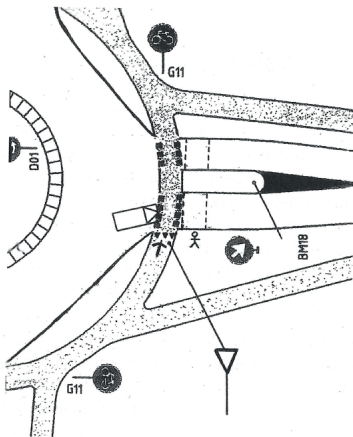


63 Over spanning tussen goede bedoelingen

De harde kern van de verkeersvoorschriften in het RVV 1990 is al oud. Die harde kern bestaat uit de indeling van de weg in rijbanen, rijstroken, fiets- en voetpaden, de regeling van de plaats waar de verschillende categorieën verkeersdeelnemers zich op de weg geacht worden te bevinden en de regeling van het voorrangrecht op kruisingen van wegen en bij het afslaan. Het RVV uit 1966 en het oude Wegenverkeersreglement kenden vergelijkbare regelingen. In standaard verkeerssituaties zijn de regelingen harmonieus en geven zij aan de weggebruikers duidelijke instructies hoe zij zich dienen te gedragen. Bij conflicterende verkeersstromen moet aan van rechts komende bestuurders voorrang worden verleend, geven de borden B6, B7 en haaiantanden op het wegdek aan dat aan andere bestuurders voorrang moet worden verleend en moet afslaand verkeer rechtdoor gaand verkeer voor laten gaan. De basismodellen zijn duidelijk. De regeling van de voorrang geeft een rangorde voor het verkeer dat over verschillende wegen een kruising of splitsing nadert. De regeling van het afslaan geeft een rangorde voor het verkeer dat gebruik maakt van dezelfde weg.

Van de tekenafels van verkeerskundigen zijn weginrichtingen gekomen die de basismodellen van het RVV 1990 geweld aandoen. In die gemakshalve aan te duiden als a-typische situaties, is het vaak onduidelijk welke verkeersregel ten opzichte van welke verkeersdeelnemer al dan niet van toepassing is. Al in een aflevering van Verkeersrecht uit 2002,



p. 111-112, heeft 'Woordkramer' naar aanleiding van een bericht van een lezer zijn licht laten schijnen over een bijzondere regeling van het voorrangrecht op een rotonde. In die situatie (zie afbeelding 1) bestond de rotonde uit een rijbaan met een naastgelegen fietspad. Het langzame verkeer over het fietspad was door middel van haaiantanden 'buiten de voorrang' geplaatst. De kennelijke bedoeling is dat over de rotonde rijdende fietsers voorrang moeten verlenen aan bestuurders die over de rijbaan van de rotonde rijden en naar rechts afslaan. Die verhouding kan uit een oogpunt van verkeersveiligheid wellicht wenselijk zijn, maar juridisch-technisch deugt de voorziening voor geen meter. Afslaande auto en rechtdoor gaande fietser rijden over dezelfde weg, zodat de fietser op grond van art. 18 lid 1 RVV voorrang geniet. De op het fietspad geplaatste haaiantanden geven weliswaar aan dat fietsers voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (art. 80 RVV 1990), maar dat geldt dus niet ten opzichte van de over de rotonde rijdende afslaande auto. De haaiantanden geven voor de fietsers alleen maar een voorrangregel ten opzichte van bestuurders die over de kruisende weg van rechts naderen.

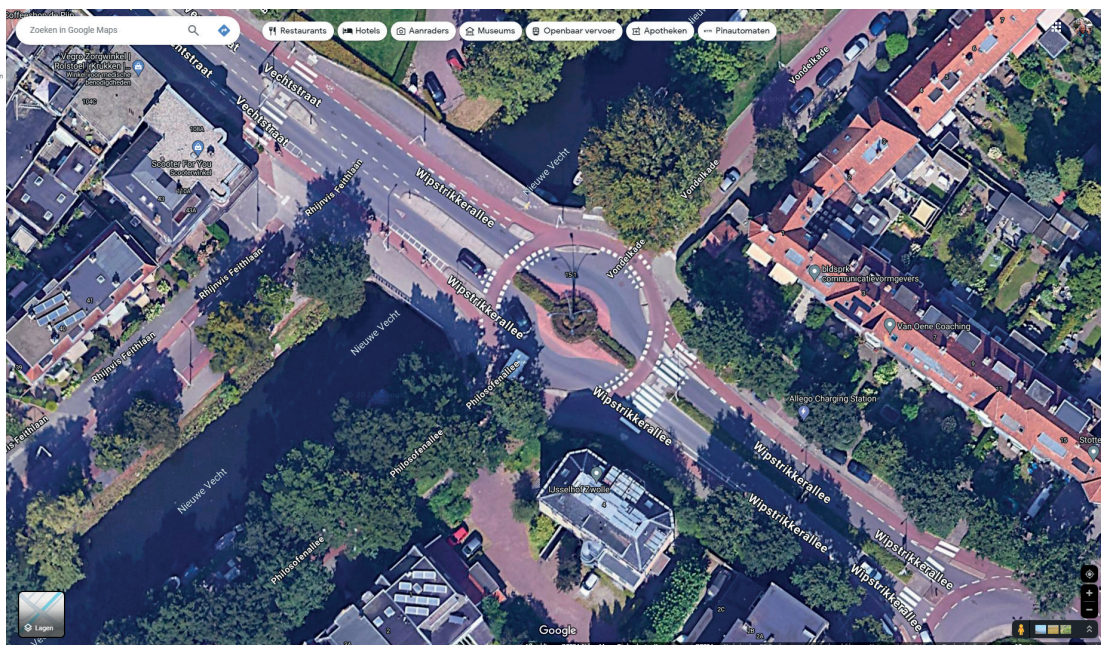
Variaties op de in 2002 besproken situatie kunnen veelvuldig in het wegbeeld worden aangetroffen. Wederom is een vraag van een lezer over zo'n situatie aanleiding om wat woorden te wijden aan de verhouding tussen het voorrangrecht en het afslaan. De vraag is voorgelegd naar aanleiding van een verkeerssituatie in Bunschoten, maar vergelijkbare situaties worden elders in het land veelvuldig aangetroffen. In afbeelding 2 staat de gele pijl voor een afslaande auto en de rode pijl voor een afslaande fiets. De bedoeling van de voor het fietspad geplaatste haaiantanden en bord B6 is duidelijk: de afslaande auto moet aan het verkeer op het fietspad voorrang verlenen. Maar die voorziening is volstrekt overbodig, want de verhouding tussen rijbaan en fietspad wordt geregeld in art. 18 RVV 1990. Daarbij komt dat de haaiantanden en bord B6 de automobilist alleen maar verplichten tot het verlenen van voorrang aan



en juridische techniek

bestuurders die over andere wegen de kruising naderen, met nog als bijzonderheid dat zulks over andere wegen naderend kruisend verkeer er helemaal niet is! Nu fietspad en rijbaan deel uitmaken van één en dezelfde weg, hebben de haaiantanden en bord B6 dus geen betekenis voor de bestuurder van de auto en de fietser. De consequentie is dan mede dat de linksaf slaande fietser de rechtsaf slaande auto op grond van art. 18 lid 2 RVV 1990 voor moet laten gaan. Het is maar zeer de vraag of deze uitkomst spoort met de ratio van art. 18 lid 2 RVV 1990 en met bedoeling die de gemeente heeft gehad met de plaatsing van verkeerstekens.

Een andere boeiende a-typische situatie betreft afbeelding 3, waarin sprake is van een quasi-rotonde in de gemeente Zwolle. Voor het auto- en motorverkeer is de Wipstrikkeralee een rechtdoor gaande weg, waarbij de rijstroken op gegeven moment worden gescheiden door middel van een middengeleiding. Alleen voor het langzame verkeer is de middengeleiding onderbroken en is door middel van een roodgekleurde strook een rotonde gecreëerd. Geplaatste haaiantanden maken de bedoeling duidelijk: snelverkeer dient voorrang te verlenen aan het langzame verkeer. Over de Wipstrikkeralee rijdende en rechtdoor gaande auto's dienen dan voorrang te verlenen aan eveneens in dezelfde richting over die Allee rijdende fietsers die op de rotonde linksaf slaan. Dat verdraagt zich niet met art. 18 lid 1 RVV 1990 en de haaiantanden maken dat niet anders. Zoals hiervoor al aangegeven: haaiantanden geven een voorrangregel voor verkeer dat een kruising over verschillende wegen nadert, niet voor het verkeer dat over dezelfde weg rijdt. Ook hier botst de bedoeling met de juridisch-technische details van de regelingen in het RVV 1990.



Verkeerssituaties waarin de door goede bedoelingen ingegeven weginrichting niet spoort met de basismodellen betreffende het verlenen van voorrang en het afslaan uit het RVV 1990 komen veelvuldig voor. De hiermee samenhangende juridische onduidelijkheden verdragen zich niet met de strekking van verkeersvoorschriften: het geven van duidelijke en niet voor misverstand vatbare aanwijzingen aan weggebruikers hoe zij zich in gebruikelijke verkeerssituaties behoren te gedragen. De vraag is dan ook of de oude basismodellen over het verlenen van voorrang en het afslaan nog wel aansluiten bij hedendaagse behoeftes aangaande de inrichting van de weg en de ordening van het wegverkeer. Is het niet tijd om die basismodellen te heroverwegen en het voorrangrecht niet langer te beperken tot een rangorde voor het verkeer dat over verschillende wegen een kruising of splitsing nadert, maar ook tussen weggedelen een voorrangrecht mogelijk te maken? Overeenkomstig goede Nederlandse traditie ziet schrijver dezes hier een schone taak voor een commissie die de minister van I&M van advies kan dienen.

Fijnslijper