

Niet behoorlijk links inhalen

Voorstel voor invoering van een wettelijke

Mr. E.F. Bueno *

28



* Voorheen vicepresident inhoudelijk adviseur rechtbank Utrecht.

Ruim twee jaar geleden vond een dodelijk verkeersongeval plaats tussen een lijnbus en een 14-jarige scholiere op de fiets. Het ongeval gebeurde toen de bus de fietsster ter hoogte van een zogenaamde middengeleider links probeerde in te halen. De in de beslissingen beschreven toedracht en de overwegingen die leidden tot een veroordeling, zijn aanleiding enige opmerkingen te wijden aan het links inhalen van de fietsende weggebruiker. Deze monden uit in een voorstel voor invoering van de anderhalve meter regel als verplichte gedragsregel.

Inleiding

1. De in dit artikel vermelde feitelijke gegevens betreffende de datum, de weginrichting en de toedracht zijn hoofdzakelijk ontleend aan het vonnis van de Rechtbank Den Haag (29-01-2019, VR 2019/36) en het arrest van het Gerechtshof aldaar (07-11-2019, VR 2020/114). Daarnaast is gebruik gemaakt van "Google maps", nu deze – blijkens informatie van de gemeente Gouda – de situatie weergeeft op de datum van het ongeval.

Op 16 april 2018 (een maandag) vond op de Thorbeckelaan in Gouda een aanrijding met dodelijke afloop plaats tussen een lijnbus en een 14-jarige fietsster. Het ongeluk gebeurde toen de bus ter hoogte van een ter plaatse gelegen middengeleider twee naast elkaar, in dezelfde richting over een fietsstrook rijdende fietssters probeerde links in te halen. De rech-

terbuitenspiegel van de bus raakte het linker handvat van de links rijdende fietsster.¹⁾ De bestuurster van de bus werd vervolgd terzake van primair handelen in strijd met artikel 6 WVV 1994, subsidiair overtreding van artikel 5 van die wet. Schuld in de zin van artikel 6 WVV 1994 ("zeer, althans aanmerkelijk onvoorzichtig en/of onoplettend") werd niet bewezen geacht. Noch door de rechtbank noch door het hof. De bestuurster werd ver-

van fietsers. Een inschattingsfout?

1,5 meter regel

oordeeld voor het in gevaar brengen van het verkeer, een overtreding. Haar werd door het hof geen straf opgelegd.

Het links inhalen van fietsers door motorrijtuigen met vier of meer wielen gebeurt in het dagelijks verkeer talloze malen. Ik durf te stellen: het is een routinekwestie (geworden). En meestal gaat dat goed. Hoe is het mogelijk dat het toen zo mis ging? De toedracht van het ongeval, de verklaringen van de bestuurster van de bus en de overwegingen van rechtbank en hof zijn voor mij de aanleiding (opnieuw) stil te staan bij de vraag hoe – verkeersrechtelijk bezien – bestuurders van die motorrijtuigen fietsers links behoren in te halen.

De weginrichting

Uit de beide rechterlijke beslissingen blijkt dat de wegsituatie ter plaatse een (duidelijke) rol speelde. Ik schets daarom eerst de situatie ter plaatse van het ongeval.

De Thorbeckelaan bestaat uit één rijbaan bestemd voor verkeer in beide richtingen. Aan weerszijden van die rijbaan bevindt zich een door onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte daarvan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht (fietsstrook als bedoeld in artikel 1 RVV 1990). Ter hoogte van de oversteek naar De Savornin Lohmansingel²⁾ bevinden zich op de rijbaan twee zogenaamde verhoogde middengeleiders. Deze zijn in lengterichting optisch met elkaar “verbonden” door twee evenwijdig aan elkaar liggende, onderbroken strepen. De onderlinge afstand tussen die middengeleiders is onbekend. De middengeleiders worden voorafgegaan, resp. gevolgd door een denkbeeldige driehoek gevormd door nauwelijks onderbroken strepen (zie afdruk van Google’s streetview).



Afb. 1: de Thorbeckelaan ter hoogte van de oversteek. Gezien in de richting waaruit de bus kwam.
Bron: Google maps

Volgens de rechtbank is “de rijstrook” tussen de 2,76 en 2,80 meter breed en heeft de fietsstrook een breedte van 1,54 meter. Een fiets met zijn bestuurder is 0,75 meter breed, aldus de rechtbank. Uit het gebruik van het woord “rijstrook” leid ik af dat bedoeld is de rijstrook die als zodanig gevormd en gemarkeerd wordt door de hier bedoelde middengeleiders. Dit correspondeert ook met de verklaring van de bestuurster van de bus dat de inhaalmanoeuvre plaatsvond ter hoogte van de middenbermgeleider en met de overigens in het vonnis en het arrest vastgestelde toedracht.

Volgens de rechtbank konden twee fietsers op de fietsstrook net naast elkaar fietsen.

De toedracht

De toedracht van het ongeval was als volgt:

De bestuurster van de autobus (breed 2,50 meter; met spiegels 2,90 meter) reed twee naast elkaar, in dezelfde richting over de fietsstrookrijdende fietssters achterop.³⁾

Tijdens de inhaalmanoeuvre reed zij ongeveer 25 kilometer per uur. Naar haar zeggen reed zij een halve meter tot een meter van de stippenlijn tussen de rijbaan en de fietsstrook.

Op de camerabeelden van de bus is te zien dat, op het moment dat de linker fietsster wordt ingehaald, het linker handvat van de fiets ter hoogte van de onderste spiegel aan de rechterzijde is en dat die spiegel op dat moment, kennelijk door aanraking met het handvat, naar binnen gedraaid wordt. Hierna is te zien dat de fietsster in onbalans wordt gebracht en ten val komt. Door de confrontatie tussen de bus en de fiets was er aan bijna de gehele rechterzijde van de bus schade ontstaan in de vorm van krassen. Het stuur van de fiets was ontzet en op het linker handvat waren schuursporen zichtbaar. Het slachtoffer is als gevolg van het ongeval overleden.

De exacte plaats van de aanrijding blijkt overigens niet uit de gepubliceerde beslissingen. Bewezen is verklaard “ter hoogte van een middenberm/middengeleider”.

Inschattingsfout

Uit het feit dat bij de fatale inhaalmanoeuvre de rechterbuitenspiegel (steun) in aanraking is gekomen met het linker handvat van de fiets van het slachtoffer die op dat moment op de fietsstrook fietste, concludeert het hof dat de ver-

“

Links inhalen van fietsers door (vracht)auto's en bussen is een routinekwestie (geworden).

.”

2. Volgens het AD van 18 april 2019 heeft zich daar het ongeval voorgedaan.
3. Ik laat hier buiten dat blijkens de rechterlijke beslissingen de twee fietsers eerst een groepje van drie (rechtbank) of twee (hof) fietsers ter linkerzijde had ingehaald, omdat dat in het bestek van dit artikel niet relevant is.



De grens tussen culpa levis en culpa lata is niet scherp af te bakenen.



dachte een inschattingsfout heeft gemaakt ten aanzien van de ruimte die op dat moment beschikbaar was om veilig langs de fietssters te rijden. Bij nader inzien bleek dat met name door de uitstekende rechterbuitenspiegelsteun, de ruimte om de twee naast elkaar rijdende fietssters in te halen, op die plaats en op dat moment te krap was.⁴⁾

Waarom rechtbank en hof spreken over een “inschattingsfout” blijkt niet expliciet. Uit overwegingen omtrent de schuldvraag leid ik echter af dat bedoeld is duidelijk te maken dat verdachte geen *ernstig* verwijt gemaakt kan worden, omdat de wegsituatie bij de beslissing al dan niet inhalen een rol heeft gespeeld. Sterker: deze zou suggereren dat ter plaatse veilig kan worden ingehaald.⁵⁾

Bij dit standpunt passen enige kanttekeningen.

Schuld

De grens tussen de voor overtredingen vereiste schuld (“culpa levis”) en die vereist voor veroordeling voor een misdrijf (“culpa lata”) is niet scherp af te bakenen.

Als een ongeval (een schending van het veiligheidsbeginsel dus) plaatsvindt, zijn – zoals bekend mag worden verondersteld (en rechtbank en hof ook overwegen) – “de aard en de ernst van de gedragingen van de verdachte en de overige omstandigheden waaronder” alles bepalend voor de vraag welke mate van schuld verdachte kan worden verweten.⁶⁾ De waardering daarvan is weliswaar feitelijk, maar als “grove schuld” bewezen wordt verklaard, toetst de Hoge Raad wel of die gedragingen en omstandigheden in concreto van voldoende gewicht zijn om die schuldqualificatie te kunnen dragen.⁷⁾

Met mr. Vellinga meen ik dat het, om – in een zaak als deze – te kunnen concluderen tot “grove schuld”, moet gaan om een geval waarin de gemaakte verkeersfout gepaard is gegaan met gebrek aan voorzorg of het bewust nemen van risico.⁸⁾

Dat de inrichting van de weg daarbij een factor kan zijn bij de beoordeling van de schuldvraag is, dunkt me, niet voor betwisting vatbaar. Rechtbank en hof hechten dan ook terecht betekenis aan die inrichting.

De rechtbank overweegt namelijk, dat “niet uit te sluiten valt dat de verdachte door de inrichting van de weg op het verkeerde been is gezet en dacht dat het mogelijk zou zijn het slachtoffer op die plek in te halen, nu het slachtoffer op de fietsstrook reed en de rijbaan dus vrij was”. Het hof overweegt, dat “op of langs de Thorbeckelaan geen borden of andere verkeerstekens zijn geplaatst waaruit blijkt dat ter plaatse sprake is van een zodanige versmalling van de rijstrook dat (extra) waakzaamheid is geboden”. De wegsituatie ter plaatse noopte in de optiek van rechtbank en hof dus kennelijk niet tot extra waakzaamheid of handelingen.

Ik kan dat niet bevatten. Alleen al de bus was tenminste 10 cm breder dan de beschikbare rijstrook, zodat voor de naast elkaar rijdende fiets-

sters geen ruimte over bleef. En dan laat ik nog daar dat een fiets nu eenmaal een evenwichtsvoertuig is en een bestuurder licht in (extra) onbalans brengt als deze door een rakelings passerend gevaarte als een bus links voorbij wordt gereden.

Veilig inhalen ter plaatse op dat moment kon gezien de wegsituatie eenvoudig niet. Van iedere oplettende bestuurder mag dan worden geëist, dat hij of zij dus van de voorgenomen manoeuvre afziet. Ieder heeft immers “in gelijke mate aanspraak op een veilig gebruik van de weg”.⁹⁾

Het voorgaande brengt mij tot de conclusie dat de wegsituatie in casu voor wat betreft de mate van schuld niet een disculperende, maar juist een schuldverzwarende omstandigheid kon zijn. Dat ter plaatse geen waarschuwborden zijn geplaatst, doet hieraan niet af. Voor iedere oplettende weggebruiker – en zeker voor de bestuurder van een groot en breed voertuig die ter plaatse ook goed bekend is¹⁰⁾ – is in één oogopslag zichtbaar dat de situatie ter hoogte van de middengeleider tot extra voorzichtigheid noopt. Dat geldt te meer als twee fietsende schoolkinderen naast elkaar over de fietsstrook rijden. De “foto” (afdruk van Google’s streetview) spreekt wat mij betreft boekdelen. Ik merk hierbij nog op dat fietsers sedert 1 november 1991 *altijd* naast elkaar mogen fietsen.¹¹⁾



Afb. 2: de bewuste middengeleiders vanuit de rijrichting van de verdachte en het slachtoffer.
Bron: Google maps

Er is echter nog een algemene kwestie die de aandacht verdient en waarover in de beide gepubliceerde beslissingen niet wordt gerept. Te weten de vraag *hoe* bestuurders die fietsers ter linkerzijde inhalen dat veilig kunnen en – gegeven het veiligheidsbeginsel¹²⁾ – dus ook moeten doen. Het antwoord op die vraag is natuurlijk dat bestuurders fietsers tijdens het inhalen zoveel ruimte moeten laten dat deze hun weg ongehinderd kunnen vervolgen. Iedere weggebruiker dient zich immers zodanig te gedragen dat geen gevaar of hinder voor andere verkeersdeelnemers kan ontstaan. Bestuurders moeten daarbij incalculeren dat een fiets – zoals gezegd – een evenwichtsvoertuig is. Is die ruimte er niet, dan mag niet worden ingehaald.

De vraag *wanneer* voldoende zijdelingse afstand wordt gehouden ten opzichte van fietsers, is bepaald niet nieuw. Daarom een korte terugblik.

4. Ook de rechtbank overweegt dat sprake is van een inschattingsfout.
5. Hof: “Beide inhaalmanoeuvres vonden plaats ter hoogte van de middenbermgeleider. Op of langs de Thorbeckelaan zijn geen borden of andere verkeerstekens geplaatst waaruit blijkt dat ter plaatse sprake is van een zodanige versmalling van de rijstrook dat (extra) waakzaamheid is geboden”.
Rechtbank: “Daartoe (geen sprake van) aanmerkelijk onvoorzichtig rijgedrag; EFB) weegt mee dat de weg als doorlopende ontsluitingsweg in de bebouwde kom door zijn inrichting, met een afzonderlijke rijstrook en een afzonderlijke fietsstrook, beoogt zowel voor het intensieve busverkeer als voor het drukke fietsverkeer een vlotte afwikkeling te bieden, waarbij het autoverkeer en dus ook het openbaar vervoer zich als regel sneller beweegt dan het fietsverkeer. De Thorbeckelaan is aldus ontworpen en presenteert zich dan ook als een weg waar het autoverkeer het verkeer op de fietsstrook veilig voorbij kan gaan (inhalen)”.
6. HR 01-06-2004, VR 2005/30 met een gedegen en boeiende conclusie van AG Vellinga.
7. Van onvoldoende gewicht: bijv. HR 29-04-2008, VR 2008/83, HR 27-05-2008, VR 2008/85 en HR 28-10-2008, VR 2009/14.
8. Mr. W.H. Vellinga, ‘Vervolg en berechting van culpose verkeersdelicten’, VR 2005 afl. 6, blz. 169 e.v.
9. Artikel 1 eerste lid van het vervallen RVV 1966, maar wél het motto boven de Nota van Toelichting op het RVV 1990.
10. Dit blijkt uit de beslissingen.
11. De datum van inwerking treden van het RVV 1990 (Stb. 1991, 513). Tot dan mochten fietsers alleen naast elkaar rijden als het andere verkeer niet werd gehinderd (art. 27 lid 2 RVV 1966).
12. Zie mijn ‘Overtreding van een gedragsregel, een deugdelijke basis voor een solide telastelegging ex artikel 6 WWV 1994’ in VR 2007 afl. 9, blz. 265 e.v.

Een korte terugblik

Het gebod behoorlijk uit te wijken bij het links inhalen van fietsers kwam bijvoorbeeld al voor in het Motor- en Rijwielreglement 1927¹³⁾ en in het Wegenverkeersreglement.¹⁴⁾ Het werd opnieuw geformuleerd in het RVV 1966: “De links inhalende bestuurder wijkt bij het inhalen zoveel nodig behoorlijk naar links uit”.¹⁵⁾

Hoewel de formulering van dit gebod m.i. aan duidelijkheid niets te wensen overliet – een fiets is nu eenmaal een “evenwichtsvoertuig” en dus is “behoorlijk” zeker niet “rakelings” of “vlak langs”¹⁶⁾ – moest toch de hoogste rechter er aan te pas komen om het gebod (verder) te concretiseren. De casus was als volgt¹⁷⁾:

Op 29 januari 1965 fietst een ongeveer 9-jarige jongen op de 6 meter brede rijbaan van de Willemshoofd in Alkmaar. Hij wordt ter linkerzijde ingehaald door een 9,67 meter lange vrachtauto, waarachter een 8,10 meter lange aanhangwagen is gekoppeld. De combinatie rijdt ongeveer 25 km/uur. Bij het feitelijk voorbijrijden laat de bestuurder van de vrachtautocombinatie een ruimte van ongeveer 80 cm tussen de rechterzijde van de combinatie en een verhoogde stoeprand. Het kind maakt een slingerende beweging, wordt overreden door de aanhangwagen en raakt zwaar gewond.

Zowel de rechtbank als het hof oordeelden – kort en zakelijk weergegeven – dat het aanneemelijk was dat de bestuurder van de vrachtauto met aanhangwagen voldoende ruimte had gelaten voor het slachtoffer en dat het ongeval moest worden geweten aan het feit dat de jongen zelf is begonnen te slingeren toen de combinatie hem passeerde. Het was dus zijn eigen schuld.¹⁸⁾

De Hoge Raad vernietigde het arrest, omdat – voor zover hier van belang – de omvang en de lengte van de vrachtautocombinatie, de jeugdige leeftijd van de fietser en de mogelijkheid voor de combinatie om een ruimere afstand voor de fietser te laten, niet waren betrokken bij het oordeel dat de bij het passeren vrijgelaten afstand tot de trottoirband van 80 cm niet te gering was noch geringer dan in het verkeer in de bebouwde kom bij geringe snelheid zeker op smalle wegen pleegt en placht te worden aangenomen.

Bovendien rechtvaardigde het slingeren van het slachtoffer slechts dan een beroep op overmacht als zulks in de gegeven omstandigheden zo onwaarschijnlijk was dat daarmee geen rekening behoefde te worden gehouden, aldus de Hoge Raad.

Terecht begint Harmsen zijn noot onder het arrest met: “een uitzonderlijk arrest, resultaat van een uitzonderlijk goede pleitnota van eisers cassatie-advocaat”.¹⁹⁾ Naar mijn mening heeft de inhoud van die nota nog niets aan belang ingeboet. In die nota wordt namelijk uitvoerig en gedocumenteerd beargumenteerd – natuurlijk toegespitst op de betreffende casus – dat en waarom bestuurders van vierwielige motorrij-

tuigen een voldoende ruime zijdelingse passeerafstand ten opzichte van fietsers in acht moeten nemen. Iedere verkeersdeelnemer, en zeker ook ieder die zich al dan niet ambts- of beroepshalve bezighoudt met het ontwerpen en/of beoordelen van weginrichtingen, zou ook nu nog doordrongen moeten zijn van de betekenis van die nota.

Maar ook een andere opmerking van Harmsen is het meer dan waard aan de vergetelheid te worden onttrokken. Ik citeer: “Als oorzaak hiervan (*het nogal eens onjuist evalueren van gebeurtenissen in het wegverkeer waarbij meestal een of meer motorvoertuigen waren betrokken*; opm. EFB) werd genoemd, dat de leden van de rechterlijke macht te weinig of geen ervaring hadden met het besturen van een motorvoertuig. Het lijkt er nu op, dat men in bepaalde gelederen van de rechterlijke macht het besturen van een motorvoertuig dermate eenzijdig is gaan beoefenen, dat men is vergeten welke moeilijkheden zich bij het berijden van een fiets kunnen voordoen in omstandigheden, die door de berijder als riskant worden ervaren en dat men tevens is gaan voorbij zien aan de wijze waarop de berijder dan zal reageren, indien hij een gewone berijder is en geen circusartiest”. Het bovenstaande klemmt mijns inziens te meer, omdat ten tijde van het wijzen van deze civiele uitspraak de Hoge Raad de veroordeling van een bestuurder van een vrachtauto-combinatie voor dood door schuld²⁰⁾ in stand liet, omdat deze in een bocht een fietser zodanig passeerde dat tussen de combinatie en de rechter trottoirband 0,50 à 1,00 meter ruimte bleef.²¹⁾

Uit deze en andere jurisprudentie kan geconcludeerd worden dat van behoorlijk links inhalen van een fietser door een motorrijtuig – zeker als het een vrachtauto (combinatie) of iets dergelijks betreft – doorgaans geen sprake is als de ruimte tussen de rechterzijde van het motorrijtuig en de linkerzijde van de fiets minder dan ongeveer anderhalve meter bedraagt.²²⁾ Ik neem daarbij in aanmerking dat een fietser die een eventuele onverwachte beweging maakt – een reactie op het passerende motorrijtuig daaronder begrepen – zulks niet meteen dient te bekopen met zijn of haar leven.

Artikel 36 lid 1 RVV 1966 verviel bij de invoering van het RVV 1990.²³⁾ De besluitwetgever riep de weggebruiker op voortaan “het eigen verstand eens voorrang te verlenen”.²⁴⁾ Onder dat motto werden alleen nog de meest essentiële verkeersregels (en verkeerstekens²⁵⁾) vastgesteld (en toegepast). Daarmee beoogde de besluitwetgever tegelijkertijd de acceptatiegraad en de handhaafbaarheid van de “resterende” regels te verhogen. Natuurlijk betekende dat niet dat bestuurders van motorrijtuigen tijdens het inhalen voortaan vlak langs fietsers mochten rijden. Het al sinds jaar en dag bestaande, als rode draad door het verkeersrecht lopende en hierboven meermalen genoemde veiligheidsbeginsel verbiedt dat.²⁶⁾



Voldoende ruime zijdelingse passeerafstand ten opzichte van fietsers in acht nemen.



13. Hoofdstuk II § 1 artikel 3 aanhef en onder b van het Besluit van 30 april 1927, S 143.
14. Artikel 23 lid 1 jo lid 3 van het besluit van 28 augustus 1950, Stb. Nr. K 377.
15. Artikel 36 lid 1 van het besluit van 4 mei 1966, Stb. 181 (RVV 1966).
16. Vgl. AG 's-Jacob voorafgaand aan HR 27-10-1964, VR 1965/14: “Behoorlijk uitwijken wil zeggen een zodanig uitwijken, dat de ander gelegenheid wordt gegeven normaal, zonder opgeschrikt of in het nauw gebracht te worden, zijn weg blijft vervolgen”.
17. HR 26-03-1971, VR 1971/128 met noot Harmsen.
18. Het betrof een civiele zaak. Formeel juridisch deed de eigenaar van de combinatie volgens rechtbank en hof een geslaagd beroep op overmacht als bedoeld in artikel 31 van de toen vigerende Wegenverkeerswet (thans artikel 185 VWW 1994). Het hof kwalificeerde het omkijkend slingeren zelfs als een geheel onnodige en in de gegeven omstandigheden zeer roekeloze gedraging.
19. Mr. S.K. Martens.
20. “Grove” schuld dus!
21. HR 09-06-1964, VR 1964/108 vermeld in eerder genoemde pleitnota.
22. Ik noem nog: HR 20-10-1964, VR 1964/136 (ruimte tussen rechterzijde auto en de rechter zijkant rijbaan ongeveer 1,50; te weinig) (Hof Den Haag 29-11-1973, VR 1974/91 (passeerafstand 40 cm; te weinig), Hof Den Haag 12-06-1975, VR 1975/98 (passeerafstand 1 m); te weinig, Rechtbank Roermond 04-03-1976, VR 1978/11 (minstens 1 m ruimte laten), Hof Amsterdam 13-12-1984, VR 1986/17 (passeerafstand 1 m; te weinig), Hof Den Haag 18-04-1995, VR 1996/23 (ruimte tussen rechterzijde auto en de rechter berm ongeveer 1,35 meter; te weinig), HR 5-12-1997, VR 1998/64 (passeerafstand 1,30 meter; te weinig) en Hof Den Bosch 25-05-2007, VR 2007/131 (hooguit 1 meter ruimte tussen rechter zijkant auto met caravan en rechterzijde rijbaan; te weinig).
23. Besluit van 26 juli 1990, Stb. 459.
24. Informatieplan nieuw Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens van het – toenmalige – Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
25. De regels voor de wegbeheerder werden in een apart besluit geregeld: het BABW.
26. Vgl. ook de NvT op het RVV 1990 (Inleiding), blz. 63.



De weggebruiker is gebaat bij eenvoud en duidelijkheid.



De anderhalve meter regel

Wie in het dagelijkse verkeer zijn of haar ogen de kost geeft, ziet dat ingehaald worden doorgaans (te) krap gebeurt, met name als het verkeer druk(ke) is.

Illustratief is een door “Der Tagesspiegel” in april 2019 gepubliceerd verslag van een onderzoek gedaan naar de passeerafstand tussen auto’s en fietsers in Berlijn. Wat bleek? Meer dan de helft van de automobilisten hield onvoldoende afstand aan bij het inhalen van fietsers.²⁷⁾

Blijkens het arrest van het hof verklaarde de bestuurster van de bus dat zij de route over de Thorbeckelaan al heel vaak had gereden en dat zij op de bewuste plek ook al vaker naast elkaar rijdende fietsers had ingehaald. Ik trek daaruit de conclusie dat ook zij er dus – tenminste – niet bij heeft stil gestaan dat van behoorlijk links inhalen pas sprake kon zijn als zij de fietsster 1,5 meter ruimte liet.

Het geven van voorrang aan het verstand is een mooie gedachte. Maar soms getuigt het van wijs beleid mensen iets aan het verstand te brengen. Bovenbeschreven casus illustreert volgens mij treffend dat de weggebruiker gebaat is bij eenvoud en duidelijkheid. Daarom pleit ik er voor in het RVV 1990 een eenvoudige gedragsregel op te nemen, die bestuurders van motorrijtuigen gebiedt bij het inhalen van tweewielige voertuigen een “zijdelingse passeerafstand” van tenminste 1,5 meter in acht te nemen. Een regel die in deze tijd algemeen bekend is en dus makkelijk te onthouden.

Een regel ook die inmiddels in Duitsland is ingevoerd. Daar zijn automobilisten sedert 28 april jl. wettelijk verplicht bij het inhalen van fietsers binnen de bebouwde kom *ten minste* 1,5 meter en daarbuiten ten minste 2 meter in acht te nemen.²⁸⁾ Ook in het Belgische Verkeersreglement en in de Franse Code de la Route is een in acht te nemen zijdelingse passeerafstand opgenomen: 1 meter binnen en 1,5 meter buiten de bebouwde kom.²⁹⁾

Dat ongevallen als deze verhoudingsgewijs niet vaak voorkomen, is naar mijn mening geen contra-indicatie. Omdat de afloop doorgaans fataal en in elk geval zeer ernstig is.³⁰⁾ Bovendien zijn dit soort ongevallen heel simpel te voorkomen als men zich maar bewust is van die anderhalve meter regel.

Slotopmerkingen

Uit het bovenstaande moge duidelijk zijn dat ik van mening ben dat in casu niet van een “inschattingfout” kan worden gesproken. Door in de gegeven situatie toch te proberen de fietssters in te halen, heeft de bestuurster van de bus naar mijn oordeel ernstig verwijtbaar gehandeld. De door haar gemaakte verkeersfout is immers gepaard gegaan met gebrek aan voorzorg en – volgens mij zelfs – met het bewust nemen van risico. Voor wat betreft mijn voorstel merk ik op dat ik

mij heel wel realiseer dat de wegsituatie het soms onmogelijk maakt die passeerafstand in acht te nemen. Op zich is dat mijns inziens geen argument dat tegen invoering van een dergelijke regel pleit. Verkeer blijft nu eenmaal altijd een samenspel, waarbij – het kan niet genoeg worden herhaald – *iedere* weggebruiker recht heeft op een veilig gebruik van de weg. In zo’n geval geldt dus heel gewoon: even wachten tot inhalen wél veilig kan.

Overigens brengt volgens mij het in het verkeer óók geldende vlotheidsbeginsel³¹⁾ met zich dat langzaam verkeer achteropkomend sneller verkeer – *waar mogelijk* – ruimte moet bieden in te halen.³²⁾ Ik herhaal: verkeer is een samenspel.

Als de anderhalve-meter-regel wettelijk zou worden vastgelegd, is voorstelbaar dat de weginrichting in het algemeen daarop – eventueel – (alsnog) wordt aangepast. En met wegentwerpen kan daarmee dan simpel rekening worden gehouden.

Dat brengt mij tot mijn laatste opmerking. Bij de beoordeling van de plaatselijke situatie in Gouda besteedde de rechtbank – op basis van het proces-verbaal van de VOA³³⁾ – enige overwegingen aan de richtlijnen van het CROW. De huidige inrichting van de Thorbeckelaan voldoet niet aan de richtlijnen van het CROW wat betreft de breedte van de rij- en fietsstrook, aldus de rechtbank. Daardoor kunnen op deze locatie op grond van de CROW-richtlijnen twee naast elkaar fietsende fietsers niet worden ingehaald door een stadsbus. De relevantie van deze conclusie *in de strafzaak* ontgaat mij. CROW-richtlijnen zijn immers slechts adviezen aan – kort gezegd – wegbeheerders.³⁴⁾ Deze beslissen. De individuele weggebruiker is en blijft in beginsel steeds verantwoordelijk.

27. Bron: Fietsberaad.nl/Kennisbank: “Duits onderzoek: meeste automobilisten halen fietsers te krap in”. Der Tagesspiegel 29.04.2019 “Fahrradprojekt Radmesser auf Reisen”. (<https://www.tagesspiegel.de/suchergebnis?p=suche&sw=Berlin+fahrradstadt>)
28. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2020 Teil I Nr. 19. Paragraaf 5 onderdeel 4 Straßenverkehrsordnung luidt thans voor zover van belang: “Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahren und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.” Zie ik goed, dan is in feite sprake van codificatie van de vigerende Duitse rechtspraak: Müller Straßenverkehrsrecht, Band III, blz. 304-305.
29. Artikel 40ter Verkeersreglement respectievelijk artikel R414-4 Code de la Route de France.
30. *Ongevallen van fietsers met zwaar verkeer*, rapport 781 van VeiligheidNL maart 2019.
31. Zie het artikel genoemd in noot 11.
32. Vgl. paragraaf 5 onderdeel 6 van de Straßenverkehrsordnung: “(…). Wer ein langsamer Fahrzeug führt, muss die Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist.(…)”.
33. Verkeers Ongevallen Analyse. De gespecialiseerde politiedienst die met name ernstige verkeersongevallen onderzoekt.
34. Vgl. ‘De juridische status en het gebruik van CORW-richtlijnen bij wegbeheerdersaansprakelijkheidszaken’, mrs. P. Oskam en J.S. Overes in VR 2015/60, afl. 5, blz. 214 e.v.