rechttoe rechtaan kruisingen, waarvan het kruisingsvlak door rechte hoeken kan worden afgebakend. Verschillende kruisingen zijn echter minder eenvoudig af te bakenen omdat wegen niet altijd loodrecht op elkaar staan. Extra complicerend zijn bijvoorbeeld de invoeg- en uitrijstroken. Worden deze tot dezelfde weg gerekend dan wordt het vrij te laten kruisingsvlak groter. De Hoge Raad neemt in deze het standpunt in dat een langs de rijbaan van een weg gelegen invoeg- of uitrijstrook of een in het verlengde daarvan gelegen weggedeelte niet zonder meer mag worden gerekend tot het gemeenschappelijk splitsings- of kruisingsvlak van wegen dat door de voorrangsplichtige dient te worden vrijgelaten (HR 14 oktober 1969, VR 1970, 34 en in HR 14 maart 1989, VR 1991, 29)<sup>13</sup>).

Hoe het gemeenschappelijk weggedeelte

in meetkundige zin kan worden afgebakend wordt bepaald in het hiervoor genoemde arrest HR 23 juni 1964, VR 1964, 114: het vrij te laten weggedeelte kan in

6. In 1926 maakte de Hoge Raad nog uit dat "er geen verkeersvoorschrift bestaat, op grond waarvan de bestuurder van een motorrijtuig, die uit een zijweg komt, moet stoppen om het verkeer op den hoofdweg te laten voor-gaan" (14 juni 1926, NJ 1926, p. 740).

7. HR 22 juni 1931, NJ 1931, p. 1294; HR 23 februari 1933, NJ 1933, p. 1003; HR 22 mei 1933, NJ 1933, p. 1513.

8. De tekst zoals deze is vastgesteld in 1936:

Indien een bestuurder van een motorrijtuig, een rijwiel of een ander rij- of voertuig, dan wel een bestuurder of geleider van een rij- of trekdiër of vee, een weg berijdende of gebruikende, welke door een of meer andere wegen wordt gekruist, of waarmede een of meer andere wegen zich vereenigen, de kruising of vereeniging van wegen nadert, gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig met een bestuurder van een motorrijtuig, een rijwiel of een ander rij- of voertuig dan wel met een bestuurder of geleider van een rij- of trekdiër of vee, die den anderen weg of een der andere wegen berijdt of gebruikt, is:

a. behoudens het bepaalde onder b en c, de bestuurder of geleider, die den ander aan zijn rechterhand heeft, verplicht met hetgeen door hem wordt bestuurd of geleid, voor dien ander den doorgang vrij te laten, zoo nodig door langzamer te rijden of te gaan of stil te houden; b. ingeval van wegen waarop zij zich bevinden, de eene een voorrangsweg, de andere echter geen voorrangsweg is, de bestuurder of geleider, die zich op den weg, geen voorrangsweg zijnde, bevindt, verplicht met hetgeen door hem wordt bestuurd of geleid, voor den ander, onverschillig of hij dezen aan zijn linker- of aan zijn rechterhand heeft, den doorgang vrij te laten, zoo noodig door langzamer te rijden of te gaan of stil te houden; c. ingeval van de wegen, waarop zij zich bevinden, de eene een verharde weg, de andere een onverharde weg is, de bestuurder of geleider, die zich op den onverharde weg bevindt, verplicht met hetgeen door hem wordt bestuurd of geleid, voor den ander, onverschillig of hij dezen aan zijn linker- of aan zijn rechterhand heeft, den doorgang vrij te laten, zoo noodig door langzamer te rijden of te gaan of stil te houden.

9. Art. 41: Bij nadere van een kruising of splitsing van wegen moet een bestuurder aan voor hem van rechts komende bestuurders de doorgang vrij laten.

Art. 42: Op de regel van artikel 41 gelden de volgende uitzonderingen:

a. aan bestuurders op voorrangswegen en bestuurders op weggedeelten die zijn aangeduid door bord 8 van bijlage II (voorrangskruisingen en voorrangssplitsingen) wordt voorrang verleend door bestuurders die van andere wegen naderen;

b. aan bestuurders op verharde wegen wordt voorrang verleend door bestuurders die op onverharde wegen naderen;

c. op kruisingen en splitsingen van wegen van gelijke orde wordt aan bestuurders van trams voorrang verleend door alle andere bestuurders en wordt aan bestuurders van motorvoertuigen voorrang verleend door fietsers, bromfietsers, bestuurders van wagens, ruiters en geleiders van rij- of trekdiëren of vee.

10. Art. 15 RVV 1990: 1. Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.

2. Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:

a. bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders op een verharde weg;

b. bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram;

c. fietsers, bromfietsers, bestuurders van een invalide voertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdiëren of vee, verlenen op kruispunten van wegen van gelijke orde voorrang aan bestuurders van een motorrijtuig.

11. Zie hierover eveneens M.P. Bart, Enkele kanttekeningen bij het RVV 1990, VR 1991, p. 253.

12. G.W. Sannes, De verkeersveiligheid bij wegwisselingen, diss., Rotterdam 1939, p. 66-67; conclusie Remmelink bij HR 27 april 1976, NJ 1976, 453. Zie hierover eveneens A.D. Belinfante, Grondbeginselen van de verkeerswetgeving, Zesde Politie-Verkeersleergang, ANWB 1961, p. 18-19.

13. HR 13 januari 1970, VR 1970, 35 lijkt een uitzondering te zijn. Gezien het feit dat de Hoge Raad ruim 20 jaar later weer terugrijpt op de gebruikte formulering uit HR 14 oktober 1969, VR 1970, 34 kan worden aangenomen dat aan het arrest uit 1970 geen doorslaggevende betekenis mag worden toegekend.

minder eenvoudige situaties worden bepaald door denkbeeldige stopstrepen te trekken loodrecht op de zijkanten van wegen waar deze zich ten opzichte van elkaar verbreden en zich feitelijk verenigen met de andere weg <sup>14</sup>). Door deze uitspraak werd het minder relevant of er sprake is van een rechthoekig kruisingsvlak.

### 3. Het vrij te laten deel van het kruisingsvlak

Een andere rechtsvraag inzake de invulling van het voorrangrecht handelt over het deel van het (afgebakende) kruisingsvlak dat de voorrangplichtige bestuurder dient vrij te laten. Onder het MRR werd door de Hoge Raad in HR 24 februari 1930, W 12109 uitgemaakt dat het gehele kruisingsvlak moest worden vrijgelaten. Het betrof hier een verdachte die wenste af te slaan naar rechts en in de veronderstelling verkeerde dat de aangeredene, die de linker rijhelft bereed, bij het naderen van de kruising naar zijn reguliere rechter weghelft zou uitwijken. De verdachte bestreed de toepasselijkheid van art. 5 MRR (zie noot 8) met het verweer dat de weghelft die hij wilde gaan berijden en de voorgeschreven rijbaan van de voorrangsgerechtigde elkaar niet kruisten. De Hoge Raad maakte hier voor het eerst uit dat de verplichting om de doorgang vrij te laten geldt voor het hele kruisingsvlak en niet alleen voor bepaalde delen daarvan.

Onder het WVR werd deze uitleg gecontinueerd in HR 9 maart 1954, VR 1954, 29. In dit arrest werd aangenomen dat de verplichting om op een kruising van gelijksoortige wegen voor het verkeer van rechts de doorgang vrij te laten, niet is beperkt tot het vrijlaten van de rechter weghelft die is bestemd voor het voorrangsgerechtigde verkeer <sup>15</sup>). De bedoelde verplichting mag niet afhankelijk worden gesteld van de omstandigheid of het van rechts komende verkeer een voertuig voorbijrijdt. Meer expliciet was reeds in HR 24 juni 1952, NJ 1952, 662 uitgemaakt dat voor het verkeer van rechts het gehele kruisingsvlak diende te worden vrijgelaten. De voorrangsgerechtigde bestuurder kan immers komen aanrijden over de linker weghelft, wat niet onder alle omstandigheden ongeoorloofd is. Het betreft hier rechtspraak die inmiddels aan enige relativering onderhevig is. Natuurlijk kan door het gebruik maken van een gemeenschappelijk weggedeelte door kruisende verkeersstromen een bijzonder gevaarzettende situatie ontstaan. Derhalve moet het algemene uitgangspunt zijn dat bij kruisingen dat weggedeelte wordt vrijgelaten waarbij sprake is of kan zijn van voorrangsgerechtigd verkeer. Bij het in ogenschouw nemen van het huidige verkeersbeeld moet evenwel worden geconstateerd dat bij de afwikkeling van

voorrangssituaties vrijwel geen enkele verkeersdeelnemer handelt volgens de zojuist geschetste rechtspraak. Desondanks is er in de meeste gevallen niet a priori sprake van concreet gevaar. Deze stelling kan worden geïllustreerd aan de hand van een specifieke voorrangssituatie. Vaak doen zich situaties voor waarin de rijrichtingen van de voorrangsgerechtigde en van de voorrangspflichtige bestuurder elkaar niet kruisen. Bijvoorbeeld omdat beiden afslaan naar rechts dan wel de voorrangsgerechtigde naar links en de voorrangspflichtige naar rechts. De laatste bestuurder hoeft slechts een gedeelte van het gehele kruisingsvlak vrij te laten. Het komt mij evenwel voor dat het meetkundig afgebakende kruisingsvlak uitgangspunt blijft, maar dat ten behoeve van de vlotheid een inbreuk op de voor deze situatie verstrekkende verplichting om het hele vlak vrij te laten, wordt toegestaan. Uitgangspunt is dan wel dat beide rijrichtingen elkaar niet kruisen, beide bestuurders



zich houden aan de overige regels zoals rechts houden en de veiligheid niet in het geding is. Deze uitzondering is begrijpelijk nu sommige kruisingsvlakken een dermate grote omvang bezitten dat het afslaan van de voorrangsgerechtigde naar links de voorrangspflichtige nog voldoende ruimte biedt om gelijktijdig veilig naar rechts af te slaan. Het zou in deze situaties een te vergaande eis zijn om het gehele kruisingsvlak vrij te laten. Bovendien wordt aldus voldaan aan de gedachte – conform art. 40 RVV 1966 – dat een kruising zo snel mogelijk moet worden vrijgemaakt voor het overige naderende verkeer. Deze opvatting lijkt wellicht in strijd met de rechtspraak in de jaren dertig, waarin werd uitgemaakt dat het gehele kruisingsvlak moest worden vrijgelaten. Naar mijn mening houdt de bedoelde permissie evenwel in dat zodra in ruimtelijke zin geen conflicterende gedragingen mogelijk zijn, inbreuk mag worden gemaakt op de

genoemde plicht het meetkundig afgebakende kruisingsvlak vrij te laten, wat implicaties bevat voor het voorrangrecht. Dit standpunt wordt ondersteund door HR 23 juni 1964, VR 1964, 114. In deze uitspraak was sprake van conflicterende rijrichtingen, waardoor de voorrangspflichtige het kruisingsvlak pas had mogen gaan berijden op het moment dat de andere weggebruiker zijn voorrangsmoeyne had voltooid.

Concluderend: het weggedeelte waarop conflicterende bewegingen plaatsvinden dient vrijgelaten te worden. Deze conclusie betekent dat de genoemde rechtspraak uit de jaren dertig en vijftig niet langer onverkort van kracht is.

### 4. De omvang van de voorrangspflicht

Een belangrijke rechtsvraag betreft de reikwijdte van het voorrangrecht. Het gaat daarbij over de spiegelbeeldige situatie, de reikwijdte van de delictsomschrijving van art. 15 RVV 1990: hoe ver strekt

de voorrangspflicht?

Tegenover de voorrangspflicht staat het voorrangrecht. Het is niet ongebruikelijk de reikwijdte van het voorrangrecht te verdisconteren in het aansprakelijkheidsbereik van de voorrangspflichtige bestuurder. Anders gezegd, de delictsomschrijving is eerder vervuld bij het ruimhartig toekennen van voorrangrechten. Daarom is een eerste blik op het voorrangrecht op zijn plaats. Uit oudere rechtspraak kan worden afgeleid dat aan het voorrangrecht niet snel afbreuk wordt gedaan door een overtreding van de voorranghebbende bestuurder. De voorrangsgerechtigde weggebruiker heeft aanspraak op voorrang, ook indien hij de linker weghelft van de rijbaan berijdt <sup>16</sup>). Het voorrangrecht wordt eveneens vergaand beschermd wanneer de voorrangsgerechtigde bestuurder tegen de voorgeschreven rijrichting inrijdt <sup>17</sup>). Uit latere uitspraken zou evenwel kunnen worden afgeleid dat in het geval de voor-

rangsgerechtigde bestuurder een voor hem als zodanig kenbare onoverzichtelijke kruising nadert, hij gehouden kan zijn om rekening te houden met mogelijke met de onoverzichtelijkheid samenhangende fouten van andere weggebruikers, in het bijzonder met het niet verlenen van voorrang (HR 14 april 1972, NJ 1972, 310, VR 1973, 6).

Ondanks deze zorgplicht heeft hij wel in beginsel aanspraak op voorrang. De onoverzichtelijkheid lijkt daardoor geen afbreuk te doen aan het hebben van voorrang! Het gaat hier om een schijnbare tegenstrijdigheid. Het uitoefenen van voorrang heeft het primaat, tot bij een aanrijding blijkt dat door de onoverzichtelijkheid het voorrangrecht onvoorzichtig is uitgeoefend. Deze gang van zaken leert dat het uitoefenen van een recht schielijk kan verkeren in onrecht.

De (spiegelbeeldige) plichten voor de voorrangsplichtige bestuurder gaan ver. Een sterk voorbeeld is te vinden in HR 16 april 1971, NJ 1971, 307. In dit arrest was sprake van een voorranghebbende die een fout maakte, namelijk de bocht naar links kort afsneed, terecht kwam op de verkeerde wegheft en op 10 meter afstand van het kruisingsvlak in botsing kwam met een voorrangsplichtige weggebruiker. De laatste was op het moment dat hij waarnam dat de voorrangsgerechtigde bestuurder de bocht afsnijdend de kruising aan het verlaten was, op een afstand van 25 meter. De rechter maakte uit dat voor de toepassing van de voorrangregeling de grenzen van het gemeenschappelijke weggedeelte niet van beslissende betekenis hoeven te zijn. Het afsnijden van de bocht door de voorranghebbende en het rijden op de verkeerde wegheft deden niet af aan het schenden van de voorrangsverplichting door de ander. De laatste had simpelweg de doorgang niet vrijgelaten. Aan de hand van dit arrest wordt wel betoogd dat aan het kruisingsvlak geen heilige of onaantastbare betekenis mag worden toegekend<sup>14</sup>). Een ander voorbeeld waarin sprake is van een groot aansprakelijkheidsbereik komt naar voren in HR 21 juni 1991, NJ 1991, 710. In dit arrest ging het om een snelheidsoverschrijding van 25 km per uur door de voorrangsgerechtigde bestuurder. De rechtbank stelde vast dat de verkeersdeelnemers bij hun beslissing om een voorrangsweg op te rijden, dienen te anticiperen op de mogelijkheid van voorzienbare fouten van andere verkeersdeelnemers, waaronder overschrijding van de maximumsnelheid<sup>15</sup>). In beide gevallen is de delictsomschrijving van art. 15 RVV 1990 snel vervuld. Naar mijn mening is in deze en soortgelijke uitspraken het aansprakelijkheidsbereik van art. 15 RVV 1990 meer en meer de onvoorzichtigheid van de voorrangsgerech-

tigde bestuurder gaan omvatten. Gechargeerd gesteld lijkt het louter nog te gaan om het afwentelen van de schadelijke gevolgen van de aanrijding. In het hiernavolgende zal ik proberen aan te geven dat het centrale bestanddeel van de onderhavige delictsomschrijving restrictiever dient te worden uitgelegd.

Aan de uitkomst van de eerstgenoemde uitspraak (HR 16 april 1971, NJ 1971, 307) kleeft een aantal problemen. Uitgangspunt is dat op een kruising naar links mag worden afgeslagen door een korte bocht te nemen mits aan de veiligheid geen afbreuk wordt gedaan en de afslaande bestuurder bij het verlaten van het kruisingsvlak op de rechter wegheft van de te berijden rijbaan uitkomt<sup>16</sup>). In alle andere gevallen geldt onverkort de grondregel dat een bestuurder in de bocht zoveel mogelijk rechts moet houden. Het rijgedrag dient naar vermogen te worden bijgesteld indien wordt waargenomen dat een andere verkeersdeelnemer een fout maakt. De voorrangsplichtige is in dit geval gehouden zo adequaat mogelijk te reageren op de fout van de ander. Dat is wat mij betreft de voorliggende rechtsvraag. Het voert mijns inziens te ver de onderhavige bestuurder te verwijten de doorgang niet te hebben vrijgelaten. Dat in deze casus het aansprakelijkheidsbereik van de voorrangsplichtige wel erg ver wordt uitgebreid blijkt uit de hem opgelegde verplichting om in een veel vroeger stadium aan zijn voorrangsverplichting te voldoen. Hij dient een naar voren geschoven 'kruisingsdeel' vrij te laten omdat anders de bochtafsnijdende weggebruiker met hem in aanrijding komt. Hierdoor wordt het vrij te laten kruisingsvlak 'verlegd' in de richting van de voorranghebbende zonder dat deze op 25 meter afstand van een kruising zicht op deze verplichting kan hebben. De hele zaak overziende, lijkt mij dat hier eerder sprake is van een 'spookrijder' dan van een bestuurder die legitiem zijn voorrangrecht uitoefent. Waar er sprake is van het verleggen van het vrij te laten kruisingsvlak kan de vraag uitkomst bieden of een overtreding *waarneembaar* is. Indien de voorrangsplichtige weggebruiker geen nadering van een bestuurder van rechts waarneemt of kan waarnemen en het voor hem via stopstrepen op het wegdek niet kenbaar is dat het kruisingsvlak in zijn richting is opgeschoven, moet niet te snel een voorrangsplicht worden aangenomen<sup>17</sup>).

De kanttekening bij de tweede genoemde uitspraak (HR 21 juni 1991, NJ 1991, 710) is dat deze uitspraak strijd oplevert met het uitgangspunt dat de voorrangsplichtige *in beginsel* mag *vertrouwen* op een aangepaste snelheid van de voorrangsgerechtigde, zodat hij een *geoorloofd risi-*

co mag nemen en de kruising mag oprijden<sup>18</sup>). De *oplettende* voorrangsplichtige weggebruiker moet dus *kunnen* waarnemen of de kruising vrij is van naderende voorrangsgerechtigde verkeersdeelnemers of dat het door het slechte uitzicht onmogelijk is enige waarneming te doen. Slecht uitzicht kan ontstaan door slechte weersomstandigheden dan wel door gecompliceerde kruisingen. Men kan zich in beide gevallen moeilijk overtuigen van de afwezigheid van naderend verkeer. Het veiligheidsbeginsel vergt van een voorrangsplichtige weggebruiker dat hij zich eerst overtuigt van al dan niet naderend verkeer. Bij gewone oplettendheid moet dus *kunnen* worden waargenomen of de voorranghebbende op de linker wegheft rijdt dan wel tegen de voorgeschreven richting inrijdt. In deze en soortgelijke verkeerssituaties kan de voorrangsplichtige

14. Vergelijk HR 27 oktober 1959, NJ 1960, 109, VR 1959, 136, waarin de Hoge Raad het oordeel van de rechtbank sanctioneerde, waar de laatste uitmaakte dat het kruisingsvlak van wegen wordt begrensd door een denkbeeldige rechte lijn getrokken tussen de uiteinden van uitrij- en invoegstrook binnen welk vlak de aanrijding heeft plaatsgevonden. Bij een dergelijke uitleg is er sprake van een beperkter kruisingsvlak. Overigens wordt aan de omvang van het kruisingsvlak niet afgedaan door de ter plaatse geparkeerde voertuigen (HR 20 februari 1973, VR 1973, 76). Zie overigens voor mogelijke constructies van kruisingsvlakken G.E. Mulder, *Kruising van wegen*, VR 1953, p. 176-179.

15. In gelijke zin reeds HR 24 februari 1930, NJ 1930, p. 604 en HR 22 februari 1933, W 12588.

16. Zie reeds in deze zin HR 24 februari 1930, W 12109.

17. HR 19 juni 1956, VR 1956, 75. Zie voor dit standpunt in zijn algemeenheid HR 3 december 1968, NJ 1968, 258, VR 1969, 13: aan de voorrangsverplichting wordt niet afgedaan door de overtreding van de weggebruiker op de voorrangsweg.

18. Conclusie A-G Remmelink bij HR 26 juni 1973, VR 1974, 7. Zie eveneens R.J. Polak, *Inleiding tot het wegenverkeersrecht*, Zwolle 1981, p. 122.

19. Dit uitgangspunt is bijvoorbeeld onderschreven door J.B.H.M. Simmelink, *Het RVV 1990, niet iedere verandering is ook een verbetering*, in: *Het RVV 1990 en het BABW* (red. C.J.G. Bleichrodt en J.P. Scheffer), Lochem 1991, p. 35.

20. Overeenkomstig art. 47 RVV 1966: de bestuurder die linksaf slaat moet de bocht zo ruim nemen, dat hij op de rechter wegheft uitkomt. Zie in deze zin HR 11 november 1969, NJ 1970, 80, VR 1970, 40 en HR 12 december 1974, NJ 1974, 152. Deze opvatting wordt eveneens gedeeld door J. Remmelink in zijn conclusie bij HR 13 april 1976, VR 1978, 58.

21. Een T-kruising waarop de voorranghebbende afslaat naar links, kan een uitzondering zijn. In deze wegsituatie verschuift eveneens het vrij te laten kruisingsvlak (vgl. HR 6 juni 1967, NJ 1967, 119. In gelijke zin R.J. Polak, *Inleiding tot het wegenverkeersrecht*, Zwolle 1981, p. 122). De doorgang vrijlaten, houdt immers mede in dat de voorrangsgerechtigde de kruising ongehinderd moet kunnen verlaten. Dat kan – in verband met de ruimte die nodig is om de bocht te nemen – onmogelijk zijn voor de voorranghebbende indien de voorrangsplichtige tot aan de snijlijn van beide wegen oprijdt (aldus C.J.G. Bleichrodt, *Wegwijs in het verkeersrecht*, Deventer/Zwolle 1987, p. 60). In het verkeer gaat het in belangrijke mate om de kenbaarheid van de norm, aangezien anders minder eenvoudig legitieme verwachtingen kunnen worden ontwikkeld. Voor veel wegsituaties gaat de vaste rechtspraak op dat de feitelijke, kenbare situatie beslissend is. Dit op zich obligeert klinkende standpunt betekent concreet voor de wegbeheerder een inspanningsverplichting om bij minder symmetrisch afgebakende kruisingen stopstrepen te trekken op een verder van de kruising af gelegen plaats, om aldus aan de weggebruiker duidelijk te maken dat hij een groter weggedeelte moet vrijlaten dan voor hem op voorhand aannemelijk is.

22. Zie uitvoeriger mijn dissertatie *Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer*, Arnhem 1993, p. 73-93.

weggebruiker niet de aangehouden snelheid van de naderende weggebruiker inschatten. Het vertrouwen dat de ander zich aan de maximumsnelheid houdt levert naar mijn mening een meer *legitiem* verwachtingspatroon op dan een algemene ervaringsregel dat iemand wel eens te hard zou kunnen rijden. Uiteraard heeft deze invalshoek geen betrekking op een snelheid die voor de gemiddelde verkeersdeelnemer waarneembaar te hoog is.

Het niet kunnen waarnemen dient naar mijn mening niet te worden omvat door het aansprakelijkheidsbereik van de voorrangsplichtige bestuurder. Eerder heb ik betoogd dat met name het gebruik van algemene ervaringsregels in het verkeersrecht tot de onbillijke consequentie leidt dat de normadressaat een plicht krijgt opgelegd die hij niet uit de wet kan kennen<sup>23</sup>). Bovendien komt het mij onwenselijk voor dat de hoofdregel "in beginsel – behoudens contraïndicaties – mag de regelconform handelende weggebruiker vertrouwen dat de andere weggebruiker regelconform handelt" door de uitzonderingen (de voorrangsovertredingen) wordt verdrongen. De rechtspraak overziende heb ik wel eens het gevoel dat de uitzondering tot regel is gepromoveerd<sup>24</sup>).

Deze rechterlijke uitspraken zijn te herleiden tot de vraag of er in casu sprake is van een veilige verkeersdeelname, dan wel dat de betrokken verkeersdeelnemer te veel risico's heeft genomen en daarmee onveilig heeft gehandeld<sup>25</sup>). Bedoelde uitspraken kunnen worden gerangschikt onder het kopje 'geoorloofd of ongeoorloofd risico'. Het gaat daarbij veelal om de vraag welke van de twee weggebruikers ten opzichte van de ander een ongeoorloofd risico in het leven heeft geroepen.

Rommelink heeft al in 1963 in een bijdrage in dit tijdschrift de aandacht gevestigd op het feit dat er meer risico's in het verkeer toelaatbaar worden geacht (Enige opmerkingen over aanrijdingen met onverlichte obstakels bij nacht, VR 1963, p. 217-226). Meer en meer wordt gewerkt met een soort 'verwachtingspatroon', waarbij moet worden gelet op de aard en bezetting van de weg, de aangehouden snelheid, het tijdstip van de aanrijding en de gevoerde verlichting. Aan de hand van het door Rommelink beschreven 'model' voor de beoordeling van het weggedrag in moeilijke omstandigheden (mist, duisternis enz.) kan ook de actuele rechtspraak nog steeds in kaart worden gebracht. Een mooi voorbeeld biedt de casus van Breuer/Gutman (HR 5 oktober 1979, VR 1980, 28 nt Bouman). Vrachtwagenbestuurder Gutman sloeg op een weg met gescheiden rijbanen bij dichte mist linksaf. Hij had er zich uitvoerig van vergewist dat er geen overig verkeer aankwam. Tijdens het

uitvoeren van de afslaan manoeuvre werd de vrachtwagen aangereden door een tegemoetkomende personenauto bestuurd door Breuer. Deze had ongeveer 70 km per uur gereden. De rechter oordeelde dat het afslaan in dichte mist als een geoorloofd risico moest worden beschouwd. De bestuurder van de personenauto had daarentegen – ondanks zijn recht op voorrang, art. 46 RVV '66 (art. 18 RVV '90) – een ongeoorloofd risico in het leven geroepen. Hij had zijn snelheid namelijk niet afgesteld op de bijzondere omstandigheid van de dichte mist en daarmee het tweede lid van art. 49 RVV '66 overtreden: 'De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is' (art. 19 RVV '90). Deze beslissing is terecht. De afslaan Gutman kan zich in verband met de dichte mist immers niet wapenen tegen een onverantwoord hoge snelheid van een tegemoetkomende bestuurder.

Het gaat dus bij al deze voorrangskwesties voortdurend om de vraag welke van de twee weggebruikers ten opzichte van de ander een ongeoorloofd risico in het leven heeft geroepen. Deze afweging kan plaatsvinden in het kader van art. 6 WVV 1994 (is er sprake van culpa) maar krijgt evenzeer gestalte op het niveau van de voorrangsovertreding en wel in het kader van de afwezigheid van alle schuld. Vergelijk de casus van de 'afslaan vrachtwagenbestuurder' (HR 8 oktober 1974, NJ 1974, 525, VR 1975, 3). De door het groen licht rijdende bestuurder mocht er bij het afslaan naar links op vertrouwen dat de tegemoetkomende bestuurder zou stoppen voor het rode licht, zodat hij geen schuld had aan het niet vrijlaten van de doorgang voor de rechtdoorgaande tegenligger (art. 46 RVV 1966). Kortom, hij had geen ongeoorloofd risico genomen. De voorgaande positionering van het vertrouwens- en veiligheidsbeginsel brengt procesueel mee dat een succesvol avasverweer de consequentie heeft dat het voorrangbestanddeel restrictief wordt uitgelegd, waarna vrijspraak dient te volgen.

Resumerend, de voorrangsplichten zijn fors uitgebreid. Des te interessanter is de opvatting van de regelgever dat er sprake is van een veranderd voorrangrecht: "Het begrip voorrang verlenen omvat meer dan het enkel vrijlaten van voldoende ruimte om de voorrangsgerechtigde bestuurder door te laten. Het heeft betrekking op het hele gedrag dat van een goed bestuurder mag worden verwacht die een andere bestuurder voorrang verleent. Hij dient niet slechts de feitelijke ruimte die daarvoor nodig is vrij te laten, maar hij dient het kruispunt ook zodanig te naderen dat bij de voorrangsgerechtigde het vertrouwen wordt gewekt dat hem voor-

rang wordt verleend. Met andere woorden: hij die een kruispunt zeer snel nadert maar op het laatste moment nog wel vlak voor het kruispunt stopt, laat misschien wel de feitelijk vereiste ruimte vrij, doch verleent geen voorrang in de zin van artikel 15. Er is derhalve een verschuiving van het in het verleden gehanteerde enge begrip, het vrijlaten van een door denkbeeldige lijnen getrokken kruisingsvlak, naar een meer op de omstandigheden ter plaatse afgestemd gedrag. Gedrag dat zich bij nadering van, op en ook, bij het oprijden van de kruisende weg, na het kruispunt kan afspelen" (NvT RVV 1990, Stb. 459, p. 99).

Een soortgelijk standpunt is eerder ingenomen door Vellinga die meent dat een aanrijding buiten het kruisingsvlak niet langer in de weg staat aan de aanname van een voorrangsschending. Bovendien zou er sprake zijn van een meer normatief voorrangrecht, aangezien nu de wijze van komen aanrijden door de voorrangsplichtige wordt verdisconteerd in de vraag of er sprake is van een voorrangsschending (annotatie onder HR 14 maart 1989, VR 1991, 29).

De weergegeven stellingnamen bieden een zinvol aanknopingspunt om te bezien of er sprake is van een tekortschietende uitleg van de delictomschrijving van art. 41 RVV 1966 (weergegeven in noot 9). De koppeling tussen de verschillende onderwerpen is deze: de reikwijdte c.q. begrenzing van de genoemde delictomschrijving stoelt in de rechtspraak op de afbakening van het kruisingsvlak waar de onderscheidene bestanddelen "de doorgang vrijlaten" en "voorrang verlenen" betrekking op hebben. Ik spits het betoog toe op twee voorbeelden.

*a. De aanrijding buiten het kruisingsvlak*  
Voor voorrangsplichtige weggebruikers is het een belangrijke vraag hoe dicht de voorrangsgerechtigde de kruising genaderd moet zijn, wil het voorrangrecht – en daarmee de spiegelbeeldige voorrangsverplichting – ontstaan. Op het moment dat beide bestuurders gelijktijdig bij het kruispunt van wegen aankomen, is er juridisch niets aan de hand. Er ontstaan echter problemen wanneer de voorrangsplichtige weggebruiker eerder bij de kruising arriveert. Moet hij wachten of kan hij nog net afslaan c.q. oversteken? Indien de gok wordt gewaagd en de manoeuvre wordt aangevangen, kan het gebeuren dat voorbij het kruisingsvlak een aanrijding plaatsvindt. De voorrangsgerechtigde kan immers veelal zijn snelheid niet tijdig matigen, terwijl de voorrangsplichtige bestuurder niet tijdig op snelheid is. Is nu de voorrangsverplichting nageleefd of geschonden?

De rechter heeft zich herhaaldelijk uitgesproken over de vraag wanneer er sprake is van een gelijktijdige of nagenoeg gelijk-

tijdige nadering<sup>26)</sup>. Deze vraag is van betekenis voor situaties waarin de botsing of aanrijding plaatsvindt op een moment waarop de ene weggebruiker het kruisingsvlak helemaal of reeds voor een groot deel is gepasseerd. De nadering zou dan niet gelijktijdig hebben plaatsgevonden omdat de plaats van het ongeval duidt op verschillende tijdstippen van nadering: de eerste weggebruiker is de kruising al zover overgestoken dat hij duidelijk de eerste moet zijn geweest die de kruising heeft bereikt. De oplossing werd gevonden in de stelling dat het niet alleen gaat om de *afstand* waarop beide voertuigen zich op een bepaald moment van het kruisingsvlak bevinden. De *snelheid* waarmee men het kruispunt naderde werd *mede* bepalend geacht<sup>27)</sup>. Het criterium luidt daarom: hoe was de afstand tot het kruisingsvlak en de snelheid van beide voertuigen? Pas dan kan worden bepaald of het een (nagenoeg) gelijktijdige nadering van beide voertuigen betrof en wie op grond van die verhouding voorrang had dienen te verlenen (in deze zin HR 10 december 1957, NJ 1958, 60, VR 1958, 7). Zoals Leijten opmerkt: naar de tijd gemeenten, vindt het gevolg nu eenmaal later plaats dan de oorzaak. En de oorzaak is het niet vrijlaten van de doorgang voor de van rechts komende bestuurder (conclusie bij HR 27 april 1982, VR 1983, 47)<sup>28)</sup>.

De evolutie van een geografisch bepaald kruisingsvlak naar een normatief bepaald begrip wordt nu hieruit afgeleid dat niet langer vereist zou zijn dat de aanrijding op het kruisingsvlak moet hebben plaatsgevonden. Ik heb evenwel de indruk dat de *omvang* van het kruisingsvlak scherp moet worden onderscheiden van de *aanvang* en het *einde* van de voorrangverplichting. Indien bijvoorbeeld de oorzaak van een aanrijding is gelegen in het snel "voor de ander langsschieten" en dus in het niet verlenen van voorrang, is het onbelangrijk dat een kwalijk gevolg van het niet verlenen van voorrang zich ver voerbij het kruisingsvlak realiseert. Naar mijn oordeel is er dus niets veranderd. Bij wijze van voorbeeld kan worden gewezen op HR 21 april 1964, VR 1964, 82, waarin het ging om een aanrijding die ver buiten het splitsingsvlak plaatsvond. In deze zaak was een voorrangsplichtige bestuurder van een bestelbus zeer langzaam een splitsing van wegen opgereden ondanks het feit dat hij de voorrangsgerechtigde bestuurder van een autobus zag naderen. Op de splitsing was hij even gestopt waarna hij zijn weg vervolgde. Hij werd vervolgens aan de achterzijde aangereden door de achteropkomende voorranghebbende. De aanrijding vond plaats op ongeveer 25 meter buiten het splitsingsvlak. Onder het RVV 1966 had deze bestuurder vanwege het blokkeren van de splitsing vervolgd kunnen worden terzake

van art. 25 WVV danwel art. 40 RVV. Onder het WVR was een dergelijke bepaling als de laatstgenoemde evenwel niet voorhanden<sup>29)</sup>.

*b. Het gedrag van de voorrangsplichtige bestuurder vóór het kruisingsvlak*  
Hierboven is onder meer ingegaan op de vraag welk deel van het kruisingsvlak moet worden vrijgelaten. Wanneer men overeenstemming heeft bereikt over de verplichting als zodanig, is men veelal van mening dat deze verplichting nauwelijks relativering toelaat. Slechts bij grote uitzondering wordt een eenmaal bestaande voorrangsplicht ingeperkt<sup>30)</sup>. De laatste jaren is wel steeds meer aandacht besteed aan de wijze waarop de naleving wordt uitgeoefend. Zo is in het verleden gewezen op het gedrag van de voorrangsplichtige verkeersdeelnemer die zo hard komt aanrijden dat de voorrangsgerechtigde bestuurder in de veronderstelling kan komen te verkeren dat hem geen voorrang zal worden verleend. Ondanks het feit dat de voorrangsplichtige uiteindelijk wel vóór de kruising stopt. Het is voor de voorrangsgerechtigde immers niet goed *waarneembaar* dat hij ongestoord zijn weg kan vervolgen. Op het eerste gezicht lijkt er weinig aan de hand. Het kruisingsvlak is immers vrijgelaten. R Emmelink was echter in zijn conclusie bij HR 27 april 1976, NJ 1976, 453 reeds van oordeel dat de uitoefening van het voorrangrecht kan worden gefrustreerd door de wijze waarop de voorrangsplichtige komt aanrijden. Daadwerkelijke blokkering van het kruisingsvlak is dus niet altijd nodig om tot schending van het voorrangrecht te komen. Ik deel zijn mening dat het voorrangrecht kan worden geschonden zonder dat daadwerkelijk het kruisingsvlak wordt geblokkeerd. Het is echter de vraag of dat oordeel een wijziging van de delictomschrijving van art. 41 RVV 1966 noodzakelijk maakte.

Centraal in deze kwestie staat volgens mij de snelheid waarmee voorrangsplichtige bestuurders komen aanrijden. Het met hoge snelheid komen aanrijden en abrupt het voertuig voor de kruising tot stilstand brengen kan er toe leiden dat de voorrangsgerechtigde bestuurder niet de kruising oprijdt vanuit de verwachting dat de doorgang niet zal worden vrijgelaten. Het gaat daarbij om de indruk dat het feitelijke kruisingsvlak niet zal worden vrijgelaten. Die indruk kan hetzelfde effect hebben als het *daadwerkelijk* oprijden van de rijbaan door de voorrangsplichtige weggebruiker. Indien de voorranghebbende gewoon zijn weg heeft vervolgd en de voorrangsplichtige ondanks zijn hoge snelheid zijn voertuig tot stilstand heeft gebracht voor de kruising is er in grammaticale zin geen sprake van een voorrangsovertreding, noch in de zin van art. 41 RVV 1966 noch in de zin van art. 15 RVV 1990. De voor-

rangsgerechtigde bestuurder is immers – gezien zijn beslissing door te rijden – niet definitief gebruskeerd in zijn verwachtingen. Indien echter de van rechts komende bestuurder zijn voorrangrecht niet uitoefent omdat hij veronderstelt dat hem geen vrije doorgang zal worden verleend, moet worden aangenomen dat de voorrangverplichting niet is nageleefd en de delictomschrijving van art. 41 RVV 1966 (alsmede die van art. 15 RVV 1990) is vervuld. Deze conclusie betekent dat het bestanddeel "de doorgang vrijlaten" niet had hoeven te worden gewijzigd in "het verlenen van voorrang".

23. Het stelsel van gedragsvoorschriften in het wegverkeer, diss., Arnhem 1993, p. 84-86.

24. Zie voor een frisse doordenking van de verhouding tussen regel en uitzondering J.H. Nieuwenhuis, Regel en uitzondering, R.M. Themis 1995, p. 125-126.

25. De navolgende passage is ontleend aan M. Otte en J.B.H.M. Simmelink, Het (on)geoorloofde risico als tijdloze noemer, Verkeersrecht 1995, p. 46.

26. Het is naar mijn mening minder relevant dat in de voorrangsbepalingen in de beide RVV's niet langer wordt gesproken over een gelijktijdige of nagenoeg gelijktijdige nadering. De ratio van de voorrangregeling sinds 1966 is nog steeds gegrond op deze begrippen. R.J. Polak merkt hierover op dat het RVV het vereiste van de gelijktijdigheid der nadering van het kruispunt door de conflikerende voertuigen heeft laten varen, kennelijk van de gedachtegang uitgaande, dat deze gelijktijdigheid reeds in het feit der botsing ligt besloten (Inleiding tot het wegenverkeersrecht, Zwolle 1981, p. 121).

27. Zie onder meer Rb. Leeuwarden 17 november 1932, W 12626. Vgl. verder HR 2 mei 1932, NJ 1932, p. 998, waarin de Hoge Raad een nagenoeg gelijktijdige nadering van voertuigen aanneemt. De afstand van het verenigingspunt bedroeg wel ongeveer 100 meter, maar snel rijdende voertuigen kunnen deze afstand in enkele momenten afleggen. De continuïteit blijkt uit HR 19 december 1978, NJ 1979, 221. Dit arrest ademt dezelfde geest: de afstand is samen met de snelheid bepalend voor de vraag of het voorrangrecht is geschonden.

28. Zie reeds Rb. Arnhem 23 november 1954, VR 1956, 17; HR 26 juni 1973, VR 1974, 7. Dit betekent vanzelfsprekend niet dat de overtreding per definitie uit het ontstane gevolg wordt afgeleid. De verhouding moet nu eenmaal worden vastgesteld tussen beide voertuigen op het moment dat de voorrangsplichtige het kruisingsvlak ging berijden. Zie hierover eveneens A.S. Lissauer, Voorrangrecht naar plaats en tijd, VR 1953, p. 1953, p. 174. Deze auteur leidt uit de rechtspraak af dat het gevolg (van de aanrijding) vrijwel afdoende is voor een veroordeling. Lissauer miskent dat het gevolg hooguit een indicatie is voor de onderhavige rechtsvraag.

29. Vergelijk de conclusie van A-G R Emmelink bij HR 26 juni 1973, VR 1974, 7 waarin niet eens sprake was van een aanrijding (zie ook de door hem genoemde uitspraak Rb. Zutphen 25 november 1954, VR 1956, 18 en Besier in VR 1963, p. 52). De voorranghebbende kon de door de andere bestuurder veroorzaakte belemmering niet neutraliseren en raakte naast de weg. Schending van de voorrangverplichting kon worden aangenomen indien de voorranghebbende alle moeite moet doen om verder gevaar te vermijden. Het slagen van die poging staat aan een aanname van de voorrangsschending niet in de weg. Alleen geringe hinder moet voor lief worden genomen. In de woorden van R Emmelink in zijn conclusie bij de hier genoemde uitspraak: dergelijke kleine inconvenianten zal men in het moderne verkeer van elkaar moeten nemen. Als voorbeeld kan gelden HR 22 oktober 1968, VR 1969, 17.

Let wel, in het geval de aanrijding vele tientallen meters buiten het kruisingsvlak heeft plaatsgevonden, is het denkbaar dat de voorrangsplichtige bestuurder terecht de kruising is opgereden. De andere bestuurder zou dan nog te ver van de kruising kunnen zijn verwijderd om enig voorrangrecht in te roepen. Een (te) hoge snelheid kan een bestuurder, sneller dan de voorrangsplichtige inschat, bij de kruising doen arriveren.

30. Het voorrangrecht wordt bijvoorbeeld nog steeds gehonoreerd indien de voorranghebbende gedurende korte tijd stilstaat om vervolgens op te trekken (HR 21 mei 1963, VR 1963, 85; Rb. Haarlem 28 juli 1983, VR 1985, 6). Dit gedrag moet dan ook niet worden aangemerkt als wegrijden.

### 3. Conclusie

De geschiedenis van het recht lijkt duidelijk te maken dat de bakens van het recht zelden revolutionair worden verzet. Dit geldt ook voor het verkeers- en voorrangrecht.

De kern van de voorgaande kanttekeningen bij de ontwikkeling van het voorrangrecht is in de eerste plaats dat de delictsomschrijvingen die betrekking hebben op het voorrangsgedrag, in materiële zin

nauwelijks veranderingen hebben ondergaan.

De geciteerde rechtspraak maakt in de tweede plaats duidelijk dat een bij voorkeur teleologische uitleg van de besproken bestanddelen de wettekst van bijvoorbeeld art. 41 RVV 1966 niet heeft doen verouderen. De voorrangsplichtige bestuurder kan buiten het kruisingsvlak gedrag manifesteren dat hem desondanks onder de delictsomschrijving doet vallen. De derde conclusie luidt dat de reikwijdte

van het voorrangsgedrag veranderingen heeft ondergaan. Meer en meer wordt het aansprakelijkheidsbereik van art. 15 RVV uitgebreid zodat deze de normadressaat plichten krijgt toebedeeld die hij naar zijn mening noch kan kennen (en dientengevolge) noch kan naleven. Strecking van dit onderdeel van het betoog is dat het voorrangsgedrag restrictiever dient te worden uitgelegd dan tot nu toe het geval is.

---