

## Verkeersrecht

Vreemde Verkeersboutes

R.P.C. Haentjes Enkele kanttekeningen bij twee recente overeenkomsten op het terrein van het verkeersstrafrecht

## Woordkramer

### Rechtsvraag

#### *(nieuwe stijl)*

Vanaf de eerste jaargang van dit tijdschrift behoorde de rubriek 'rechtsvragen' tot de vaste onderdelen van de maandelijkse afleveringen. De opzet van deze rubriek was eenvoudig: ingezonden vragen van lezers over de meest uiteenlopende verkeerskwesties werden door een van de redactieleden beantwoord. Daarbij maakte het in het geheel niet uit door wie de rechtsvraag werd ingezonden: "natuurlijk staat deze rubriek open voor al onze abonneés, juristen en niet-juristen", zo begon Bredius (een van de oprichters en redacteur van dit blad) zijn antwoord op een vraag van een automobilist naar de toelaatbaarheid van het parkeren van een auto op het trottoir in VR 1953, p. 179. Ook het belang van de vraag was van ondergeschikte betekenis. Zowel aan triviale als meer belangrijke kwesties werd aandacht besteed. Als de verschillende jaargangen worden doorgebladerd, komt men rechtsvragen tegen over van alles en nog wat: het parkeren van een auto onder een straatlantaarn (ingezonden door een bekeurde automobilist), schadevergoeding, de plaatsing van verkeersborden, het opvolgen van bevelen en aanwijzingen, het aangeven van richting op een verkeersplein en - als regelmatig terugkerend thema - het voorrangrecht in bijzondere situaties.

Lange tijd heeft de rubriek 'rechtsvragen' mogen genieten van een behoorlijke populariteit. In de loop der jaren zijn de 'rechtsvragen' echter weggekijnd, om uiteindelijk een stille dood te sterven. De jaarregisters wijzen uit dat de laatste rechtsvraag met bijbehorend antwoord is gepubliceerd in VR 1989, p. 173. Met eenvoudige middelen is niet te achterhalen wat de achterliggende reden is voor het verdwijnen van de 'rechtsvragen'. Het moet dus in het midden blijven of er sprake is van een redactioneel afschaffingsbesluit, dan wel van een natuurlijke dood doordat de lezers geen vragen meer inzonden. Dit laatste zou overigens wat merkwaardig zijn. Woordkramer kan zich namelijk niet voorstellen dat het dagelijkse wegverkeer juridisch een open boek is en geen vragen meer oproept. Alleen al de dagelijkse deelname aan het wegverkeer brengt de weggebruiker regelmatig in situaties die strikt genomen nogal merkwaardig zijn. Hierbij gaat het vaak om 'nieuwerwetsigheden': de feitelijke inrichting van verkeerssituaties aan de hand van moderne inzichten ter bevordering van de verkeersveiligheid of de doorstroming. Meestal maakt de inrichting van de verkeerssituatie wel duidelijk welk weggedrag van de verkeersdeelnemer wordt verlangd. Soms spoort dit 'afgedwongen' gedrag echter niet met de verkeersregels in het RVV 1990. Dat kan na een verkeersongeval aanleiding geven tot lastige vragen omtrent strafbaarheid en aansprakelijkheid. Een voorbeeld hiervan betreft de volgende situatie, die onder de aandacht is gebracht door de heer O.B.B. te R. en waarin het gaat om de regeling van het voorrangrecht op een rotonde:

"Kort geleden reed ik in een van de noordelijke provincies van ons land over een rotonde. Rond de rotonde ligt een fietspad. Door middel van verkeerstekens is aangegeven dat fietsers aan ander verkeer voorrang moeten verlenen. Een schetsje van de situatie waarin ik kwam te verkeren heb ik bijgevoegd. Ik reed over de rotonde en sloeg af. Achter mij reed een fietser en langs de kant van de weg stond een voetganger op het punt over te steken. Op het moment dat ik de bocht nam, reed de fietser door en stak de voetganger over. Daardoor botste ik tegen de fietser, die op zijn beurt tegen de voetganger viel. Gelukkig hadden zij geen letsel. Toevalligerwijs reden achter mij twee politieambtenaren. Zij stelden dat ik aan de fietser en voetganger voorrang had moeten verlenen. Dit begrijp ik niet. De borden en haaiantanden geven toch aan dat de fietser mij voorrang moet geven? En de voetganger steekt niet bij een zebrapad over, zodat ik hem niet voor hoeft te laten gaan. Kunt U uitleggen hoe het zit met het voorrangrecht in deze situatie".

Die uitleg kan wel worden gegeven. Deze zal worden aangehouden tot de volgende aflevering van deze rubriek, zodat de nieuwsgierige lezers voorlopig zelf wat kunnen puzzelen.

### **Rotonde-voorrang fietsers blijft bron van verdeeldheid**

Dit voorjaar verschijnt er een nieuwe officiële publicatie over het heikele vraagstuk van fietsersvoorrang op gemeentelijke rotondes. De officiële richtlijn van het CROW uit 1998, namelijk dat fietsers binnen de bebouwde kom 'in de voorrang' meegenomen moeten worden, wordt, blijkens een enquête van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten door zo'n 60% nageleefd. De nieuwe richtlijn (nr 126a) moet tot een meer eenduidige keuze voor 'fietsers in de voorrang' leiden (verwachting is een 70%-naleving in 2004). Maar onderzoeken van de SWOV en de TU Twente toonden eerder aan dat 'fietsers uit de voorrang' juist iets veiliger zou zijn. Volgens het CROW zijn de verschillen echter klein en zouden deze waarschijnlijk voor het grootste deel op vormgevingsverschillen te herleiden zijn.

50e jaargang

2002

4

chade verzekering

# *Verkeers* Recht





## WETGEVING

### Parlementaire behandeling

#### Wegenverkeerswet 1994

27 840 *Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de rijvaardigheid en rijbevoegdheid*

**Korte inhoud:** Zie jaaroverzicht september 2002.

**Stand:**

Eerste Kamer.

260: Gewijzigd voorstel van wet d.d. 7-3-2002.

260a: Eindverslag van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 19-3-2002.

### Inwerkingtreding

#### Wetboek van strafrecht

26 436 *Wijziging van de regelingen betreffende de waarborgen rond de vervolging*

**Korte inhoud:** Zie jaaroverzicht september 2001.

**Stand:**

Stb. 2002, 135.

Inwerkingtreding 1 mei 2002.

#### Wegenverkeerswet 1994

*Wijziging Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid in verband met beginnende bestuurders*

**Korte inhoud:** Deze regeling, die bestemd is voor beginnende bestuurders (iedereen die minder dan vijf jaar in het bezit is van een rijbewijs), voorziet in twee trajecten:

- verkeersfouten waarin alcohol een rol speelt;

- verkeersfouten waarin alcohol geen rol speelt.

Beginnende bestuurders die beschonken achter het stuur zitten, komen in aanmerking voor een Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA), een onderzoek naar de geschiktheid in ernstige gevallen (met verlaagd toegestaan alcoholpromillage). Van beginnende bestuurders die zich tot drie keer toe erg onveilig gedragen op de weg kan het rijbewijs worden ingevorderd, dan wel definitief worden ingenomen.

**Stand:**

Stct. 2002, 60. In werking getreden 30 maart 2002.

## Beantwoording rechtsvraag: voorrangsrecht op de rotonde

De in de rechtsvraag (VR 2002, p. 82) geschetste verkeerssituatie lijkt duidelijk. Binnen de bebouwde kom ligt langs een rotonde een vrijliggend fietspad. Het is kennelijk de bedoeling dat over het fietspad rijdende fietsers bij het kruisen van de rijbanen aan het gemotoriseerde verkeer voorrang verlenen. Die bedoeling is met haaiantanden en voorrangsborden tot uitdrukking gebracht. Het aldus 'buiten de voorrang' plaatsen van de fietsers – zo wordt dat in de bureaucratische turbotaal aangeduid – berust op veiligheidsoverwegingen. Afslaand gemotoriseerd verkeer wil – zeker op de wat kleinere rotondes – het over het fietspad rijdende langzame verkeer nog wel eens over het hoofd zien, zodat het voor de fietsers veel veiliger is om hun te gebieden voorrang te verlenen. Het doel dat de wegbeheerders met deze wegaanleg en bebording voor ogen staat is duidelijk; juridisch is een en ander helaas niet deugdelijk gerealiseerd.

De regeling van het voorrangrecht, van de plaats op de weg en van het afslaan moeten tot de harde kern van de verkeersvoorschriften in het RVV 1990 worden gerekend. Deze voorschriften waren in essentie al in het oude Wegenverkeersreglement opgenomen, zij het dat zij wat omslachtiger waren verwoord. De betrokken regels konden dus betrekkelijk lang worden gehandhaafd, ook al hebben het wegverkeer en de wegaanleg in de afgelopen decennia vele veranderingen ondergaan. De verklaring voor het ongeschonden behoud van deze voorschriften ligt in het gegeven dat zij zich soepel konden plooiën naar nieuwe zich voordoende feitelijke situaties. De jurisprudentie biedt daarvan verschillende voorbeelden. Zie bijvoorbeeld de verkeersrechtelijke status van het destijds nieuwe fenomeen van het verhoogde trottoir op een verenigingspunt van twee wegen: de bestuurder die een verhoogd trottoir oversteekt, rijdt vanuit een 'uitrit' de andere weg op, zodat hij aan het verkeer op de andere weg voorrang moet verlenen<sup>1)</sup>.

De harde kern van de verkeersregels is dus een onomstreden bezit. Een onmiskenbaar voordeel daarvan is dat hun betekenis in de – inmiddels al wat oudere – rechtspraak is uitgekristalliseerd. Deze rechtspraak is van belang voor de beantwoording van de rechtsvraag. In dit geval gaat het om de uitleg van het met verkeerstekens aangeduide voorrangrecht en van de regeling van het afslaan. De op het fietspad aangebrachte haaiantanden (zie art. 80 RVV '90) en bord B 6 van Bijlage I leggen op de fietsers de plicht: 'verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg'. De op de rotonde rijdende en afslaande automobilist behoort op grond van art. 18 RVV '90 het zich 'op dezelfde weg' naast hem bevindende verkeer voor te laten gaan. Wat is nu voor de fietser de 'kruisende weg' en voor de automobilist het verkeer dat zich 'op dezelfde weg' bevindt? Het antwoord hierop wordt ingegeven door de rechtspraak van de Hoge Raad over het vraagstuk van de samengestelde wegen: moeten meerdere naast elkaar gelegen rijbanen en paden worden beschouwd als één weg, of zijn de betrokken rijbanen en paden aan te merken als even zovele afzonderlijke wegen? Voor de keuze uit deze twee mogelijkheden 'is de feitelijke situatie ter plaatse, zoals deze zich aan de weggebruiker voordoet, beslissend', zo luidt de vaste rechtspraak. Bij deze waardering van de situatie kan 'de plaatsing van verkeerstekens ... van belang zijn'<sup>2)</sup>.

In de 'feitelijke situatie ter plaatse' is de onderlinge afstand van de verschillende banen en paden van groot belang. Zeer dicht naast elkaar gelegen rijbaan en fietspad moeten in het algemeen worden aangemerkt als één weg. Liggen rijbaan en fietspad echter wat verder uit elkaar, dan is er in verband met 'voorrang' en 'afslaan' eerder sprake van meerdere wegen. Bij die onderlinge afstand moet, afhankelijk van een ligging binnen of buiten de bebouwde kom, worden gedacht aan

10 tot 20 meter. De tekening wijst uit dat op de rotonde rijbaan en fietspad zeer dicht naast elkaar liggen, zodat de gemiddelde weggebruiker een en ander zal ervaren als één weg. Automobilist, fietser en voetganger bevinden zich in de zin van art. 18 RVV 1990 dan op 'dezelfde weg'. De consequentie is dat de automobilist bij het afslaan het overige 'verkeer', dus zowel de fietser als de voetganger, voor moet laten gaan. Hierbij maakt het niet uit of de voetganger al dan niet over een zebropad loopt. Voor art. 18 RVV 1990 is dat namelijk niet van belang. Met het oog op de door de fietser te verlenen voorrang is de over de rotonde rijdende en afslaande automobilist nog geen bestuurder die over de kruisende weg rijdt. De afslaande manoeuvre is immers nog niet afgerond. Dat is pas aan de orde als hij 'ten volle zijn richtingverandering had voltooid en daarna over enige afstand had gereden langs de andere weg' <sup>1)</sup>. De voor de fietser geldende haaiantanden en voorrangsborden hebben dus alleen betekenis voor het over de zijwegen naderende verkeer en niet voor de over de rotonde rijdende automobilisten. Aldus leiden de oude en vertrouwde regels betreffende het verlenen van voorrang en het afslaan tot een helder antwoord op de rechtsvraag.

Met andersluidende standpunt, de fietser zou op grond van de geplaatste haaiantanden en voorrangsborden wel voorrang behoren te verlenen aan de afslaande automobilist, heeft merkwaardige en moeilijk verdedigbare consequenties. De voor het fietspad gecreëerde voorrangregeling geldt namelijk niet voor de overstekende voetganger. Alleen 'bestuurders' moeten aan het verkeer op de kruisende weg voorrang verlenen, en een voetganger is nog steeds geen bestuurder. Voor de afslaande automobilist blijft de voetganger dan wel 'verkeer' op 'dezelfde weg', die hij op grond van art. 18 RVV voor moet laten gaan. Een dergelijk verschillend regime maakt de situatie nogal ondoorgrondelijk en moeilijk uit te leggen.

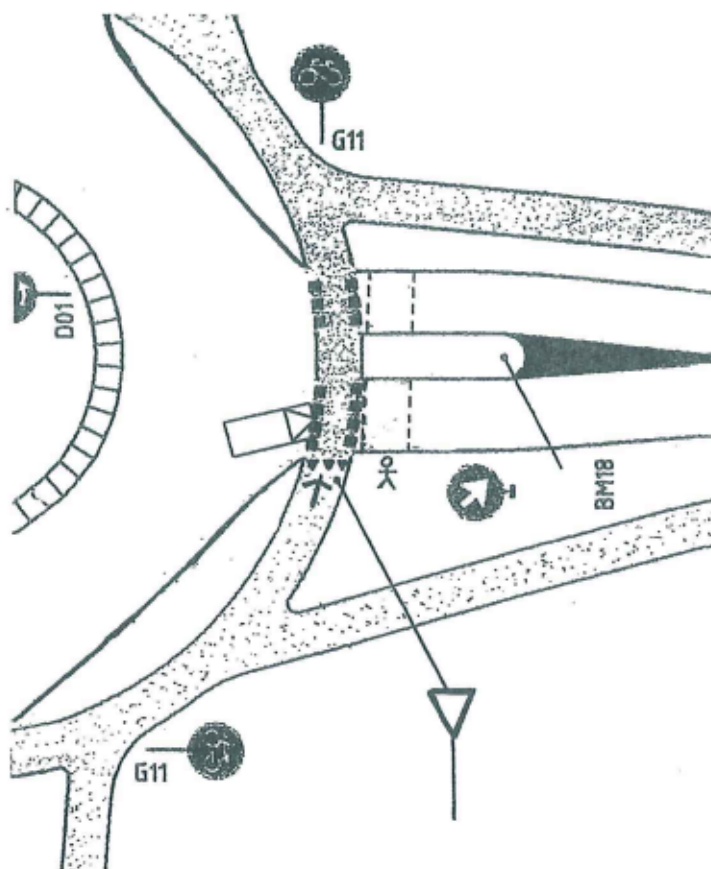
Bij de aanleg van wegen en het aanbrengen van bebording wordt de betekenis van de oude en vertrouwde verkeersvoorschriften nogal eens miskend. Daarvan getuigt de in dit nummer gepubliceerde beslissing van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 30 november 2000, VR 2002, 61, waarvan de casus aanleiding is voor deze aflevering van dit rubriekje. In dit geval is een belanghebbende in beroep gegaan tegen het verkeersbesluit op basis waarvan op fietspaden rond een rotonde voorrangsborden en haaiantanden zijn geplaatst. De stelling van de belanghebbende was dat de plaatsing van verkeers tekens en het daarmee te bereiken doel – fietsers verlenen voorrang aan het overige gemotoriseerde verkeer – niet aansluit bij de wijze van aanleg van de rotonde en het fietspad. Daardoor zou onduidelijk zijn welke verkeersregels ter plaatse zouden gelden. Het twistpunt in deze zaak is de verhouding tussen art. 18 RVV 1990 en de voor fietsers geldende plicht om voorrang te verlenen, zoals hiervoor uiteengezet. Gedeputeerde Staten – het bestuursorgaan dat het bestreden verkeersbesluit heeft genomen – en de rechtbank hebben nogal geworsteld met dit ogenschijnlijk eenvoudige vraagstuk. Het uiteindelijke oordeel van

de afdeling bestuursrechtspraak over dit punt is merkwaardig. Een citaat is hier op zijn plaats:

'Wat er ook zij van de discussie tussen partijen met betrekking tot de vraag of hier ter plaatse sprake is van "dezelfde weg" en derhalve evenzeer daargelaten de vraag of plaatsing van de gewraakte verkeersborden en het aanbrengen van haaiantanden hier een juridisch relevante betekenis hebben, is de Afdeling van oordeel dat niet met vrucht kan worden staande gehouden dat gedeputeerde staten hier, gegeven de hen toekomende ruime beoordelingsmarge, niet in redelijkheid tot het bewuste verkeersbesluit hebben kunnen komen'.

In deze overweging ligt besloten dat het voor de Afdeling niet ter zake doet of de door het verkeersbesluit gecreëerde verkeerssituatie juridisch wel door de beugel kan. Twijfels hieromtrent doen volgens de Afdeling niet af aan de 'ruime beoordelingsmarge' die aan de tot het nemen van verkeersbesluiten bevoegde instanties toekomt. Voorzover Wordkramer altijd heeft begrepen, dient de afweging van belangen bij het nemen van een verkeersbesluit altijd plaats te vinden binnen het door de wet geschapen kader. Dat kader bestaat in dit geval uit de regeling van de voorrang en het afslaan, zoals deze mede vorm hebben gekregen in de jurisprudentie. Als dat kader uitwijst dat het verkeersbesluit niet deugt, valt er toch niets meer af te wegen? Ook deze merkwaardige beslissing van de afdeling bestuursrechtspraak geeft weer voer aan de gedachte dat er bij tijd en wijle grote vraagtekens moeten worden geplaatst bij de juridische kwaliteit van de rechtspraak van de Raad van State.

Wordkramer



1. Zie HR 26 juni 1979, NJ 1979, 602, VR 1980, 10 en HR 13 januari 1981, NJ 1981, 349, VR 1983, 27.
2. Aldus HR 22 december 1981, VR 1982, 36 en HR 27 maart 1990, VR 1990, 155.
3. Aldus de vaste jurisprudentie; zie o.m. HR 27 maart 1962, VR 1962, 34.