

Datum 23 mei 2023  
Auteur Rico Andriessse  
Pagina 1/8

## Gewenst gedrag als basis voor verkeersregels

### 1. Probleemanalyse

Verkeersregels regelen de minimumeisen voor het verkeer; je mag er in of niet, je mag maximaal zo snel rijden, je hebt voorrang of niet. Deze regels zijn maximaal eenduidig en daardoor goed te controleren. Deze regels sluiten goed aan bij het organiseren van het autoverkeerssysteem, vooral bij hogere snelheden.

Er zijn echter ook situaties in het verkeer waarbij deze basiseisen helemaal niet voldoen om het gewenste gedrag te organiseren. Bijvoorbeeld waar je fietst in een voetgangersgebied, rijdt op een fietsstraat, in een woonerf of een woonstraat, op een parkeerterrein, bij shared space...

Als weggebruikers daar hun gedrag alleen aanpassen op de verkeersregels en hun maximumsnelheid en hun voorrangrecht gebruiken, komen de belangen van andere weggebruikers in het geding.

Dit is relevant, omdat er, ondanks de bestaande verkeersregels, steeds meer ernstige ongevallen plaatsvinden. Het aandeel van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) daarin stijgt steeds verder. 68% (circa 12000) van het aantal ernstig verkeersgewonden was een fietser; 4% was een voetganger. Bovendien willen we onze steden en dorpen graag zo inrichten dat iedereen er zich veilig maar ook prettig kan verplaatsen, ook kinderen en ouderen.

Ontwerpers proberen het gewenste gedrag uit te lokken door de inrichting zo te maken dat de gewenste aanpassing 'vanzelf' ontstaat. Door bijvoorbeeld in een fietsstraat een rabatstrook aan te brengen of op een complex punt een shared space inrichting, of door fietsers in de voorrang te brengen bij een oversteek of rotonde. Hiermee komen we in ieder geval dichterbij de buurt van het gewenste gedrag.

Dikwijls maakt de politie echter bezwaar tegen dit soort situaties, zeker wanneer er een nieuwe toepassing worden geïntroduceerd: het klopt niet, het is niet eenduidig, het beoogde gedrag is in strijd met de wet- en regelgeving.

En vaak is dat terecht. De situatie is ook niet eenduidig en er kan verwarring ontstaan. Het is bovendien niet goed mogelijk om ongewenst gedrag te verbaliseren. Er is immers niet vastgelegd wat precies "de bedoeling" is. Hoe moet de weggebruiker zich gedragen? Wat is veilig om te doen? Waar kijkt het beoogde gedrag af van de standaardregels?

Eén oplossing is om dit soort ontwerpen niet meer te maken of aan te passen met het oog op maximale eenduidigheid. Dit is bijvoorbeeld de redenering die soms wordt gevolgd bij de implementatie van automatische voertuigen. "De situatie is niet eenduidig genoeg en moet worden aangepast om automatische voertuigen te laten rijden".

Dat is echter zeker niet in alle gevallen wenselijk, sterker nog: dat is in veel gevallen de verkeerde kant op gedacht. Met een afwijkende vormgeving stimuleren we weggebruikers juist verkeersveiliger, meer sociaal vergevingsgezind gedrag te vertonen. Met maximale eenduidigheid gaan we eigenlijk weer terug in de tijd, naar "het recht van de snelste"

Wat we dus eigenlijk nodig hebben is een set van gedragsregels die passen bij wat we op een bepaalde plek of onder bepaalde omstandigheden willen. Regels die gericht zijn op het beschermen van de meest kwetsbare en langzaamste weggebruikers, zoals dat deels al gebeurt bij aansprakelijkheid voor ongevallen. Om voetgangers tegen snelle fietsers te beschermen, fietsers tegen snelrijdende auto's en een uitparkerende automobilist tegen een snel voorbijrijdende ander.

Door dit goed uit te werken kunnen we:

- Helderheid krijgen voor weggebruikers, bijvoorbeeld in voorlichting en de rijopleiding (zie...)
- Instructies opstellen over gewenst gedrag door bijvoorbeeld automatische of meer geautomatiseerde voertuigen (wat kun je hier het beste doen)
- Iets meer eenduidigheid krijgen in de toepassing en interpretatie van ontwerp oplossingen (misschien niet ook nog weer een uitzondering op de uitzondering...)
- De bestaande verkeersregels zo nodig aanvullen met informatie over het gewenste gedrag, bijvoorbeeld op een fietsstraat of in een voetgangersgebied waar je mag fietsen.
- Meer aansluiting krijgen tussen ontwerp, regels en gedrag.

## 2. Beter afstemmen 'regels' op ontwerp en (gewenst) gedrag

Vanuit de probleemanalyse kunnen we twee sporen verder uitwerken die ervoor zorgen dat ontwerp, verkeersregels en gedrag beter op elkaar aansluiten.

De weggebruiker baseert haar of zijn gedrag, naast allerlei andere factoren als omgeving, omstandigheden en gewoontegedrag, op de weginrichting ('het ontwerp van de wegontwerper') en op de verkeersregels. Dit leidt er als het goed is toe, dat de weggebruiker weet wat er wordt verwacht, ziet en begrijpt wat de bedoeling is en dit uiteindelijk kan en wil uitvoeren.

De verkeersregels en het verkeersontwerp vertellen echter niet altijd een compleet en eenduidig verhaal (zie de probleemanalyse). Wegontwerpers proberen met de beste bedoelingen het gedrag van de weggebruiker te sturen maar volgen daarbij niet altijd de letter van de wet. De verkeersregels zijn lang niet uitputtend voor alle situaties. In dit hoofdstuk gaan we in op verschillende situaties waarin het wenselijk is dat weggebruikers hun gedrag aanpassen aan de omstandigheden. Waar en wanneer is het niet de bedoeling om je volledige rechten te benutten?

### 2.1 Laten we in ieder geval beschrijven wat we willen

We zouden kunnen beginnen te beschrijven wat per situatie 'de bedoeling is' en wat de ondergrens is voor normaal gedrag 'wat in elk geval niet de bedoeling is'. Zo komen we tot een aantal gedragsregels of normen per situatie. Bijvoorbeeld: wat is de bedoeling op een fietsstraat; bij het rijden naast een fietsstrook, bij het passeren van een groep schoolkinderen op de fiets...

De 'bedoeling' kunnen we dan gebruiken:

- in de informatievoorziening,
- om te toetsen of het ontwerp en de bedoeling met elkaar overeenkomen en hetzelfde signaal afgeven.

De ondergrens van normaal gedrag kan dan dienen om de bestaande regels te concretiseren en als kapstok voor handhaving in dit soort situaties. Voor de toetsing van kandidaten voor rijexamen zijn er al zogenaamde rijprocedures beschikbaar. Wellicht kan dit al een eerste lading geven. Zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

## 2.2 En hoe kunnen we het gedrag dan beïnvloeden?

De vraag is wat je dan vervolgens met deze beschrijving doet. Het onderstaande schema onderscheidt 4 insteken.

|                           | generiek | Specifiek |
|---------------------------|----------|-----------|
| Vooraf inzetten op regels | 1        | 2         |
| Vooraf inzetten op gedrag | 3        | 4         |

### Ad 1: Inzetten op generieke regels

We hebben in de verkeersregel al een paraplu-artikel dat regelt dat het verboden is je gevaarlijk te gedragen<sup>1</sup>. Wellicht kan dit paraplu-artikel handvatten bieden om te sturen op gewenst en ongewenst gedrag.

Dat betekent wel dat de ondergrens voor dit artikel een heel eind omlaag moet. Nu moet je je wel heel idioot gedragen om op grond van dit artikel te worden bestraft. *Een alternatieve insteek geldt in de binnenvaart: daar is de insteek veel meer: wat had je kunnen doen om het ongeluk te voorkomen, in plaats van je voldeed aan de regels dus het was ok. Zie bijlage 3.*

### Ad 2: Inzetten op regels voor specifieke omstandigheden

Als het niet lukt om generiek te sturen op gedrag, zouden we dit ook voor specifieke omstandigheden kunnen doen. Door bijvoorbeeld de regels voor het gebruik van een fietsstraat, het fietsen door een voetgangersgebied etc, toe te voegen aan betekenis van desbetreffende bord.

Een andere insteek is om de bestaande verkeersregels meer specifiek te maken, bijvoorbeeld door ze te koppelen aan de omstandigheden. Adriaan Walraad gaat daar in zijn paper nader op in.

Door meer gedetailleerde verkeersregels te maken, gaan we in tegen de filosofie van RVV1990 waarin ten opzichte van de voorloper [RVV1966](#) veel gedetailleerde regels zijn geschrappt onder het motto 'geef je verstand voorrang'.

---

<sup>1</sup> Wegenverkeerswet Artikel 5: Het is eenieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd

### Ad 3: Inzetten op generiek gedrag

Als we inzetten op generiek gedrag, gaat het vooral om het benadrukken van de verantwoordelijkheid van de weggebruikers. Denk aan de eerdere campagne rij met je hart. De volgende pijlers zouden hier een leidraad voor kunnen zijn. In de figuur zijn de instrumenten opgenomen om hierop in te zetten.

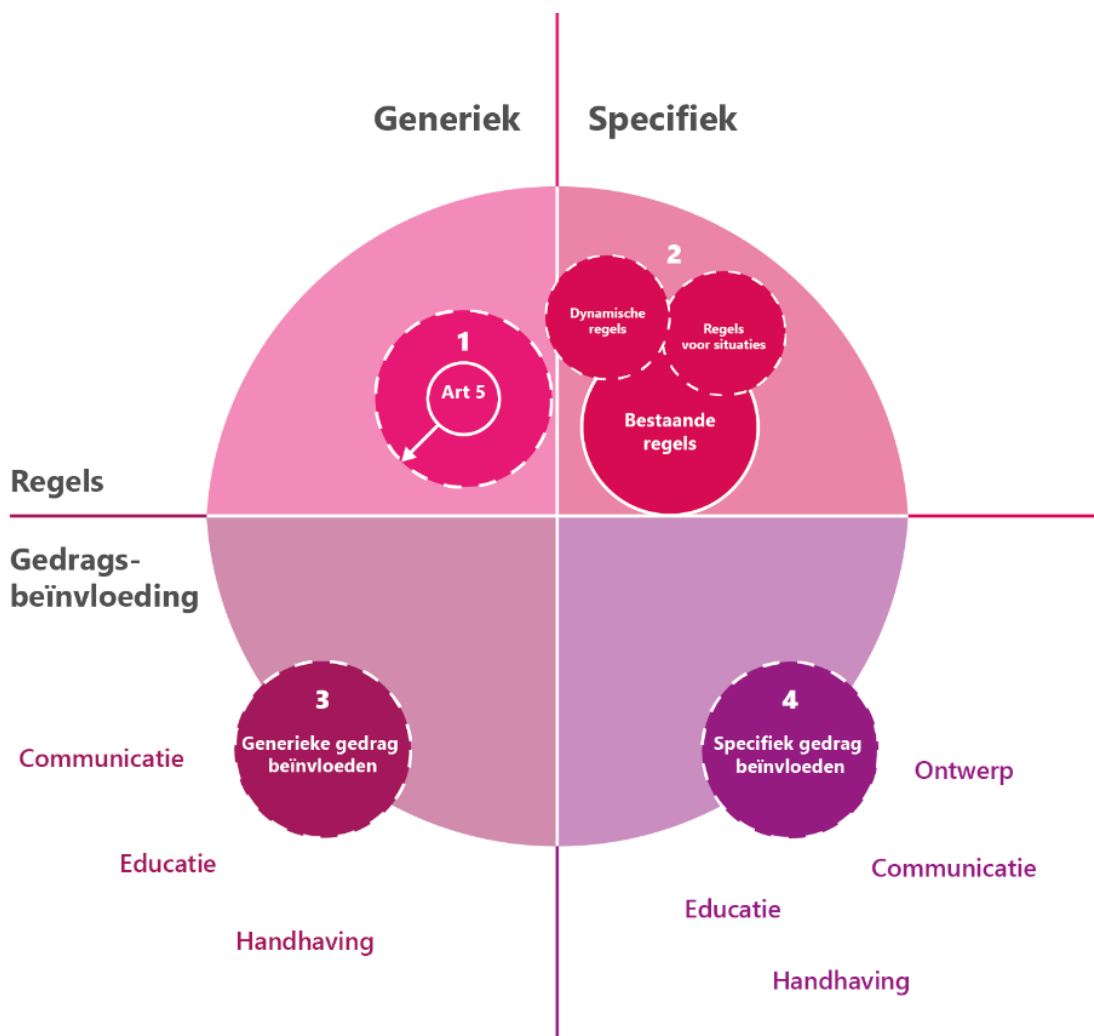
|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>STOP</b>                | Houd in het verkeer rekening met zwakkere verkeersdeelnemers (STOP-principe), pas je gedrag aan aan de kwetsbaarste groepen die er zijn of die je kunt verwachten (bijvoorbeeld woongebied, schoolzone)             |
| <b>Eigen Kwetsbaarheid</b> | Houd in het verkeer rekening met je eigen kwetsbaarheid, dus pas je snelheid aan als dat nodig is en ga er niet vanuit dat je altijd voorrang krijgt  |
| <b>Omstandigheden</b>      | Pas je gedrag in het verkeer aan de omstandigheden aan en rijdt, fiets, loop voorzichtiger bij bijvoorbeeld mist, duisternis, regen etc.  |
| <b>Marge</b>               | Ga er niet vanuit dat altijd alles goed gaat. Houd rekening met onverwachte gebeurtenissen en foutjes van anderen en jezelf. Claim niet alle tijd/ruimte/marge voor jezelf. Zorg voor sociale vergevingsgezindheid. |

### Ad 4: Inzetten op gedrag voor specifieke omstandigheden

Pas je aan bij bijzondere situaties, als het ontwerp of de omstandigheden daarom vragen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van verzamelde bijzondere situaties waar de regels en/of het bestaande gedrag afwijken van 'de bedoeling' of waar daarin ieder geval discussie over kan zijn.

Met gewenst gedrag in specifieke omstandigheden komen we het dichtst in de buurt van de dagelijkse praktijk van de verkeerskundigen. Dat is immers wat we met beleidsmaatregelen en ontwerp telkens proberen te doen: te bevorderen dat de weggebruikers zich beter/veiliger/vriendelijker/rationeler etc gaat gedragen. In de figuur zijn de instrumenten opgenomen om hierop in te zetten, waarbij we ook ontwerp nadrukkelijk meenemen.

De vier insteken zijn samengevat in het volgende schema.



## **En wat nu?**

In het vorige hoofdstuk hebben we de insteken besproken om te komen tot meer gewenst verkeersgedrag in regels en gedragsmaatregelen, waaronder het ontwerp. En wat gaan we er nu mee doen?

We kunnen besluiten om verder te rommelen met een beetje educatie hier een campagne daar en een goed bedoeld ontwerp op een gevaarlijk punt. Maar gaan we daar de mismatch mee oplossen tussen wat we eigenlijk willen en wat de verkeersregels toestaan?

Of kijken we met een frisse blik naar de kaders die we nu hebben en kiezen we voor een andere insteek, die meer recht doet aan onze verschillende verkeerdeelnemers, specifieke situaties en bijzondere omstandigheden?

En het is ook niet of, of. We willen wat doen aan de verkeersveiligheid. En we willen dorpen en steden waar we prettig kunnen verblijven en verplaatsen. Dan moeten we én kijken naar de verkeersregels en de handhaving daarvan, én inzetten op gedragscampagnes én investeren in infrastructuur die ervoor zorgt dat weggebruikers zich gedragen met oog voor verkeersveiligheid en de belangen van andere weggebruikers. Dus laten we kijken wat we uit het voorgaande overzicht morgen zouden kunnen uitwerken om in de toekomst te implementeren!

Daar gaan we graag over in gesprek op het NVC.

*Deze bijdrage is gemaakt binnen het Goudappel Innovatielab met input van CROW, CBR, Politieacademie, Adriaan Walraad en collega's van Goudappel.*

## Bijlage 1 Voorbeelden

In onderstaand overzicht is voor een aantal voorbeeldsituaties beredeneerd in hoeverre de richtingen uit deze notitie zouden kunnen worden ingezet. In de laatste kolom is ook weergegeven of de situatie ook is beschreven in de rijprocedures van CBR>

|    |   | 1 Art 5 | 2a specifiek | 2b Dynamisch | 3 gedrag generiek | 4 gedrag specifiek | Info rijprocedure |
|----|---|---------|--------------|--------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| 1  | Voetgangersgebied, meer rekening houden met voetgangers, fietsers te gast   | J       | J            | J            | J                 | J                  | N                 |
| 2  | Schoolomgeving, rekening houden met spelende en overstekende kinderen, zeker tijdens schooltijd   | J       | J            | J            | J                 | J                  | J                 |
| 3  | Fietsoversteek in de voorrang. Automobilist moet eigenlijk stoppen, fietsers ook opletten ondanks voorrang                                    | N       | N            | N            | N                 | J                  | N                 |
| 4  | Linksafslaan op de fiets, voorsorteren of rechts wachten  | N       | J            | N            | N                 | J                  | N                 |
| 5  | Motoren in de file. Wanneer mag je tussendoorrijden?  | J       | J            | J            | J                 | J                  | J                 |
| 6  | Woonerf, daar zijn de regels al. Hoe werkt het daar?  | J       | J            | J            | J                 | J                  | N                 |
| 7  | Fietsstraat, meer rekening houden met fietsers, auto te gast, meer middenop fietsen   | J       | J            | J            | J                 | J                  | N                 |
| 8  | Parkeren: mag je overal parkeren, tenzij dat expliciet verboden is? Bijvoorbeeld parkeren op de hoek met een groot voertuig.                  | N       | J            | J            | J                 | J                  | N                 |
| 9  | Fietsstrook, uiterst rechts rijden door gemotoriseerd verkeer is niet de bedoeling en duidelijker voorrangregels bij oprijden van fietsstrook | N       | J            | N            | J                 | J                  | J                 |
| 10 | Fietsers gelijktijdig groen, regels onduidelijk. Wie heeft er voorrang  | J       | J            | N            | J                 | J                  | N                 |
| 11 | Lagere snelheid bij auto's die op de weg staan geparkeerd   | N       | N            | J            | J                 | J                  | J                 |
| 12 | Voorrang vs afslaan bij parallelle fietsoversteek   | N       | J            | N            | N                 | J                  | J                 |
| 13 | Zebepad op fietspad, regel is stoppen, gebeurt niet/anders  | J       | J            | N            | N                 | J                  | N                 |
| 14 | Parkeren op de stoep, mag niet, wordt gedoogd   | N       | J            | J            | N                 | J                  | N                 |
| 15 | Parkeerterrein, meer rekening houden met uitparkerende auto's   | J       | J            | J            | N                 | J                  | J                 |
| 16 | Parkeren voor je eigen oprit, mag dat?  | N       | N            | J            | N                 | N                  | N                 |
| 17 | Invoegen bij file. Hoe doe je dat?  | N       | J            | J            | N                 | J                  | J                 |