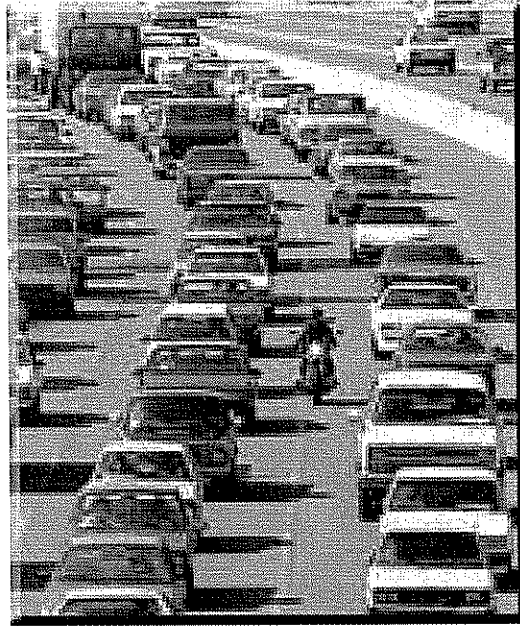


Motorrijders en automobilisten



in de file

Brenda Alsemgeest
B.alsemgeest@chello.nl

Geboortedatum: 19 augustus 1980
Studentnummer: 1161261

Vrije Universiteit Amsterdam
Scriptie Nederlands recht, Privaatrecht

Begeleider / beoordelaar: mr. A.J. Van
Medebeoordeelaar: Prof. mr. A.J. Akkermans

Voorwoord

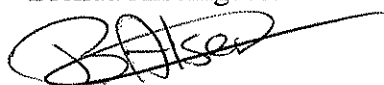
Sommige dachten dat deze scriptie er nooit zou komen. Gelukkig hebben zij geen gelijk gekregen! Dank zij de hulp van een aantal naasten en een zeer goede scriptiebegeleiding is het dan nu toch zover dat ik mijn studie Nederlands Recht mag afronden.

Om het voor mezelf ook zo aantrekkelijk mogelijk te maken heb ik gekozen voor een scriptieonderwerp dat ook mijzelf treft: motorrijders. Sinds 2003 ben ik de trotse bezitster van een motorrijbewijs en een motorfiets. Omdat ik ook regelmatig met de motor in een file beland, en uit ervaring bijna ongelukken met van rijstrook wisselende automobilisten heb meegemaakt, leek het filerijden mij een interessant en leerzaam onderwerp om aan de kaak te stellen. Ook de veelgehoorde vraag of het nu wel of niet toegestaan is voor motorrijders om tussen een file door te rijden heeft aan deze keuze bijgedragen.

Ik hoop dat het voor de lezer een leuke, interessante en vooral leerzame scriptie is.

Groeten,

Brenda Alsemgeest



Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze scriptie mag worden verveelvoudigd of openbaargemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande (schriftelijke) toestemming van de schrijver, B.G.M. Alsemgeest.

Indien u deze scriptie gebruikt voor het schrijven van een publicatie of ander stuk stel ik het zeer op prijs indien u mij daarvan een kopie doet toekomen, per mail of per post (voor adres graag mailen).

Inhoudsopgave

Voorwoord

1. Inleiding	p. 1
2. Juridisch kader	p. 4
2.1 De Nederlandse wet	p. 5
2.2 Gerechtelijke uitspraken	p. 7
2.2.1 Het begrip 'file' in de rechtspraak	p. 7
2.2.2 Rijstrookverandering tijdens filerijden	p. 9
2.2.3 Verwante uitspraak	p. 11
2.3 Gedragscode voor motorrijders en automobilisten	p. 12
2.3.1 De spelregels voor de motorrijder	p. 14
2.3.2 De spelregels voor de automobilist	p. 15
2.3.3 Status en reikwijdte van de gedragscode	p. 16
2.4 Buitengerechtelijke afwikkeling	p. 17
3. Filerijden in het buitenland	p. 19
3.1 België	p. 19
3.2 Duitsland	p. 21
3.3 Frankrijk	p. 22
3.4 Engeland	p. 23
3.5 Samenvattend	p. 24
4. Enquête 'Motorrijders en automobilisten in de file'	p. 26
4.1 De geënquêteerden	p. 26
4.2 Gebruik van de auto en motor	p. 27
4.3 De wet en de gedragscode	p. 28
4.4 De automobilist in de file	p. 29
4.5 De motorrijder in de file	p. 31
4.6 Samenvattend	p. 32
5. Aanbevelingen	p. 34
Literatuur	p. 38
Jurisprudentie	p. 38

Bijlage 1: 'Samenspel in de file - Gedragscode voor filerijders'

Bijlage 2: Enquête 'Motorrijders en automobilisten in de file'

Bijlage 3: Opmerkingen van geënquêteerden

1. Inleiding

Op 16 januari 2005 rijdt Jeroen vanaf zijn werk naar huis. Op de A2 staat de gebruikelijke spitsfile, maar Jeroen is op de motor dus hij kan zijn weg langzaam maar gestaag naar huis vervolgen. Dat is een van de redenen waarom hij weer actief motor is gaan rijden. Jarenlang heeft hij geen motor gereden, maar toen hij een paar jaar geleden een goede baan aangeboden kreeg in de regio Utrecht twijfelde hij geen moment. Na de aanschaf van zijn BMW motor ging hij elke dag met de motor naar het werk. Niet in die ellenlange file staan op de A2, maar gewoon rustig aan tussen de filerijdende automobilisten door.

Over het algemeen heeft Jeroen geen last van onoplettende automobilisten. Het valt hem juist op dat steeds meer automobilisten en vrachtwagenchauffeurs rekening houden met motoren die tijdens een file passeren. Toch gebeurt er iets op die zestiende januari 2005.

Jeroen rijdt met zijn motor tussen de twee meest linkse banen, van de driebaans snelweg door. De snelheid van het verkeer op baan links van hem ligt iets hoger dan dat van het verkeer op de middelste baan. Jeroen passeert de auto's met een iets hogere snelheid. Ineens schrikt Jeroen, een Volvo op de linkerbaan schiet naar de middelste baan. Hij remt want hij wil uit alle macht voorkomen dat hij tegen de Volvo op zal rijden. Tijdens het remmen verliest Jeroen de controle over zijn motor en komt ten val. Zijn motor glijdt nog een aantal meters vooruit. Jeroen komt terecht op de middelste rijbaan en beland onder een daar rijdende vrachtwagen. Het meest tragische gebeurt, Jeroen wordt overreden door de vrachtwagen. Hij overleeft het drama ternauwernood maar moet wel zijn linker been missen.

Gelukkig komen zulke ernstige ongelukken niet te vaak voor, maar vaak genoeg wisselt er een auto tijdens het filerijden van baan en gaat het maar net goed. Door de oplettendheid van de motorrijder, of doordat de automobilist de motorrijder op het laatste moment ziet, worden gelukkig veel ongelukken voorkomen. Maar als er wel een ongeluk, c.q. aanrijding plaatsvindt komen er veel vragen naar boven;

Wie is of zijn er schuldig aan een dergelijk ongeval? Mocht de motorrijder wel volgens de regels tussen de file doorrijden? Moet hij niet net als alle motorvoertuigen gewoon netjes in de file aansluiten? En als hij wel tussen de file door mag rijden volgens de regels, zijn er dan nog bepaalde regels waar de motorrijder zich aan moet houden? Had de bestuurder van de Volvo rekening moeten houden met een passerende motorrijder? Heeft de bestuurder van de Volvo zich wel aan de verkeersregels gehouden? Al deze vragen zijn van belang voor de beoordeling van de vraag wie er aansprakelijk is voor eventuele schade.

In deze scriptie probeer ik een antwoord te geven op al deze vragen die betrekking hebben op ongevallen met motorrijders tijdens het zogenaamde 'filerijden'. Daarvoor zal ik allereerst uiteenzetten wat de Nederlandse wetgever heeft gezegd over het zogenaamde 'filerijden'. Wat zijn de wettelijke regels en hoe moeten we deze toepassen. Welke omstandigheden zijn voorts van belang bij de interpretatie van de wettelijke regels.

Enige tijd geleden hebben een aantal organisaties een gedragscode opgesteld, 'Samenspel in de file – gedragscode voor filerijders'. De gedragscode is gebaseerd op de wetgeving en bedoeld voor alle weggebruikers die regelmatig te maken krijgen met files en dus met het filerijden. Ook deze gedragscode komt uitgebreid aan bod.

Vervolgens komen uitspraken van diverse rechterlijke instanties aan bod. Hoe interpreteert de rechter de wettelijke regels? In hoeverre spelen de omstandigheden van het geval daarbij een rol? Hoeveel gewicht kent de rechter toe aan de 'gedragscode voor filerijders'? Zijn er gerechtelijke uitspraken waaruit bepaalde richtlijnen getrokken kunnen worden?

Hoe wordt er eigenlijk gedacht over het filerijden in de landen om ons kleine Nederland heen? Een aantal landen om ons heen heeft ook regelgeving en/of richtlijnen met betrekking tot het passeren van een file met een motorfiets. Hoe is het bijvoorbeeld in België geregeld? Hebben de Belgen een wet of een wetsartikel waarin staat wat wel en

niet mag als het gaat om filerijden? Hoe vertaalt zich een eventuele wettelijke regeling in de praktijk? Wat zijn de verschillen met Nederland? Zo zullen een aantal landen aan bod komen met een uiteenzetting van hun regels en feitelijke omstandigheden betreffende het filerijden.

Omdat er veel mensen dagelijks in de file rijden, zowel op de motor als in de auto, vroeg ik mij af hoe het nu eigenlijk gesteld is met de wetkennis van de weggebruikers. Zijn de weggebruikers op de hoogte van de juiste regels? Hoe gedragen de meeste mensen zich tijdens het filerijden? Is er een verschil in het gedrag en de kennis van de wet tussen de weggebruikers die vaak file rijden en degene die juist nooit filerijden? Wat vinden met name automobilisten van het feit dat motorrijders tussen een stilstaande of langzaam rijdende file door rijden? Om deze vragen te kunnen beantwoorden heb ik een enquête gehouden over 'Motorrijders en automobilisten in de file'. De resultaten van deze enquête zal ik bespreken en met name ingaan op opmerkelijke of bijzondere resultaten.

Tot slot zal ik, alle hiervoor besproken punten samen in oogschouw nemend, proberen een aantal aanbevelingen te geven. Wat zou er bijvoorbeeld verbeterd kunnen worden op het gebied van de bekendheid met de regels en de gedragscode. Wat kan men doen zodat men tijdens het filerijden meer rekening met elkaar houdt en wat meer geeft dan neemt. Wat zou er gedaan kunnen worden om ongevallen met motorrijders tijdens het filerijden te verminderen of zelfs voorkomen. Want dat is uiteindelijk natuurlijk het allerbelangrijkst: Zo min mogelijk ongevallen tijdens het filerijden!

2. Juridisch kader

De civielrechtelijke aansprakelijkheid voor de gevolgen van aanrijdingen bij file-ongevallen zal in vrijwel alle gevallen worden bepaald door de artikelen 6:162 en 6:101 BW. Dit eerste artikel bevat de algemene zorgvuldigheidsnorm waaraan alle verkeersdeelnemers dienen te voldoen, het tweede artikel is bedoeld voor situaties waarin de door het ongeval veroorzaakte schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde zelf – en in de meeste gevallen zal dat de motorrijder zijn – kan worden toegerekend.

Op grond van artikel 6:101 BW moet de schade over de benadeelde en de aansprakelijke worden verdeeld in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen. Om een dergelijke verdeling te kunnen maken bij de file-ongevallen waarover we het hier hebben, moet eerst duidelijk zijn of en zo ja onder welke omstandigheden het in ons land is toegestaan om als motorrijder tussen twee rijen auto's door te rijden. Eerst zal ik dan ook uiteenzetten wat de Nederlandse wetgever heeft gezegd over het filerijden. Vervolgens komt de toepassing van de wet aan de orde in de uitspraken van een aantal gerechtelijke instanties. Daarna komt de eerder genoemde gedragscode 'Samenspel in de file – gedragscode voor filerijders' aan bod. Wat staat er precies in deze gedragscode? Door wie is deze opgesteld, en bij wie is deze bekend? En het belangrijkste, welke waarde moeten we aan deze gedragscode toekennen?

Tot slot komen in dit hoofdstuk een aantal buitengerechtelijke argumenten aan bod. Argumenten die voornamelijk worden gebruikt als de aansprakelijkheidsvraag buiten de rechter om wordt beantwoord.

2.1 De Nederlandse wet

De vraag is naar wat voor wettelijke regels we nu eigenlijk zoeken. Want er staat nergens specifiek in de wet dat er voor een motorrijder andere verkeersregels zouden gelden dan voor alle andere weggebruikers. Er is dan ook niets geregeld over het tussen een file doorrijden met een motorfiets. Uiteraard is de motorfiets daar het voertuig bij uitstek voor maar omdat het niet bij wet verboden is wil dat niet zeggen dat het dan ook mag. De vraag is of de motorrijder met het tussen een file doorrijden een verkeersregel overtreedt?

Behalve het feit dat het verboden is het overige verkeer in gevaar te brengen of te hinderen (artikel 5) is er in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) niets specifiek vermeld. De voor ons belangrijkste verkeersregels zijn dan ook ex artikel 14 WVW bij Algemene maatregel van Bestuur opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens uit 1990 (RVV 1990).

Volgens dit reglement geschiedt het inhalen links (artikel 11). Met betrekking tot fileverkeer zegt het reglement dat, indien de rijbaan is verdeeld in rijstroken in dezelfde richting, niet de meest rechts gelegen rijstrook behoeft te worden gevolgd (artikel 13 lid 1). Voorts mogen files aan de rechterzijde worden ingehaald volgens het tweede lid.

Wanneer is er sprake van een file? Het begrip file is niet als zodanig gedefinieerd in de wegenverkeerswetgeving. Ook de Nota van Toelichting¹ op artikel 13 van het RVV 1990 is summier. Hieruit blijkt wel dat voor de uitleg van het begrip file wordt aangesloten bij het spraakgebruik en zeer situatiegebonden is. Volgens de nota wordt in de praktijk een file omschreven als een rij voertuigen van een beduidende lengte, waarvan de snelheid bepaald wordt door het overige verkeer ter plaatse en die stilstaat dan wel zich langzaam voortbeweegt. Daarbij wordt nadrukkelijk vermeld dat een aantal voertuigen die achter elkaar rijden met een relatief hoge snelheid ook een file kunnen vormen. Van belang daarbij is dat de wetgever bij de RVV 1990 bewust afstand heeft genomen van de verplichting uit het RVV 1966, dat de rechts inhalende bestuurder zelf deel moet uitmaken van een file.

¹ Stb 1990, 459.

Voorts is het voor alle weggebruikers, dus ook de motorrijder verboden gebruik te maken van de vluchtstrook² en verdrijvingsvlakken³.

Gezien het vorenstaande is het dus toegestaan tijdens de file met de motor een ander motorvoertuig rechts in te halen. Een motorrijder die tussen twee rijstroken doorrijdt, haalt het verkeer op de ene rijstrook links in en de andere rijstrook rechts. Er is geen expliciet verbod op het tussen twee rijstroken doorrijden met een motor. Indien een motorrijder dit dus doet overtreedt hij daarmee geen verkeersregel. Dit wil echter niet zeggen dat hem, indien er een ongeval plaatsvindt, geen enkel verwijt treft of geen 'eigen schuld' ex artikel 6:101 BW kan worden toegerekend.

Een andere belangrijke regel is dat bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren het overige verkeer moeten laten voor gaan. Onder een bijzondere manoeuvre valt onder andere het uit een uitrit de weg op rijden en van rijstrook wisselen (artikel 54). Voorts moeten bestuurders (ex artikel 55), indien zij onder andere van rijstrook willen wisselen, een teken geven met hun richtingaanwijzer. Helaas heeft de wetgever niet aangegeven wanneer dat teken precies moet beginnen of ophouden. Maar de zinsnede 'willen wisselen' duidt erop dat het teken in elk geval gegeven moet zijn voordat een bestuurder van rijstrook wisselt.

Ook bij het gewoon 'afslaan' moeten bestuurders, alvorens af te slaan, een teken met hun richtingaanwijzer of arm geven (artikel 17 lid 2). Ook moet de bestuurder die afslaat het verkeer dat zich op dezelfde weg naast hem dan wel links of rechts dicht achter hem bevindt, voor laten gaan (artikel 18 lid 1).

² Artikel 43 lid 3 RVV 1990.

³ Artikel 77 RVV 1990.

2.2 Gerechtelijke uitspraken

Helaas is ook de rechtspraak summier met het beantwoorden van de vragen over het filerijden. In deze paragraaf komt aan de orde wat volgens de rechtspraak onder een file wordt verstaan. Ook een aanrijding tijdens het filerijden en een aanverwante uitspraak over het inhalen en passeren van file's komen aan bod.

2.2.1 Het begrip 'file' in de rechtspraak

Zoals eerder aangehaald is er wettelijk niet specifiek iets vastgelegd over het inhalen van files door motorrijders. Ook is er geen wettelijke definitie gegeven van wat een file eigenlijk is. Alleen de Nota van Toelichting op de RVV 1990 geeft aan dat een exacte omschrijving van een file niet goed mogelijk is omdat het verschijnsel te zeer situatiegebonden is.

Is er in de rechtspraak inmiddels wel een norm ontwikkeld waaruit kan worden afgeleid wanneer sprake is van een file ex artikel 13 RVV 1990?

De kantongerechten Zwolle⁴ en Assen⁵ overwogen dat er geen duidelijke maatstaf is aan de hand waarvan kan worden vastgesteld wanneer er sprake is van een file die rechts ingehaald mag worden.

In deze zaken was er sprake van een rij auto's op de linkerrijstrook van de snelweg. Op de rechterrijstrook lag de snelheid waarmee gereden werd op dat moment iets hoger. De motorrijders in beide zaken hebben deze rij auto's op de linker rijstrook op een gegeven moment over de rechter rijstrook 'rechts' ingehaald. De motorrijders zijn vervolgens staande gehouden voor het niet links inhalen. De motorrijders waren echter, in tegenstelling tot de verbalisant(en), van mening dat het ging om een file welke ex artikel 13 RVV 1990 rechts ingehaald mag worden.

Uiteindelijk overweegt de rechter in deze zaak dat de wetgever het in feite aan de verkeersdeelnemers heeft overgelaten te beoordelen of deze gerechtigd is een rij auto's rechts te passeren. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat het overige verkeer niet gehinderd of in gevaar gebracht mag worden, zoals artikel 5 WVW

⁴ Kantongerecht Zwolle, 27 januari 2000, nr. 1999.0154, VR 2000/163.

⁵ Kantongerecht Assen, 12 maart 2003.

voorschrijft. Het oordeel van de rechter is dan ook dat niet kan worden vastgesteld dat de gedraging die de motorrijder heeft begaan in de gegeven omstandigheden ongeoorloofd is.

In hoger beroep is de bovenstaande uitspraak van het kantongerecht te Assen door het hof⁶ na verbetering van de gronden, bekrachtigd. De verbetering van gronden door het hof zorgt voor een iets specifiekere invulling van het begrip 'file'.

Het hof overweegt dat de vraag of sprake is van een file niet louter kan afhangen van de persoonlijke beoordeling van de inhalende bestuurder en de daaraan door de kantonrechter gekoppelde randvoorwaarden, dat geen gevaar of hinder wordt veroorzaakt. Met het oog op de verkeersveiligheid heeft volgens het hof als uitgangspunt te gelden "dat de verkeerssituatie zich niet alleen in de ogen van de inhalende bestuurder voordoet als een file, die hij rechts zou mogen inhalen, maar tevens dat deze door de overige verkeersdeelnemers, met name door de bestuurders van de voertuigen die zich op de linkerrijstrook bevinden zal moeten worden gezien als een file. Dat wil zeggen, dat de verkeerssituatie naar objectieve maatstaven moet zijn te karakteriseren als een file".

Het hof overweegt dat de uitzondering van de besluitgever op het gangbare file begrip moet worden uitgelegd in samenhang daarmee;

"[...] ook voor een beperkte rij voertuigen zal hebben te gelden, dat de rijnsnelheid ervan wordt bepaald door het overige verkeer. Daaronder zal zijn te verstaan, dat de voortgang van die rij voertuigen belemmerd wordt op grond van de verkeersdichtheid vóór die voertuigen op de rijstrook waarop deze zich bevinden. Het "relatief snel rijden" waarover de besluitgever spreekt moet worden beschouwd vanuit het hiervoor aangegeven normale beeld van een file. Dat houdt in, dat onder relatief snel rijden zal moeten worden verstaan een snelheid die gerelateerd aan het stilstaan of het zich langzaam voortbewegen van een gewone file als - gematigd - snel, maar gerelateerd aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid als langzaam zal moeten worden gekwalificeerd."

⁶ Gerechtshof Leeuwarden, 12 november 2003, WAHV 03/00424, LJN: AO0788.

Het hof is dan ook van oordeel dat bij een langer durende inhaalmanoeuvre door meerdere motorvoertuigen niet gesproken kan worden van een file. Artikel 13, lid 2 RVV 1990 is dan ook niet van toepassing en dus is rechts inhalen niet toegestaan in een dergelijke situatie.

Ook is er volgens het hof geen sprake van een file die rechts ingehaald mag worden als er sprake is van een rij motorvoertuigen, waarvan de bestuurders⁷ niet zoveel mogelijk rechts houden.

Hoewel het in de hier omschreven zaak niet gaat om een motorrijder die daadwerkelijk tussen twee in file rijdende rijstroken door rijdt, geeft het wel aan dat er niet zo snel sprake is van een file. En als er dus naar objectieve maatstaven geen sprake is van een file, mag deze rij 'links rijdende motorvoertuigen' dus ook niet rechts ingehaald worden.

2.2.2 Rijstrookverandering tijdens filerijden

De meeste ongevallen tijdens het filerijden gebeuren door het wisselen van rijstrook. Meestal is het een automobilist die besluit van de ene rijstrook naar de andere te gaan omdat de file daar sneller rijdt of om wat voor reden dan ook. De automobilist ziet dan in eens een gat op de andere rijstrook en 'duikt' erin. Meestal zonder goed te kijken alvorens richting aan te geven, als er überhaupt al richting aangegeven wordt.

In een zaak die werd voorgelegd aan het hof Amsterdam⁸ moest het hof oordelen over een ongeval tijdens het van rijstrook veranderen in de file. In dit geval wisselde de automobilist van de linkerrijstrook naar de rechterrijstrook waar iets sneller werd gereden. Tijdens het afslaan naar de rechterrijstrook is de auto met de van achter naderende motor in botsing gekomen. De motorrijder raakte bij dit ongeval gewond. De automobilist betwist in deze zaak dat zij een verkeersfout heeft gemaakt. De motorrijder reed volgens de automobilist tussen de file door en te hard.

⁷ In strijd met de uit artikel 3, lid 1, RVV1990 voortvloeiende verplichting zoveel mogelijk rechts te houden.

⁸ Hof Amsterdam, 8 juni 2000, VR 2001/173.

Het hof neemt als uitgangspunt dat het ongeval is veroorzaakt doordat de automobilist van de file op de linkerrijstrook is gewisseld naar de rechterrijstrook. Het uitvoeren van een dergelijke manoeuvre is op zichzelf toegestaan, maar daarbij geldt wel de regel van artikel 54 RVV 1990 dat de uitvoerende bestuurder het overige verkeer voor moet laten gaan, aldus het hof. En juist deze regel is door de automobilist geschonden als gevolg waarvan zij tijdens het van rijstrook wisselen in botsing kwam met de motorrijder. Het verweer van de automobilist dat de rechterrijstrook vrij was en daarna richting aangegeven zou hebben naar rechts, baat niet. Het hof stelt dat het enkele feit dat de motorrijder tegen de auto is aangereden impliceert dat de automobilist geen voorrang heeft verleend aan het achterop komend verkeer. Daarmee staat volgens het hof zowel de fout van de automobilist als het causaal verband tussen die fout en de schade van de motorrijder vast.

Ook het verweer van de automobilist dat de schade mede is veroorzaakt door een omstandigheid die aan de motorrijder kan worden toegerekend, baat niet. De motorrijder zou tussen de file door en met veel te hoge snelheid hebben gereden. De motorrijder heeft dit beide ontkend. Het hof is van oordeel dat het er niet toe doet of de motorrijder op de rechterrijbaan reed of tussen de files door:

“Het valt immers niet in te zien hoe de omstandigheid dat ‘de motorrijder’ tussen twee in de file rijdende auto’s reed (indien al bewezen) tot gevolg had dat ‘de motorrijder’ niet in staat was zijn motorfiets tijdig tot stilstand te brengen toen ‘de automobilist’ naar rechts uitweek en dat hij daartoe wel in staat zou zijn geweest indien hij op zijn eigen (rechter) weghelft reed. Dit betekent dat de gestelde fout van ‘de motorrijder’ [het tussen de file door rijden] niet aan het ontstaan van het ongeval kan hebben bijgedragen [...].”

Ook aan de stelling van de automobilist met betrekking tot de te hoge snelheid van de motorrijder gaat het hof voorbij. De snelheid van de motorrijder zou ongeveer 45 km/u zijn geweest, echter dit is geen overschrijding van de maximum toegestane snelheid. Ook acht het hof deze snelheid gezien de omstandigheden niet onverantwoord hoog, en was

het niet een zodanige snelheid dat de automobilist daarmee in redelijkheid geen rekening hoefde te houden.

“Het enkele feit dat ‘de motorrijder’ harder reed dan ‘de automobilist’ (die zich met een snelheid van ong. 10 km/uur voortbewoog in de langzaam rijdende linker file) betekent niet dat het hier gaat om een aan ‘de motorrijder’ toe te rekenen omstandigheid die tot de schade heeft bijgedragen.”

Het hof komt dan ook tot de conclusie dat de automobilist een toerekenbare fout heeft gemaakt waardoor het ongeval is ontstaan. Aangezien er niet is komen vast te staan dat de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de motorrijder kan worden toegerekend is de automobilist voor 100 % aansprakelijk voor de schade van de motorrijder.

Uit deze uitspraak van het hof blijkt dat in veel gevallen de vraag of het tussen de file doorrijden mag of niet, in het midden kan blijven. Het gebeurt, dus een automobilist dient er rekening mee te houden dat het gebeurt.⁹

2.2.3 Verwante uitspraak

Een uitspraak die niet gaat over het filerijden op de snelweg, maar wel aangeeft dat de weggebruikers ten alle tijden rekening moeten houden met zowel tegemoetkomend als achteropkomend verkeer is een uitspraak van het hof Den Haag.¹⁰

In dit geval staat een automobilist in de file op een weg die bestaat uit twee rijstroken welke zijn gescheiden door een onderbroken streep. Om de file te ontlopen keert de automobilist op de weg haar auto om ‘de andere kant’ op te kunnen rijden. Tijdens deze keermanoeuvre wordt de automobilist aangereden door een motorrijder die op dat moment de file links aan het inhalen is. Op het tijdstip van het ongeval is er een inhaalverbod van kracht en de maximum snelheid ter plaatse is 80 km/u.

Met betrekking tot het inhaalverbod overweegt het hof dat dit verbod bescherming beoogt te bieden aan alle verkeersdeelnemers ter plaatse. De automobilist hoefde in abstracto dan ook geen rekening te houden met de links inhalende motorrijder. Echter in concreto moet

⁹ Zie de in § 2.2.3 besproken uitspraak van het Hof Den Haag, d.d. 16 januari 2001.

¹⁰ Hof Den Haag, 16 januari 2001, *VR* 2002/53 en *VR* 2003/30.

de automobilist gezien de verkeerssituatie wel rekening houden met inhalende motorrijders. De ervaring leert namelijk, aldus het hof, dat motorrijders in geval van filevorming plegen te gaan inhalen, ook al is dat ongeoorloofd. Het hof acht een dergelijke overtreding van het inhaalverbod dan ook niet onvoorzienbaar. Het hof acht de snelheid van de motorrijder, ten minste 50 km/u, onzorgvuldig gezien de ervaring dat automobilisten bij filevorming vaak trachten de file te ontwijken of te ontkomen. Het hof concludeert dat de verkeersfout van de automobilist, de plotselinge keermanoeuvre zonder gebruik van lichtsignalen, vier maal zwaarder weegt dan de overtreding van de motorrijder.

Opmerkelijk aan deze uitspraak is dat het hof er vanuit gaat dat een automobilist vooral tijdens filevorming rekening moet houden met passerende motorrijders. Ook indien dit volgens de plaatselijke omstandigheden verboden is.

Voor de uiteindelijke schadeverdeling is dan wel zeer belangrijk met welke snelheid de motorrijder heeft gereden en of hij voldoende heeft geanticipeerd op de omstandigheden ter plaatse. Hier grijpt men dus weer terug op artikel 6:101 BW voor een eventuele herverdeling van de schadevergoedingsplicht.

2.3 Gedragscode voor motorrijders en automobilisten

In 1996 hebben een aantal organisaties¹¹ een gedragscode opgesteld, 'Samenspel in de file - gedragscode voor filerijders'.¹² De gedragscode is gebaseerd op de bestaande wet- en regelgeving en bedoeld voor alle weggebruikers die regelmatig te maken krijgen met files en dus met het filerijden.

¹¹ De gedragscode is een initiatief van het Landelijk Motorplatform, bestaande uit: Korps Landelijke Politiediensten, Politie Instituut Verkeer en Milieu, Regiopolitie Amsterdam/Amstelland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, Motorrijders Actie Groep, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, Rijksdienst voor het Wegverkeer, ANWB, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, RAI, BOVAG, 3VO, CBR, Traffic Test en Arrondissementsparket Amsterdam.

¹² De gedragscode is als bijlage 1 bij deze scriptie gevoegd.

De gedragscode vermeldt dat het sinds 1991 niet meer verboden is voor een motorrijder om langzaam tussen de file door te rijden.¹³ De gedragscode stelt dat motorrijders niet achteraan in de file aan hoeven te sluiten omdat een motorrijder die achter een rij auto's is opgesteld zeer kwetsbaar is bij een kop-staartbotsing. Bovendien is het stilstaan van de motorrijder een belasting van de koeling van mens en machine. Ook wordt de file onnodig langer als ook motorrijders in de rij aansluiten.

De makers van de gedragscode zijn van mening dat door samenspel tussen de motorrijder en de medeweggebruiker het passeren in de file sneller en veiliger kan. De gedragscode bestaat uit spelregels voor de automobilist en de motorrijder. De gedragscode is voorts alleen bedoeld om toe te passen bij stilstaand of langzaamrijdend verkeer op de Nederlandse snelwegen. De weggebruiker wordt gevraagd het verkeer achter hem goed in de gaten te houden. Wanneer hij wisselt van rijstrook dan dient hij goed in de spiegel te kijken en de richtingaanwijzer te gebruiken. Van de motorrijder wordt verwacht dat hij zijn snelheid aanpast en dat hij alert is op onvoorzichtig gedrag van de voorliggers.

De Motorrijders Actie Groep (MAG) heeft op 17 juni 2003 op drukke tankstations langs de snelwegen folders uitgedeeld waar de gedragscode in uiteen wordt gezet. De MAG hoopte met deze actie te bereiken dat medeweggebruikers bewuster worden van motorrijders op de weg en dat medemotorrijders geïnformeerd worden over de gedragscode.

Om duidelijk te maken hoe de Landelijk Motorplatform de wet heeft geïnterpreteerd en eventuele leemtes in de wet opvult bepleek ik hierna de spelregels voor de motorrijder en de automobilist afzonderlijk.

¹³ Volgens de RVV 1966 moest de rechts inhalende bestuurder zelf deel moet uitmaken van een file. Deze zinsnede is dus in de RVV 1990 verdwenen.

2.3.1 De spelregels voor de motorrijder

Voor de motorrijder zijn er een zestal spelregels opgesteld waar deze zich tijdens het filerijden volgens de gedragscode moet houden.

De eerste spelregel voor de motorrijder is: rijdt rustig tussen de file door. Dat wil zeggen dat het snelheidsverschil tussen de motor en de auto die wordt gepasseerd niet meer mag zijn dan 10 km/u.

Ten tweede dient de motorrijder alert te zijn op onvoorzichtig gedrag. Voornamelijk van twee belangrijke manoeuvres ondervinden motorrijders hinder. Gaten in de file, automobilisten die dan opeens van rijstrook wisselen om een dergelijk 'gat' te duiken. En bij warm weer openstaande portieren van auto's voor 'verkoeling'.

Indien er met meerdere motorrijders wordt gereden, dient de motorrijder ten derde het hoofd koel te houden en rustig achter elkaar tussen de file door rijden. De motorrijders dienen daarbij onderling minstens een afstand van twee auto's aan te houden en te kiezen voor dezelfde doorgang.

Als vierde moet de motorrijder bij het naderen van een file rekening houden met achterop komend verkeer dat niet tijdig snelheid mindert. Zelf moet de motorrijder geleidelijk zijn snelheid minderen en achteropkomend verkeer waarschuwen met alarmlicht of remlicht. Om verwarring te voorkomen dient de motorrijder geen gebruik te maken van richtingaanwijzers of alarmlichten indien deze tussen de file doorrijdt. Tot slot kiest de motorrijder bij snelwegen met meer dan twee rijstroken positie tussen de twee meest linkse rijstroken.

Als vijfde spelregel dient de motorrijder gebruik te maken van zijn alarmlichten of remlicht als hij als laatste in de file staat. Soms merken automobilisten namelijk wel de file op, maar niet de motor die de file afsluit. Het is dan voor de motorrijder ook

verstandiger zoveel mogelijk in te voegen tussen de wachtende auto's, daar zou het veiliger zijn.

Tot slot dient de motorrijder bij het weer op gang komen van de file in te voegen op de rijstrook tussen de auto's, c.q. medeweggebruikers. Daarbij dient tijdig, dus voor het invoegen, gebruik gemaakt te worden van de richtingaanwijzer.

2.3.2 De spelregels voor de automobilist

Ook voor de automobilist zijn een aantal spelregels opgesteld voor het filerijden. Deze zijn er vooral op gericht aandacht en ruimte te creëren voor motorrijders.

Als eerste regel geldt: bekijk het verkeer achter u. Omdat motorrijders vaak over het hoofd worden gezien door automobilisten is het gebruik van spiegels een hulpmiddel om tijdig rekening te houden met achteropkomend verkeer. Dit geldt zeker ook voor de automobilist als er sprake is van een stilstaande file. De automobilist is dan namelijk vaak geneigd zijn aandacht te verleggen. Een blik naar achteren, c.q. in de spiegel is dan ook vaak het verschil tussen onopgemerkt een ongeval krijgen of er goed vanaf komen door te ontwijken of anders te reageren.

Ten tweede adviseert de gedragscode de automobilist gebruik te maken van het midden van de rijstrook. Motorrijders passeren in principe tussen de rijstroken in, vlak langs de onderbroken streep. Indien de automobilist op het midden van zijn rijstrook rijdt heeft de motorrijder voldoende ruimte te passeren. Meer ruimte bieden is natuurlijk altijd goed indien dit mogelijk is.

Het van rijstrook wisselen van een automobilist zonder op het achterliggende verkeer te letten, vormt voor de motorrijder de meest gevaarlijke bedreiging. Ten derde moet de automobilist daarom altijd vóór het wisselen van strook in zijn spiegels en over de schouder kijken. Ook dient hij het achterop komende verkeer tijdig te waarschuwen door tijdig richting aan te geven.

Tot slot geldt voor automobilisten de spelregel dat men alleen de portier mag openen indien dat noodzakelijk is. En mocht het dan noodzakelijk zijn een portier te openen, dan dient de automobilist in elk geval te voren te kijken of er geen achterliggers zijn die gaan passeren.

2.3.3 Status en reikwijdte van de gedragscode

De vraag die bij deze gedragscode reist is: welke status moet er aan verbonden worden?

De gedragscode is een dringend advies zoals in de gedragscode zelf ook staat. Het is geen wettelijke regeling en zowel motorrijders als automobilisten kunnen er dan ook geen rechten aan ontleen. Houdt een van de partijen zich niet aan de gedragscode, dan betekent dat niet dat deze automatisch aansprakelijk is bij een ongeval.

Maar als de gedragscode geen wettelijke status heeft waarom zouden automobilisten en motorrijders er zich aan houden? Als ze zich er niet aan houden staat er tenslotte ook geen straf of andere rechtsgevolgen op.

Of heeft de gedragscode wel degelijk status?

De gedragscode is naast de wet gebaseerd op jurisprudentie en factoren die ex artikel 6:101 BW van belang zijn voor de schadeverdeling. De status van de gedragscode hangt af van de algemene bekendheid en het eventuele gebruik in de rechtspraak. Als rechters de gedragscode gebruiken als richtlijn voor het beoordelen van ongevallen tijdens het filerijden krijgt de gedragscode daardoor wel een normerende werking. Tot nu toe is er nog geen rechter die expliciet naar de gedragscode heeft verwezen of een uitspraak heeft gedaan conform de spelregels uit de gedragscode. Echter alle onderdelen, c.q. spelregels die in de gedragscode aan de orde komen, komen ook aan de orde in de overweging van de rechter bij het bepalen van de schuld en schadeverdeling.

2.4 Buitengerechtelijke afwikkeling

Veel ongevallen komen wat betreft de aansprakelijkheidstelling niet eens onder de ogen van de rechter. De meeste zaken worden onderling, danwel door verzekeraars afgedaan. Welke argumenten en omstandigheden zijn van belang indien een zaak buiten de rechter om wordt afgedaan?

Een veel gehoorde misvatting is dat het filerijden enkel gedoogd wordt en dat veel automobilisten daarom vinden dat ze een motorrijder geen ruimte hoeven te bieden. Er kan echter alleen sprake zijn van gedogen als het verboden is, maar het toch gebeurt. Daar het filerijden niet expliciet verboden is kan er derhalve ook geen sprake zijn van gedogen als het wel gebeurt.

Gezien het vorenstaande met betrekking tot de Nederlandse wetgeving en jurisprudentie dient een automobilist wel degelijk rekening te houden met motorrijders die door de file rijden. Indien een automobilist een aanrijding veroorzaakt door naar een andere rijstrook te wisselen, staat in beginsel vast dat de automobilist een verkeersfout heeft gemaakt. Echter de omstandigheden van het geval spelen een zeer belangrijke rol bij het bepalen van de uiteindelijke verdeling van de draagplicht.

Zowel uit een formeel bindend advies¹⁴, waarin expliciet naar de gedragscode wordt verwezen, als uit de praktijk¹⁵ blijkt dat men houvast zoekt in de gedragscode zoals beschreven in paragraaf 2.3. Het meest zwaarwegend daarbij is het snelheidsverschil tussen de passerende motorrijder en de snelheid van het verkeer op de rijstroken waar de motorrijder tussendoor rijdt. Daarbij wordt conform de gedragscode een snelheidsverschil van rond de 10 km/uur aangehouden. Indien de file dus 20 km/u rijdt, zou de motorrijder met een maximum snelheid van 30 km/u de file mogen passeren. De gedragscode stelt geen snelheidslimiet aan de file maar het lijkt er op dat wordt aangehouden dat de file maximaal 40 à 50 km/u mag rijden.

¹⁴ Bindend advies van mr. P.N. van Regteren Altena, 22 januari 2002, VR 2002/164.

¹⁵ Onder andere van personen die in de gehouden enquête hebben aangegeven zelf ooit bij een file-ongeval betrokken te zijn geweest en mij hebben geïnformeerd over de afhandeling van de schade.

Probleem hierbij is vaak op wie de bewijslast rust. Handig zijn dan ook altijd getuigen, ondanks dat het zeer moeilijk is snelheid in te schatten. Getuigen kunnen in elk geval verklaren of zij de motorrijder zelf hadden zien aankomen, of dat ze bijvoorbeeld schrokken van de passerende motorrijder. Een schrikreactie zal desondanks niet altijd bewijzen dat een motorrijder te hard heeft gereden gezien de omstandigheden. Veel automobilisten zijn tijdens een file namelijk met de gedachten ergens anders en letten niet altijd even goed op wat er om hun heen gebeurt. Ook een technisch onderzoek van de politie kan zorgen voor bewijzen met betrekking tot snelheid en rijgedrag. Echter in de meeste gevallen vind er geen technisch onderzoek plaats omdat er alleen blikshade is of omdat de politie niet eens ter plaatse komt.

Indien de motorrijder zich gedraagt conform de gedragscode tijdens het filerijden zal het ongeval niet snel aan zijn gedrag te wijten zijn. Er zijn dan geen omstandigheden die tot het ontstaan van de schade hebben bijgedragen. Derhalve kan de motorrijder ex artikel 6:101 BW geen eigen schuld worden toegerekend ter vermindering van de schadevergoedingsplicht van de automobilist.

Indien de motorrijder zich niet aan de gedragscode heeft gehouden, of slechts in mindere mate, wordt er meestal een redelijke verdeling van de schade gemaakt.

Indien partijen er niet uitkomen kunnen zij, of hun verzekeraars zich onderwerpen aan een bindend advies. Dit scheelt beide partijen veel tijd en geld.

De uitkomsten van buitengerechtelijke afwikkeling komt dus in grote lijn overeen met de gerechtelijke afwikkeling, wat natuurlijk logisch is. Alleen bij de buitengerechtelijke afwikkeling wordt meestal nadrukkelijk teruggegrepen op de gedragscode. In deze gevallen is de gedragscode dus zeer belangrijk en normerend voor de schadeafwikkeling.

3. Filerijden in het buitenland

In Nederland zijn we, terugkijkend op het vorige hoofdstuk, inmiddels zo ver dat een automobilist tijdens file rekening moet houden met motorrijders die tussen een file door rijden. Maar hoe zit dat eigenlijk in de landen ons heen? In onze RVV1990 zijn onder andere aan aantal Europese verdragen verwerkt. Betekent dit dan dat in de landen om ons ongeveer het zelfde geldt als in Nederland met betrekking tot filerijden? Of in elk geval dat er geen expliciet verbod voor is? Die vraag ga ik in dit hoofdstuk beantwoorden voor wat betreft België, Duitsland, Frankrijk en Engeland.

3.1 België

Ook in België mag een motorrijder niet blindelings tussen de files doorrijden. Kort samengevat komt het erop neer dat je in België als motorrijder alleen tussen een file door mag rijden als de voertuigen in de file ook daadwerkelijk stilstaan.

De Belgische wetgeving¹⁶ bepaalt, net als de Nederlandse RVV 1990, dat inhalen links geschiedt.¹⁷ Echter als je de Belgische wet strikt neemt, geldt het inhalen slechts ten opzichte van voertuigen die in beweging zijn.¹⁸ Indien de file stil staat is er wettelijk gezien geen verbod om rechts in te halen, want dan haal je volgens de Belgische wet niet in, maar rijdt je voorbij.¹⁹

Als de voertuigen in de file in beweging zijn mag een motorrijder een voertuig over dezelfde rijstrook alleen links inhalen.²⁰ Een motorrijder mag een rijdend voertuig nooit rechts inhalen over dezelfde rijstrook, echter wel langs de rechts ervan gelegen rijstrook, zolang dit maar niet de vluchtstrook is.

¹⁶ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende 'Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' (B.S. 9-12-1975).

¹⁷ Artikel 16.3. De boete op het niet links inhalen is in België vastgesteld op € 300,--.

¹⁸ Artikel 16.1.

¹⁹ De Belgische rechter heeft echter gezegd dat voorbijrijden van een file ook een inhaalmanoeuvre is, wanneer deze immobilisatie onafhankelijk was van de wil van de bestuurders van de voertuigen. De voertuigen in de file blijven immers deelnemen aan het verkeer in het algemeen. Pol. Antwerpen (6^e k.) 20 juli 2003, Verkeersrecht 2003, afl. 8, 293.

²⁰ Artikel 16.2 jo artikel 9.4 en 9.5.

Indien de file in beweging is, is er wel een wettelijke regel die bepaalt dat een bestuurder die op het punt staat links ingehaald te worden, zover mogelijk naar rechts moet uitwijken en zijn snelheid niet mag opvoeren.²¹

Voorts moet een motorrijder zijn snelheid aanpassen aan de plaatselijke omstandigheden en rekening houden met mogelijke 'incidenten'. De motorrijder moet zich aanpassen aan de situatie op dat moment en niet de automobilist aan de motorrijder.

Met de Nederlandse rechter is ook de Belgische rechter²² van mening dat het tussen twee stilstaande of traag rijdende files doorrijden van motorrijders in het stadsverkeer niet meer als een uitzonderlijke gebeurtenis kan worden gezien. En zeker niet als onvoorzienbaar in hoofde van de andere bestuurders.

In België is er derhalve wel een wettelijk verbod om 'tussen de file door te rijden'. Tenzij de file stilstaat, want dan is het volgens de Belgische wet geen inhalen. De rechter ziet dit echter anders indien de in file staande voertuigen gedwongen stilstaan. In elk geval mag je volgens de Belgische wet wel links inhalen over dezelfde rijstrook als het in file rijdende voertuig. Dit is derhalve een stuk beperkter dan is bepaald in de Nederlandse regelgeving. In elk geval overtreed je volgens de Nederlandse wetgeving niet direct een verkeersregel en volgens de Belgische wet met het 'tussen de file doorrijden'. Ondanks dit heeft de Belgische rechter wel gezegd dat het filerijden geen uitzonderlijke, onvoorzienbare gebeurtenis is. En dat de motorrijder niet per definitie een fout begaat door geen voorrang te verlenen indien hij door het filerijden permanent een manoeuvre uitvoert.²³

Met de uitspraken van de Belgische rechter blijkt het verschil tussen Nederland en België toch minder groot.

²¹ Artikel 16.7. Overtreding van dit artikel wordt beboet met een boete van € 175,--.

²² Pol. Brussel (6^e k.) 6 december 2000, Verkeersrecht 2001, afl. 7, 217, met noot M. Coltura.

²³ Corr. Brussel (46^e k.) 10 november 2000, Verkeersrecht 2001, afl. 7, 218, met noot M. Coltura.

3.2 Duitsland

In Duitsland is het überhaupt niet toegestaan tussen de file door te rijden. Volgens de Duitse wet²⁴ en rechtspraak is het benutten van de ruimte tussen de in file staande voertuigen om de file in te halen verboden.

Belangrijkste reden daarvoor is dat, indien er sprake is van een file, c.q. dat het verkeer 'stopt' op de snelweg, het verkeer ruimte moet maken voor hulpdiensten. Volgens de Duitse wet²⁵ moet het verkeer het middelste deel van een rijbaan vrij laten voor politie en andere hulpvoertuigen. Bij een weg met 3 rijstroken moet het midden tussen de twee meest linker banen vrij worden gehouden.

Omdat ook in Duitsland toch de motorrijders in de meeste gevallen niet aansluiten in de file is men ook daar aan het kijken naar een oplossing. In Duitsland is men van mening dat het tussen de file doorrijden niet veilig is. Niet alleen in verband met de eventuele hulpdiensten die van de vrije ruimte gebruik maken, maar ook omdat het bij automobilisten vaak agressie oproept. Experts in Duitsland hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor motorrijders. Ook daar lijkt men de mening toegedaan dat het weinig zin heeft een motorrijder in de file stil te laten staan. Er is onder andere onderzocht wat de risico's zijn bij het gebruik van de vluchtstrook of het gedeelte naast de meest linker rijstrook. Het gebruik van de vluchtstrook komt daarbij als het minst risicovol naar boven. Zeker als het algemeen bekend zou zijn dat motorrijders de vluchtstrook tijdens file mogen benutten. Maar of de mening van de experts ook tot een wetsverandering zal leiden blijft afwachten.

In tegenstelling tot in Nederland is het file rijden dus in Duitsland werkelijk verboden. Maar omdat een algeheel verbod in de praktijk blijkbaar niet tot het gewenste resultaat leidt zijn de Duitsers op zoek naar een goede oplossing. In tegenstelling tot in Nederland wordt in Duitsland wel overwogen motorrijders gebruik te laten maken van de vluchtstrook.

²⁴ § 5 StVO.

²⁵ §11 Abs. 2 StVO.

3.3 Frankrijk

Net als in Nederland overtreed je in Frankrijk geen verkeersregel als je tussen de file doorrijdt. Echter ook in Frankrijk is het file-rijden niet expliciet toegestaan. Volgens de French Motorcycle Federation is het file rijden in wettelijke termen een grijs gebied. Tot dusver werd het filerijden altijd getolereerd door de Franse automobilisten, er werden ook zelden motorrijders voor beboet.

Alleen zijn veel Franse motorrijders zulke snelheidsduivels dat de overheid het file rijden niet langer wil toestaan. Daarom wordt sinds kort het tussen de file doorrijden in Frankrijk gezien als 'het in gevaar brengen van het verkeer'. Deze overtreding wordt beboet met een minimum boete van € 135,-.

Een ander argument dat aan het verbod ten grondslag ligt is het gegeven dat motoren inherent gevaarlijker zijn voor de bestuurder dan de auto voor de bestuurder, aldus de het ministerie van binnenlandse zaken. Derhalve moeten er meer maatregelen genomen worden om motorrijders tegen zichzelf te beschermen.²⁶

Motorrijders organisaties zijn het hier echter niet mee eens. Zij zijn van mening dat het filerijden wettelijk moet worden toegestaan. Op die manier kun je het namelijk ook meenemen tijdens auto- en motorrijlessen. Automobilisten worden dan bewust gemaakt van het feit dat het voor motorrijders is toegestaan een file te passeren. Motorrijders kan worden aangeleerd zorgvuldig en veilig tussen de files door te rijden.

Het Franse ministerie voor verkeer heeft hier echter geen boodschap aan en houdt de wettelijke situatie vaag, en beboet filerijders.

Ook in Frankrijk is er dus geen expliciet verbod op het file rijden. Echter omdat er te hard wordt gereden en er daardoor te veel gevaarlijke situaties ontstaan heeft de Franse overheid besloten het filerijden te bekeuren. Hoe de Franse rechter tegen deze bekeuringen aankijkt is nog niet duidelijk. Immers een motorrijder die wel rustig tussen

²⁶ Aldus een persbericht op www.moto-net.com (kan gezien worden als de Nederlandse Motorrijders Actie Groep).

de file doorrijdt brengt niet per definitie het verkeer in gevaar. Het is dus afwachten of ook de Franse rechter het filerijden afkeurt of dat deze een andere uitspraak doet over het filerijden.

3.4 Engeland

In Engeland, of ruimer het Verenigd Koninkrijk is er geen wettelijke regel die nadrukkelijk bepaalt of het filerijden nu wel of niet toegestaan is. Echter hier is het gebruikelijk en algemeen geaccepteerd dat motorrijders tussen de file doorrijden.

The Highway Code²⁷ bevat een aantal artikelen die specifiek zijn opgesteld voor motorrijders. Deze artikelen regelen onder andere het manoeuvreren²⁸ van motorrijders in het verkeer en de (wettelijke) regels met betrekking tot het inhalen.²⁹ Hierbij zijn weinig restricties opgenomen. Wel wordt steeds benadrukt dat de motorrijder zich bewust moet zijn van zijn omgeving en de overige weggebruikers. Het inhalen geschied in beginsel rechts, maar tijdens file is dit ook links toegestaan.

In Engeland wordt een motorrijder, samen met voetgangers, fietsers en ruiters, gezien als een zwakke verkeersdeelnemer.³⁰ En worden alle weggebruikers erop gewezen ten alle tijden rekening te houden met motorrijders, omdat men ze vaak over het hoofd ziet.³¹

In Engeland zijn ze zich ervan bewust dat de motorfiets een goed alternatief is om je in en om de stad snel te verplaatsen. De motorfiets wordt daarom ook steeds vaker gebruikt in Engeland. Ook de overheid stimuleert het gebruik van motorfietsen om zo met name de verkeersdrukke in en rond de grote steden te verminderen. De Engelsen doen ook geregeld onderzoek naar het gebruik van motorfietsen en alle zaken die daarmee

²⁷ Veel van de regels in The Highway Code bevatten wettelijke voorschriften, overtreding hiervan is een strafrechtelijke overtreding. Overtreding van de niet wettelijke voorschriften in de Highway Code zal niet lijden tot een strafrechtelijke vervolging. Maar wordt wel gebruikt voor het vaststellen van de bewijslast en de aansprakelijkheid met betrekking tot verkeersrechtelijke handelingen.

²⁸ Artikel 71 Highway Code.

²⁹ Artikelen 138 tot en met 145 Highway Code.

³⁰ Artikel 180 Highway Code.

³¹ Artikel 187 Highway Code.

samenhangen. De weginrichting en de positie van de motorrijder op de weg, de veiligheid, ongevalanalyses en het veilig rijden met en op de motor zijn onderwerp van deze onderzoeken.³² Tevens doen ze onderzoek naar de mogelijkheid om motorrijders gebruik te laten maken van de busbaan. In een aantal delen van het Verenigd Koninkrijk³³ gebeurt dit al en dan in het bijzonder op de busbanen waar taxi's al waren toegelaten.

Zoals het er naar uitziet zijn de Engelsen dus al een stuk verder als het gaat om het rekening houden met motorrijders in het verkeer. Ook hier is geen sprake van een expliciet ge- of verbod met betrekking tot het filerijden. Echter de praktijk staat het toe en niet alleen op de snelwegen, maar bij het vooraan gaan staan bij een stoplicht.

3.5 Samenvattend

Ook in de besproken landen komt het filerijden veel voor. Alleen in Duitsland is het nadrukkelijk verboden. In de overige landen is het filerijden niet toegestaan maar ook niet verboden. Omdat er in Frankrijk als het ware misbruik van werd gemaakt bestraft de overheid het sinds kort. Maar of dit verbod uiteindelijk als zodanig standhoudt is nog maar de vraag. Misschien dat een gedragscode zoals die in Nederland voor een betere oplossing kan zorgen.

In Engeland zijn ze daarentegen juist voorstander van het inhalen van files door motorrijders. Niet alleen om de verkeersdruk te verminderen maar ook voor de veiligheid van de toch kwetsbare motorrijder. Verder is opmerkelijk dat de Engelsen de motorrijder als een zwakke verkeersdeelnemer zien. In Nederland is dit niet zo.

In België is er volgens de wet geen sprake van inhalen indien een file stilstaat en mag je de file gewoon passeren. De Belgische rechter ziet het wel als inhalen als de voertuigen die je passeert gedwongen stilstaan. Een file in beweging mag je volgens de Belgische wet alleen inhalen als je de voertuigen op dezelfde rijstrook links kunt passeren. En ook

³² Department for Transport, The Government's Motorcycling Strategy, February 2005.

³³ Onder andere in South Gloucestershire.

de Belgische rechter is de mening toegedaan dat weggebruikers rekening moeten houden met tussen de file doorrijdende motorrijders.

Ondanks het feit dat alle besproken landen vallen onder de Europese regelgeving is er geen eenduidigheid als het gaat om motorrijders die tussen de file doorrijden. Mogelijk kunnen de landen naar elkaars ervaringen en oplossingen kijken om zo tot een goede benadering te komen. Ik zal dat in elk geval in mijn laatste hoofdstuk proberen te doen.

4. Enquête 'Motorrijders en automobilisten in de file'

Zoals al in mijn inleiding naar voren kwam staan of rijden dagelijks veel mensen in de file. Meestal om naar hun werk te gaan. Reden voor velen om dan, net als Jeroen, voor de motor te kiezen als vervoersmiddel. Uit voorgaande hoofdstukken weten we dat het file rijden in Nederland niet expliciet is verboden, maar een wettelijke regel die het toestaat is er ook niet. Uit de rechtspraak hebben we wel af kunnen leiden dat de rechter het tussen de file doorrijden door motorrijders als een gegeven beschouwd. En omdat het gebeurt moet het overige verkeer er rekening mee houden.

Maar hoe zit het nu in de praktijk? Zijn de weggebruikers op de hoogte van de juiste regels? Hoe gedragen de meeste mensen zich tijdens het filerijden? Is er een verschil in het gedrag en de kennis van de wet tussen de weggebruikers die vaak file rijden en degene die juist nooit filerijden? Wat vinden in het bijzonder automobilisten van het feit dat motorrijders tussen een stilstaande of langzaamrijdende file doorrijden? Om deze vragen te kunnen beantwoorden heb ik een enquête gehouden over 'Motorrijders en automobilisten in de file'.³⁴ De enquête³⁵ is door ruim 550 mensen ingevuld en in dit hoofdstuk zal ik de resultaten bespreken.

4.1 De geënquêteerden

Bijna alle deelnemers³⁶ zijn in het bezit van een autorijbewijs.³⁷ Tevens is driekwart van de deelnemers was in het bezit van een motorrijbewijs.³⁸ Toch wel opmerkelijk is dat 70% van alle deelnemers zowel in het bezit is van een auto als motorrijbewijs. Iets meer dan een kwart van de deelnemers³⁹ is alleen in het bezit van een autorijbewijs en de

³⁴ De enquête heb ik voor het overgrote gedeelte afgenomen via het on-line plaatsen van de enquête op www.studentenonderzoek.com. Om een zo breed mogelijk publiek van zowel motorrijders als automobilisten te bereiken heb ik via www.motor-forum.nl en www.autoweek.nl mensen gevraagd de enquête in te vullen.

³⁵ De enquête heb ik als bijlage 2 bij deze scriptie gevoegd.

³⁶ Van de ruim 550 mensen die de enquête hebben ingevuld is 80% man. De helft van de geënquêteerden is jonger dan 28. Van de overige 50 procent is 25% tussen de 28 en 35 en de oudste deelnemer is 62.

³⁷ 96,4 % is in het bezit van rijbewijs B, auto.

³⁸ 74 % is in het bezit van rijbewijs A, motor.

³⁹ 26,4 % is alleen in het bezit van een autorijbewijs.

overige 3,6 procent is alleen in het bezit van een motorrijbewijs. Van de deelnemers die zowel een auto als een motorrijbewijs hebben is een kwart onder de 25 jaar, de helft is tussen de 25 en 35 jaar.

Ruim driekwart van de geënquêteerden is momenteel in het bezit van een auto, daarnaast is 72% van de deelnemers in het bezit van een motorfiets. Iets meer dan de helft⁴⁰ van de deelnemers is in het bezit van zowel een auto als een motor.

De deelnemers met een motorrijbewijs zijn momenteel ook bijna allemaal in het bezit van een motor.⁴¹ Van de deelnemers die in het bezit zijn van een motor heeft meer dan helft⁴² een motor die men rekent tot de categorie sport/tour. Bijna één derde van de motorbezitters bezit een supersport motor. De overige motorbezitters zijn in het bezit van een chopper, costumbike, all road motor, off the road motor of een motorscooter.

Opvallend is dat toch heel veel mensen naast een autorijbewijs ook in het bezit zijn van een motorrijbewijs, en zelfs meestal ook een motor.

4.2 Gebruik van de auto en motor

Het overgrote deel van de deelnemers gebruikt hun motor en/of auto voor woon-werkverkeer.⁴³ Nog meer deelnemers⁴⁴ gebruiken hun motorvoertuig voor plezier. Vooral bij de motorrijders wordt vaak specifiek het recreatief rijden genoemd. Slechts 7 % van de deelnemers gebruikt hun auto of motor beroepsmatig.⁴⁵

Het overgrote deel van de motorbezitters gebruikt hun motorfiets naast recreatief gebruik ook voor het zogenaamde woon-werkverkeer. Hierbij is weinig verschil tussen het soort

⁴⁰ 52,3% heeft zowel een auto als een motor in zijn bezit ten tijde van de enquête.

⁴¹ Slechts 2,4 procent van de deelnemers met een motorrijbewijs heeft momenteel geen motor in zijn bezit.

⁴² Bijna 55% van de motorbezitters.

⁴³ 83,9%.

⁴⁴ Bijna 91 % van de deelnemers gebruikt hun motorvoertuig voor recreatief gebruik.

⁴⁵ Bijvoorbeeld als chauffeur of koerier.

motorfiets dat men bezit. In elk geval voor wat betreft de deelnemers van de enquête.⁴⁶

Van de gereden kilometers per jaar geven de deelnemers aan dat daarvan bijna 60 % wordt verreden aan woon-werkverkeer.

Bijna 30% van de deelnemers die hun voertuig gebruiken voor woon-werkverkeer geven aan dat zij dagelijks⁴⁷ in de file rijden. Wekelijks is dit ongeveer een kwart.⁴⁸ Maar gelukkig geeft het overgrote deel⁴⁹ aan dat zij slechts soms in de file staan tijdens het van of naar het werk rijden.

4.3 De wet en de gedragscode

Hoe zit het nu eigenlijk met de wetskennis van de verkeersdeelnemers. In de enquête werd zowel aan de motorrijders als aan de automobilisten gevraagd of het volgens de verkeersregels is toegestaan dat een motorrijder tussen een file doorrijdt.

Bij de automobilisten is er bijna sprake van een tweedeling. De helft van de deelnemers geeft aan dat het filerijden is toegestaan en 47 % geeft aan dat het volgens de verkeersregels niet mag en enkel wordt gedoogd. De overige 3 % geeft aan dat het volgens de verkeersregels verboden is.

Onder de motorrijders valt een bijna zelfde verdeling te maken. Bijna 49 % van de motorrijders is van mening dat je volgens de verkeersregels tussen een file door mag rijden. De helft is van mening dat het niet mag, en enkel gedoogd word en 1 procent van de motorrijders denkt dat je niet door de file mag rijden.

Een slechte score in mijn ogen. Slechts de helft van de geënquêteerden is dus op de hoogte van de juiste regelgeving. Gelukkig geven maar weinig mensen aan dat een motorrijder volgens hen niet tussen een file door mag rijden. Daarentegen geeft wel 91 %

⁴⁶ Van de sport/toer rijders gebruikt bijna 87% zijn motorfiets voor woon-werkverkeer. Onder de supersport rijders is dit 85%. Voor de chopper/costum rijders een percentage van bijna 70. voor de all road rijders bijna 90% en alle off the raod en motorscooter deelnemers gebruiken hun motor voor woon-werkverkeer.

⁴⁷ Indien de geënquêteerde aangeeft dagelijks in de file te rijden betekent dit dat hij meer dan 3 maal per week in een file terechtkomt.

⁴⁸ Wekelijks komt neer op 1 tot 3 maal per week in de file staan.

⁴⁹ 44 %.

van de automobilisten aan dat zij rekening houden met motorrijders indien zij tijdens file van rijstrook willen wisselen.

Bij de vraag of men op de hoogte is van de in § 2.3 besproken gedragscode voor filerijders 'Samenspel in de file' geeft bijna de helft aan niet bekend te zijn met deze gedragscode. 30 % van de deelnemers geeft aan wel bekend te zijn met de gedragscode en de overige 20 % geeft aan zowel bekend te zijn met de gedragscode als dat zij zich ook daadwerkelijk aan de spelregels als daarin gesteld houden.

Kijken we naar de mensen die aangeven dat zij dagelijks of wekelijks in de file rijden en wat hun bekendheid is met de gedragscode, dan komen we op een iets andere verdeling. Hier geldt een percentage van 58 % als het gaat om de bekendheid met de gedragscode. Ondanks dat het een klein verschil is zijn dus mensen die vaker in de file rijden iets beter op de hoogte van de gedragscode dan mensen die nauwelijks in de file rijden.

4.4 De automobilist in de file

Uit de enquête komt naar voren dat bijna de helft van de automobilisten een motorrijder eerder opmerkt tijdens het file rijden indien de motorrijder gebruik maakt van zijn richtingaanwijzer en/of alarmlichten. Een derde van de automobilisten geeft aan een motorrijder niet sneller op te merken indien hij gebruik maakt van zijn knipperlicht of alarmlichten tijdens het file-rijden.

Bijna tweederde van de automobilisten geeft aan dat zij het duidelijk vinden indien de motorrijder gebruik maakt van zijn richtingaanwijzer en/of alarmlichten. De automobilist zou dit als aanduiding zien dat de motorrijder de file aan het passeren is.

Als we echter terugkijken naar wat de gedragscode over het gebruik van richtingaanwijzers en alarmlichten vermeld lijkt dit elkaar tegen te spreken. De gedragscode zegt namelijk dat een motorrijder juist geen gebruik zou moeten maken van zijn richtingaanwijzers of alarmlichten als hij tussen de file doorrijdt. Dit zou namelijk

verwarring kunnen veroorzaken bij automobilisten.⁵⁰ Is het gebruik van richtingaanwijzers of alarmlichten nu juist wel of niet duidelijker?

Ook heb ik gevraagd naar de reactie van de automobilist als hij in de file staat en er komt een motorrijder tussen de file doorgereden. Bijna de helft gaf als antwoord dat er een gedachte in de zin van 'zat ik maar op de motor' door het hoofd gaat. Driekwart van de automobilisten geeft aan dat zij de motorrijder, indien mogelijk, zoveel mogelijk ruimte zal geven om te kunnen passeren.⁵¹

Zeer positieve antwoorden in mijn ogen. Helaas zijn er natuurlijk altijd mensen die er anders over denken. 6 % van de deelnemende automobilisten vindt dat de meeste motorrijders te hard de file passeren en 3 % schrikt ook daadwerkelijk als er een motorrijder passeert.⁵² Helaas is er ook één persoon zo eerlijk geweest om aan te geven dat hij de doorgang zal blokkeren voor eventueel andere filerijders.

Op de vraag of de geënquêteerde op een warme dag zijn portier open zou zetten in een file ter verkoeling antwoord 95 % negatief. Mijn persoonlijke ervaring is dat het openzetten van portieren eigenlijk alleen gebeurt indien er een brug openstaat. Veel automobilisten maken dan van de gelegenheid gebruik even de benen te strekken of bootjes te kijken. Voor motorrijders kan dit echter zeer gevaarlijk zijn omdat zij juist dan vooraan bij de slagbomen gaan staan.

Tot slot heeft één geënquêteerde aangegeven dat hij wel eens een motorrijder tijdens het passeren van een file heeft aangereden. Een klein percentage⁵³ geeft aan wel eens bijna een aanrijding te hebben gehad met een motorrijder tijdens het file-rijden, maar dat hij de motorrijder nog net op tijd zag en dus een aanrijding werd voorkomen. De overige deelnemers hebben gelukkig nog nooit een motorrijder die de file aan het passeren was aangereden.

⁵⁰ Zie § 2.3.1 bij de vierde spelregel.

⁵¹ Dit komt overeen met de spelregels voor automobilisten in de gedragscode. Zie § 2.3.2.

⁵² Daarbij is niet bekend wat de oorzaak van deze schrikreactie is. Te denken valt aan bezig zijn met andere dingen, te hard rijdend of opmerkelijk gedrag van de motorrijder.

⁵³ 3,6 %.

4.5 De motorrijder in de file

De meeste motorrijders maken alleen buiten de echte wintermaanden om gebruik van hun motor.⁵⁴ Slechts een kwart van de motorrijders die de enquête hebben ingevuld rijdt het hele jaar door.

Tijdens het filerijden gebruikt slechts éénderde van de motorrijders zijn richtingaanwijzer of alarmlichten om aan te geven dat hij de file aan het passeren is. De overige tweederde van de motorrijders maakt geen gebruik van zijn richtingaanwijzer of alarmlichten. In grote mate stemt het gedrag van de motorrijder derhalve overeen met het hieromtrent gestelde in de gedragscode.

Hoe gedragen de meeste motorrijders zich nu als ze in een file belanden? Gaan ze tussen de file doorrijden of blijven er toch ook motorrijders gewoon in de filerijden. De meeste motorrijders⁵⁵ kiezen er toch voor om tussen de file door te gaan rijden. Slechts iets meer dan 10 procent van de geënquêteerden geeft aan zijn snelheid aan te passen aan de rest van de file.

De meeste motorrijders kiezen indien zij wel tussen de file doorrijden voor de juiste positie op de weg. Namelijk op een tweebaansweg door het midden en op een weg met 3 of meer rijstroken, tussen de twee meest linker gelegen rijstroken.⁵⁶ Toch geeft ook een klein deel aan dat zij een file passeren zoals het op dat moment voor hen het beste uitkomt of over vlucht- en/of redresseerstrook.⁵⁷

Ruim 60 % van de deelnemers geeft aan tussen een file door te rijden met een snelheidsverschil tussen de motorrijder en het overige verkeer van tussen 10 en 20 km/u. Een kleine 17 % passeert een file met een snelheidsverschil van minder dan 10 km/u en een zelfde percentage rijdt met een snelheidsverschil van tussen de 20 en 30 km/u.

⁵⁴ Dit is de periode maart tot en met oktober.

⁵⁵ Bijna 70 %.

⁵⁶ In bij de gevallen kiest 80 % van de motorrijders voor deze manier van file-rijden.

⁵⁷ Voor 'wat uitkomt' bedraagt dit percentage 13 % en 1 % kiest toch voor de vlucht- en/of redresseerstrook.

Slechts een zeer klein deel passeert de file met een hoger snelheidsverschil.⁵⁸ De gedragscode adviseert een snelheidsverschil van niet meer dan 10 km/u.⁵⁹ Dit wil echter niet zeggen dat een snelheidsverschil van tussen de 10 a 20 km/u te hoog is. Maar het is wel een belangrijk punt waar ook de rechter naar kijkt in zijn afwegingen met betrekking tot de verdeling van de schade ex artikel 6:101 BW.

Tot slot geeft ook gelukkig het grootste deel van de geënquêteerden motorrijders aan dat zij nog nooit door een auto zijn aangereden tijdens het tussen de file doorrijden.⁶⁰ Een kwart van de motorrijders geeft echter wel aan wel eens bijna te zijn aangereden. Hierbij geeft de motorrijder aan zelf nog net op tijd te hebben kunnen stoppen. Helaas is de overige 5 % van de motorrijders wel eens in aanrijding geweest met een automobilist tijdens het filerijden. Of de motorrijder heeft zich onderuit geremd als gevolg van een van rijstrook wisselende auto maar heeft daarbij de auto niet geraakt. Uit verder navraag bij deze deelnemers bleek dat de schade over het algemeen mee viel en beperkt bleef tot blikshade en lichte lichamelijke kneuzingen.

4.6 Samenvattend

Als we de enquêteresultaten naast de eerder besproken wet- en regelgeving, jurisprudentie en gedragscode leggen komen een aantal dingen naar voren.

Allereerst dat een groot deel van de mensen niet weet wat wel of niet mag volgens de wet. Veel mensen denken dat het tussen de file doorrijden in beginsel verboden is maar dat het gedoogd wordt. Dit is dus de grootste misvatting. Voor iets wat niet bij wet is verboden kan ook geen sprake zijn van een gedoogbeleid.

Verder is het moeilijk iets te zeggen over het wel of niet gebruiken van richtingaanwijzers en/of alarmlichten door de motorrijder tijdens het filerijden. De gedragscode geeft aan dat je het beter niet kunt doen als motorrijder om verwarring te

⁵⁸ Dit percentage ligt op iets meer dan 3 % van de deelnemers.

⁵⁹ Zie § 2.3.1, de eerste spelregel voor motorrijders.

⁶⁰ Bijna 70 % geeft aan nooit in aanraking te zijn geweest met een automobilist tijdens filerijden.

voorkomen. De meeste motorrijders doen het ook niet, maar veel automobilisten geven aan dat zij het juist wel duidelijker vinden en dat ze een motorrijder eerder opmerken.

Goed om te constateren is in elk geval dat mensen die dagelijks tot wekelijks in de file rijden verhoudingsgewijs beter bekend zijn met de gedragscode. Een vraag die achteraf gezien ontbrak in de enquête was hoe men bekend is geworden met deze gedragscode. Heeft de flyeractie van de MAG hiertoe bijgedragen of heeft het een andere oorzaak? Helaas zal deze vraag in deze scriptie onbeantwoord blijven.

Een andere belangrijke uitkomst is dat het merendeel van de motorrijders een file passeert met een snelheidsverschil van tussen de 10 a 20 km/u. De gedragscode geeft een snelheidsverschil aan van niet meer dan 10 km/u. De rechter heeft niet expliciet een bepaalde snelheid genoemd, alleen dat deze afhangt van de omstandigheden van het geval. Een snelheidsverschil van niet meer dan 10 km/u geeft minder kans op onzorgvuldig rijgedrag als de rechter bezig is met de verdeling van de schade in de zin van artikel 6:101 BW. Dat wil echter niet zeggen dat een snelheidsverschil van 15 km/u per definitie zorgt voor toerekening van een groter deel van de schade aan de motorrijder.

In elk geval positief om te constateren dat veel automobilisten die in de file staan denken 'zat ik maar op de motor' indien er een motorrijder passeert. En dat het merendeel in elk geval goedwillend is en een motorrijder, indien mogelijk en tijdig opgemerkt, zoveel mogelijk ruimte gunt om te kunnen passeren.

Tot slot heb ik in bijlage 3 bij deze scriptie een aantal opmerkingen, die geënquêteerden naar aanleiding van de enquête hebben gegeven, opgenomen.

5. Aanbevelingen

Tot slot van deze scriptie zal ik, al het hiervoor besprokene in oogschouw nemend, een aantal aanbevelingen doen. Deze aanbevelingen zullen naar mijn mening ertoe bijdragen om de bekendheid van de wet- en regelgeving te vergroten. Onder andere met hulp van de gedragscode voor filerijders 'Samenspel in de file'. Indien meer mensen bekend zijn met de juiste regelgeving en de bepalende factoren voor de rechter, zullen meer mensen zich hier ook naar gedragen.

Naar mijn mening treft het geen aanbeveling een expliciete regel in de wet omtrent het filerijden op te nemen.

Er is momenteel geen verkeersverbod, naar mijn mening is dit ook niet wenselijk. Zoals de Engelsen al aangeven, de motor is juist bij uitstek het voertuig om de verkeersdrukte te ontkomen maar ook om deze te verminderen. Een verbod zou betekenen dat ook de motorrijder moet aansluiten in de file. Ondanks de praktische punten als koeling van motor en mens is een langere file niet de oplossing.

Ook een expliciete regeling in de wet over filerijden treft naar mijn mening geen aanbeveling. Er zijn te veel variabele factoren die bij een ongeval meespelen. Een wettelijke regel kan nooit al deze omstandigheden omschrijven en beoordelen.

Een handhaving van de huidige regelgeving treft mijn voorkeur. Echter in de rechtspraak zou naar mijn mening wel expliciet kenbaar moeten worden gemaakt welke factoren van belang zijn bij een ongeval. Met name de factoren die bij de toerekenbaarheid van de schade ex artikel 6:101BW aan bod komen zijn van belang. Mogelijk dat de rechter in de toekomst een verwijzing zou kunnen maken naar hetgeen in de gedragscode wordt voorgesteld. Als we immers kijken naar de uitspraken van de rechter die aan de orde zijn gekomen, komen alle factoren die van belang zijn met betrekking tot de toerekenbaarheid van de schade aan de orde in de gedragscode. Een expliciete verwijzing is daarbij denk ik niet noodzakelijk. Een duidelijke uiteenzetting van de van belang zijnde factoren, met name wat de snelheid en het gedrag van de motorrijder betreft, zijn daarbij al een stap in

de goede richting. Een expliciete verwijzing naar de gedragscode zou daarentegen wel gelijk duidelijkheid scheppen omtrent het gedrag en een normerende werking aan de gedragscode toekennen.

Mogelijk zou de rechter ook de vraag nog kunnen beantwoorden in hoeverre het bedrijfsgefahr een rol kan spelen bij aanrijdingen tussen motorrijders en automobilisten. Het gewicht en de massa van een auto is vele malen groter dan dat van een motor. Een aanrijding tussen een auto en een motor levert dan ook vaak veel en ernstige (letsel)schade op bij een motorrijder. De rechter (en de wetgever) zou de motorrijder als 'zwakkere' verkeersdeelnemer kunnen aanmerken, iets wat in Engeland al gebeurt. Zoals voor volwassen fietsers en voetgangers⁶¹ nu al het geval is, zou dan mogelijk voor een motorrijder ook een 50 %- regel ontwikkelt kunnen worden.⁶²

Als eerste aanbeveling stel ik voor om bij de basis te beginnen: de rijopleiding. Om zowel automobilisten als motorrijders bewust te maken van de regels zou men reeds tijdens de theorie- en rijlessen moeten beginnen. Tot op heden wordt er zowel voor motorrijders als automobilisten geen aandacht besteed aan het 'filerijden' tijdens de opleiding voor het behalen van het rijbewijs.

Tijdens de autorijlessen zou expliciet aan bod moeten komen dat het filerijden bij wet niet verboden is en dat je er volgens de rechter rekening mee moet houden dat het gebeurt. Een automobilist moet worden aangeleerd dat hij te allen tijde oplettend moet zijn op motorrijders. Oplettendheid met betrekking tot overstekende voetgangers en door rood rijdende fietsers wordt ook besproken, dus waarom niet tussen de file doorrijdende motorrijders?

⁶¹ HR 28 februari 1992, NJ 1993, 556 CJHB (IZA/Vrerink), HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720 CJHB (Ingrid Kolkman) & HR 31 mei 1991, NJ 1991, 721 CJHB (De Backer/Van Uitregt).

⁶² De automobilist zal in beginsel, wegens verwezenlijking van het aan een auto verbonden gevaar, voor 50 % aansprakelijk zijn indien hij overmacht niet aannemelijk heeft gemaakt, maar er wel een fout van de motorrijder is, zonder dat evenwel sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Ten aanzien van de overige 50 % is in beginsel beslissend in hoeverre de – foutieve- gedragingen van de auto- en de motorrijder tot de schade hebben bijgedragen.

Tijdens de motorrijlessen zou het filerijden ook aan bod moeten komen. Wat mag wel, wat mag niet? Waar kun je het beste rijden indien je tussen de file doorrijdt? Met welke snelheid kun je dit het beste doen? Wat zijn de gevaren en waar moet je rekening mee houden? Sinds een aantal jaren moet men voor het behalen van het motorrijbewijs een apart theorie-examen afleggen. Dit theorie-examen is momenteel vooral afwijkend als het gaat om de positie op de weg. Naar mijn mening kan men gemakkelijk de 'regels' met betrekking tot het filerijden in de theorie opnemen. Voorts zou het leerzaam zijn om tijdens de motorrijlessen eens in een file te belanden. Zo kan de motorrijder is spé onder begeleiding en instructie van zijn instructeur leren hoe door de file te rijden. Nu is het over het algemeen zo dat er tijdens de lessen geen aandacht aan wordt besteed. Het is in elk geval niet toegestaan om tijdens je examen tussen een file door te rijden. Indien er al aandacht aan het onderwerp 'filerijden' wordt besteed tijdens de rijopleiding worden in elk geval de nieuwe automobilisten en motorrijders van de juiste informatie voorzien.

Als tweede aanbeveling kom ik bij de bekendheid met de juiste verkeersregelgeving. Ook al zouden we de volgende generatie automobilisten en motorrijders de kennis bij aanvang leren, de huidige generatie dient ook op de hoogte te zijn van de regels en gebruiken betreffende het filerijden. Zoals onder andere uit de enquête naar voren komt zijn nog te veel mensen niet bekend met het feit dat het tussen een file doorrijden door een motorrijder geen verkeersovertreding is. De Nederlandse overheid zou meer moeten doen om dit van algemene bekendheid te maken. De rechter heeft al aangegeven dat het gebeurt en dat men er derhalve rekening mee moet houden. Maar toch ontbreekt het nog aan die bekendheid. Mogelijk zou dit kunnen door promotie campagne's van de Motorrijders Actie Groep, zoals zij reeds in 2003 gedaan hebben. Maar ook een reclamespot van Postbus 51 is daarbij een mogelijkheid, zoals ook een aantal geënquêteerden heeft geopperd.

De bovenstaande aanbevelingen zouden mijns inziens voldoende moeten zijn om alle weggebruikers van de juiste regelgeving op de hoogte te stellen. Ik denk niet dat het wenselijk is de motorrijder bij wet een bijzondere of afwijkende positie toe te kennen. Echter daaraan doet niet af dat een motorrijder van de voordelen van zijn voertuig gebruik moet kunnen maken, maar wel binnen de maatstaven van redelijkheid en billijkheid.

Literatuur

Department for Transport, The Government's Motorcycling Strategy, February 2005;

A.M. Durieux, Commentaar Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990, Band 2, gezamenlijke uitgave van S. Gouda Quint, D. Brouwer & Zoon, Deventer en Elsevier bedrijfsinformatie bv, 's-Gravenhage;

Raad voor het binnenlands bestuur, Advies over voorontwerpen RVV 1990 en BAWB, 30 januari 1989;

mr. P.N. van Regteren Altena, bindend advies van 22 januari 2002, *VR* 2002/164;

Stb 1990, 459.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Verkeersveiligheid: van onderzoek naar relaisatie, Leidschendam 2000

Jurisprudentie

Kantongerecht 's-Hertogenbosch, 6 januari 2000, *PRG* 2000/5528
Kantongerecht Zwolle, 27 januari 2000, nr. 1999.0154, *VR* 2000/163
Kantongerecht Assen, 12 maart 2003

Hof Den Haag, 18 april 2000, *VR* 2001/122
Hof Amsterdam, 8 juni 2000, *VR* 2001/173
Hof Den Haag, 16 januari 2001, *VR* 2002/53 en *VR* 2003/30

Gerechtshof Leeuwarden, 12 november 2003, WAHV 03/00424, LJN: AO0788

Pol. Antwerpen (6^e k.) 20 juli 2003, *Verkeersrecht* 2003, afl. 8, 293.
Pol. Brussel (6^e k.) 6 december 2000, *Verkeersrecht* 2001, afl. 7, 217, met noot M. Coltura
Corr. Brussel (46^e k.) 10 november 2000, *Verkeersrecht* 2001, afl. 7, 218, met noot M. Coltura

Bijlage 1

‘Samenspel in de file - Gedragscode voor filerijders’

Samenspel in de file - gedragscode voor filerijders

Files kosten de automobilist veel tijd. Nog meer tijd kost het wanneer motorrijders in dezelfde lange rij moeten aansluiten, of wanneer motorrijders in plaats van de motor ook voor de auto zouden kiezen. Door motorrijders ruimte en aandacht te geven, profiteert de automobilist ook. Hoe ruimte en aandacht voor motorrijders kan worden gegeven en welke spelregels daarbij voor weggebruikers gelden, is vastgelegd in een gedragscode. Als uitgangspunt geldt: door samenspel gaat het sneller en veiliger!

Om meerdere redenen heeft een motorrijder baat bij het passeren van een file van stilstaande of langzaam rijdende auto's. Eén ervan is van levensbelang: zijn veiligheid. Zonder kreukelzones, bumpers en airbags is een motorrijder die achter een rij auto's staat opgesteld zeer kwetsbaar bij kop-staart-botsingen. Daarnaast kan de koeling van mens en techniek in de knel komen.

Sinds 1991 is het niet meer verboden voor een motorrijder om langzaam tussen de file door te rijden. Omdat passeren op vele manieren mogelijk is, zijn er spelregels afgesproken over hoe een motorrijder een autofile passeert. Voordelen: u kunt beter elkaars gedrag inschatten en via 'samenspel' kunt u irritatie en ongevallen zoveel mogelijk voorkomen. Deze spelregels vormen samen een gedragscode, die door de belangrijkste organisaties op het gebied van verkeersveiligheid wordt ondersteund.



spelregels motorrijder

Ook motorrijders moeten zich aan een aantal spelregels houden als ze een file auto's inhalen. In het algemeen moet er rekening mee worden gehouden dat motorrijders relatief slecht zichtbaar zijn voor automobilisten en dat automobilisten de snelheid van de motor slecht inschatten.

1. Gepaste snelheid

Rijd rustig tussen de file door. dat wil zeggen dat het snelheidsverschil tussen de motor en de auto die u passeert, niet meer mag zijn dan 10 km/u. Houd deze vuistregel aan bij iedere auto die u passeert. Hoge snelheidsverschillen zijn de belangrijkste bron van irritatie bij automobilisten en zorgen voor gevaarlijke schrikreacties.

2. Wees alert op onvoorzichtig gedrag

Twee belangrijke manoeuvres waarvan motorrijders hinder ondervinden, zijn:

- bij gaten in de file: automobilisten die opeens van rijstrook wisselen;
- bij warm weer: openstaande portieren van auto's.

3. Meerdere motorrijders

Als met meerdere motoren wordt gereden, houd dan ook het hoofd koel en rij rustig achter elkaar tussen de file door. Houd onderling minstens een afstand van twee auto's aan. Kies voor dezelfde doorgang.

4. Naderen file

Bij het naderen van een file houdt u via de spiegels rekening met achterop komend verkeer dat niet tijdig snelheid vermindert. Verminder zelf geleidelijk aan de snelheid en waarschuw achterop komend verkeer met alarmlichten (of remlicht). Om verwarring bij automobilisten te voorkomen gebruikt u geen richtingaanwijzers of alarmlichten als u tussen de file doorrijdt. Bij snelwegen met meer dan twee rijstroken, kiest u positie tussen de twee meest linkse rijstroken.

5. Stoppen in de file

Als u als laatste in de file staat, gebruik dan alarmlichten of remlicht om duidelijk aan te geven dat u met uw motor achter de file staat. Soms merken automobilisten wel de file op, maar niet de motor achter de file. Houd voldoende afstand van de voorganger en probeer zo mogelijk in te voegen tussen de wachtende auto's. Daar is het veiliger.

6. Einde file

Zodra de file weer op gang komt, voeg dan in op de rijstrook tussen de auto's. Gebruik hierbij tijdig - dus voor het invoegen - de richtingaanwijzer.

spelregels automobilist

Aandacht en ruimte voor motorrijders kunt u op de volgende wijze geven:

1. Bekijk het verkeer achter u

Motorrijders worden door automobilisten vaak over het hoofd gezien. Regelmatig gebruik van uw spiegels is een hulpmiddel om tijdig rekening te houden met achteropkomend verkeer. Dit geldt ook voor stilstaand fileverkeer waarbij de automobilist geneigd is zijn aandacht te verleggen (agenda, telefoon). Een blik naar achteren is vaak het verschil tussen onopgemerkt een ongeval krijgen of er goed vanaf komen door te ontwijken of anders te reageren.

2. Gebruik het midden van de rijstrook

Achteropkomende motorrijders hebben doorgaans voldoende ruimte om te passeren als u over het midden van uw rijstrook rijdt. Motorrijders passeren in principe tussen de rijstroken in, vlak langs de onderbroken streep. Natuurlijk helpt het als u ze wat meer ruimte biedt door naar rechts uitte wijken als u op de rechterstrook zit, of naar links als u op linkerstrook rijdt.

3. Wisselen van rijstrook?

Automobilisten die van rijstrook wisselen zonder op het achterliggende verkeer letten, vormen voor motorrijders de meest gevaarlijke bedreiging. Kijk als automobilist altijd vóór het wisselen van strook in de spiegel en denk daarbij ook aan motoren die - soms in de dode hoek van uw spiegel - tussen de achterliggende file kunnen rijden en waarschuw het achterop komend verkeer door richting aan te geven.

4. Alleen bij noodzaak portier openen

Een file op een warme dag betekent dat automobilisten of passagiers wel eens een portier openzetten. Voor een motorrijder kan dit ernstige gevolgen hebben. Open tijdens een rit alleen het portier als het noodzakelijk is. Kijk in ieder geval altijd van tevoren of er geen achterliggers zijn die u gaan passeren. Voor verkoeling gebruikt u ramen of airconditioning.

De gedragscode is een dringend advies en is geen wettelijke regeling. U kunt er geen rechten aan ontleen. Houdt een partij zich niet aan de gedragscode, dan betekent dit niet dat deze partij automatisch aansprakelijk is bij een ongeval. De gedragscode bestaat uit spelregels voor de automobilist én voor de motorrijder (zonder zijspan) en is alleen bedoeld om toe te passen bij stilstaand of langzaam rijdend verkeer op de Nederlandse snelwegen.

Waar mag een motorrijder niet rijden?

Het passeren van de file is in principe toegestaan. Bij het inhalen moet u er wel rekening mee houden dat u geen gebruik maakt van:

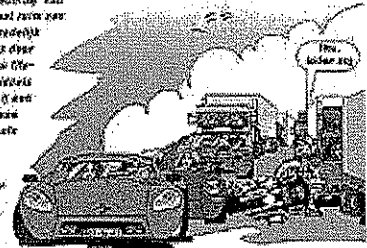
- vluchtstrook: de strook uiterst rechts van de rijbaan, bedoeld voor hulpverlening.
- redresseerstrook: de asfaltstrook tussen de linker rijstrook en de linker vangrail; hier ligt veel vuil.
- doelgroepstrook: weggedeelten bedoeld voor bussen, vrachtverkeer of trams.
- verdrijvingsvlak: vlak met schuine strepen (bij overgang naar minder rijstroken).
- puntstuk: witte wegmarkering (ook wel 'taartpunt' genoemd).

Bindend advies van verzekeraars

Motorrijder niet schuldig aan fileongeval

De gedragscode 'de file overstijgt' van het Motorplatform bestaat nu uit 100. De gedragscode is een goede richtlijn en wordt steeds meer erkend als regel. Dit artikel is de gedragscode van het Motorplatform met betrekking tot de fileongevallen.

De gedragscode is een initiatief van het Landelijk Motorplatform, bestaande uit: Korps Landelijke Politiediensten, Politie Instituut Verkeer en Milieu, Regiopolitie Amsterdam/Amstelland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, Motorrijders Actie Groep, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, Rijksdienst voor het Wegverkeer, ANWB, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, RAI, BOVAG, 3VO, CBR, Traffic Test en Arrondissementsparket Amsterdam.



De filegedragscode wordt inmiddels door juristen en verzekeraars erkend als een goede richtlijn. Klik [hier](#) en lees een artikel van Harry Beugelink (voorzitter Motorplatform) over het Bindend Advies wat hier het gevolg van is.

De gedragscode is een initiatief van het Landelijk Motorplatform, bestaande uit: Korps Landelijke Politiediensten, Politie Instituut Verkeer en Milieu, Regiopolitie Amsterdam/Amstelland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, Motorrijders Actie Groep, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, Rijksdienst voor het Wegverkeer, ANWB, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, RAI, BOVAG, 3VO, CBR, Traffic Test en Arrondissementsparket Amsterdam.

Bijlage 2

Enquête 'Motorrijders en automobilisten in de file'

Motorrijders en Automobilisten in de file

Sinds jaar en dag lijkt het een grote ergernis voor automobilisten als ze in de file staan en er komt weer eens een motor tussendoor geslingerd. Maar mag dat zomaar?

Met deze enquête wil ik graag inzicht krijgen in de inzichten van zowel automobilisten als motorrijders als het gaat om filerijden.

De uitkomst van deze enquête gebruik ik voor mijn afstudeerscriptie. Ik probeer er achter te komen in hoeverre automobilisten en motorrijders op de hoogte zijn van de verkeersregels met betrekking tot het filerijden en wat hun gedrag is tijdens het filerijden.

Ik hoop dat u zo vriendelijk wilt zijn de enquête volledig in te vullen (ook als het onderdeel niet op u van toepassing is graag 'nvt' invullen).

Mocht u te zijner tijd de uitslag van de enquête willen weten en/of de juiste verkeersregels met betrekking tot het filerijden willen weten, dan verzoek ik u uw e-mail (vraag 31) in te vullen.

Bij voorbaat hartelijk dank,

Brenda Alsemgeest

1. Wat is uw leeftijd?

2. Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw

3. Bent u?

- In loondienst
- Zelfstandige ondernemer
- Werkeloos of werkzoekend
- Scholier of student
- Anders:

4. Bent u in het bezit van een rijbewijs?

- Ja
- Nee

5. Zo ja, in het bezit van welk rijbewijs bent u? (meerdere opties mogelijk)

- Auto (B)
- Motor (A)
- Vrachtwagen/Bus (C/D)

6. In welk jaar/jaren heeft deze behaald?

Auto:.....

Motor:.....

Vrachtwagen/Bus:.....

7. Bent u in het bezit van een auto of motorfiets? (ook lease auto en/of motor)

(meerdere opties mogelijk)

- Auto
- Motorfiets
- Nee

8. Hoe lang rijdt u al ?

Auto:..... jaar

Motor:jaar

9. Welk voertuig schafte u als allereerste aan?

- Auto
- Motorfiets
- Nvt

10. Indien u in het bezit bent van een motorfiets, welk soort motorfiets heeft u?

(indien u meerdere motorfietsen bezit graag de meest gebruikte aanvinken)

- Sport / Tourmotor
- Supersport
- Off the road
- Scooter
- Chopper / Costum
- All Road
- Nvt

11. Gebruikt u uw auto/motor voor? (meerdere opties mogelijk)

- Woon- werk verkeer
- Recreatie
- Werk (bv. chauffeur)
- Anders, nl.

12. Rijdt u regelmatig in de file?

- Dagelijks (meer dan 3 maal in de week)
- Wekelijks (1 tot 3 maal in de week)
- Soms
- Nooit

13. Hoeveel kilometer rijdt u ongeveer per jaar?

Met de auto:

- Minder dan 4.000 km
- Tussen de 4.000 en 8.000 km
- Tussen de 8.000 en 15.000 km
- Meer dan 15.000 km
- Nvt

Met de motor:

- Minder dan 4.000 km
- Tussen de 4.000 en 8.000 km
- Tussen de 8.000 en 15.000 km
- Meer dan 15.000 km
- Nvt

14. Hoeveel kilometer daarvan is woon-werk verkeer?

- Niets
- Helft
- Volledig
- Kwart
- Driekwart
- Nvt

Met betrekking tot automobilisten

15. U rijdt met uw auto in de file. Een motorrijder passert u tussen de file door.

Wat is uw reactie daarop? (meerdere opties mogelijk)

- U schrikt
- U irriteert zich omdat u in de file rijdt/staat
- U vindt dat de meeste motorrijders te hard de file passeren
- U denkt 'zat ik maar op de motor'
- U geeft de motorrijder zoveel mogelijk ruimte om te kunnen passeren als u hem tijdig opmerkt
- U blokkeert de doorgang voor andere motorrijders
- Nvt

16. Op een warme dag staat u in de file met uw auto. Zet u uw portier open voor verkoeling?

- Ja
- Nee
- Nvt

17. U rijdt in de file met uw auto en u wilt van rijstrook wisselen. Houdt u daarbij bewust rekening met eventueel door de file rijdende motorrijders?

- Ja
- Nee
- Nvt

18. Mag de motorrijder volgens de verkeersregels door de file doorrijden?

- Ja
- Nee
- Nee, dit wordt enkel gedoogd
- Nvt

19. Merkt u een motorrijder in de file eerder op indien deze zijn richtingaanwijzer of alarmlichten voert?

- Ja
- Nee
- Geen mening
- Nvt

20. Indien een motorrijder tijdens het passeren van de file zijn richtingaanwijzer of alarmlichten voert vind u dit dan?

- Verwarrend; u weet niet wat de motorrijder van plan is
- Duidelijk; u maakt hieruit op dat de motorrijder de wile aan het passeren is
- Geen mening
- Nvt

21. Heeft uw wel eens een motorrijder tijdens het passeren van de file aangereden?

- Nee
- Ja
- Bijna, ik zag de motorrijder nog net op tijd
- Bijna, de motorrijder stond nog net op tijd stil
- Nvt

Met betrekking tot motorrijders

22. In welke maanden gebruikt u uw motorfiets het meest? (meerdere opties mogelijk)

- | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| <input type="radio"/> Januari | <input type="radio"/> Mei | <input type="radio"/> September |
| <input type="radio"/> Februari | <input type="radio"/> Juni | <input type="radio"/> Oktober |
| <input type="radio"/> Maart | <input type="radio"/> Juli | <input type="radio"/> November |
| <input type="radio"/> April | <input type="radio"/> Augustus | <input type="radio"/> December |

23. U beland als motorrijder in een file (< 60 km/u). Hoe gedraagt u zich?

- Ik pas mijn snelheid aan aan de rest van de file
- Ik ga tussen de file doorrijden
- Ik rij alleen tussen de file door als ik op de snelweg rij
- Nvt

24. Indien u tussen de file doorrijdt met de motor, voert u?

- Alarmlichten
- Knipperlicht
- Niets
- Nvt

25. Indien u tussen de file doorrijdt, met welk snelheidsverschil passeert u de file dan?

- Met minder dan 10km/u
- Tussen de 10 en 20 km/u
- Tussen de 20 en 30 km/u
- Met meer dan 30 km/u
- Nvt

26. Tijdens het filerijden passeert u de automobilisten?

- Door het midden (indien er sprake is van een 2-baansweg)
- Tussen de twee meest linkse rijstroken (indien er sprake is van meer dan twee rijstroken)
- Tussen de twee meest rechtse rijstroken (indien er sprake is van meer dan twee rijstroken)
- Links of rechts over de vluchtstrook/ redresseerstrook
- Wat uitkomt
- Nvt

27. Bent u wel eens door een automobilist aangereden tijdens het file rijden?

- Ja
- Nee
- Bijna, maar ik stond net op tijd stil
- Nee, maar hebt mij wel eens onderuitgeremd als gevolg van een van rijstrook wisselende Automobilist
- Nvt

28. Mag u als motorrijder volgens de verkeersregels door de file rijden?

- Ja
- Nee
- Nee, dit wordt enkel gedoogd
- Nvt

Algemeen:

29. Bent u op de hoogte van de gedragscode voor filerijders “Samenspel in de file” van het landelijk Motorplatform?

(<http://www.motorplatform.nl/samenspelindefile.htm>)

Ja

Ja, en ik houdt me daar ook aan

Nee

30. Heeft u nog aanvullende opmerkingen:

31. Uw e-mail adres:

Hartelijk dank voor het invullen van deze enquête!

Bijlage 3

Opmerkingen van geënquêteerden

Bijlage 3 Opmerkingen van geënquêteerden

Veel automobilisten houden geen rekening met motorrijders die door de file rijden.

M.b.t. vraag 28: 'volgens de verkeersregels' De rechter/jurisprudentie staat boven deze verkeersregels toch? Dan mag het toch wel? toch? toch?

Ik ben mij ervan bewust dat je als motorrijder bij het door de file rijden alarmlichten dient te voeren. Mijn motor heeft als vele andere motoren echter geen alarmlichten. De optie om dan 1 knipperlicht aan te zetten vind ik verwarrend. Vandaar dat ik zonder waarschuwingslichten rij. De gewone verlichting staat wel altijd aan.

Snelheid tussen de file door varieert nogal: als er veel ruimte is en een overzichtelijke file gaat het meestal wat harder dan een krappe file.

Er zit verschil tussen file rijden waarin de auto's stil staan en waarin de auto's zachtjes rijden. In de eerste situatie voel ik mij als motorrijder veiliger dan in de tweede situatie. In de tweede situatie gaan automobilisten ook meer van strook wisselen. Als ik in de auto rijdt ben ik extra alert op motorrijders. Juist in de file.

Ik rij al jaren file en moet zeggen dat op de stukken die ik rijdt er redelijk veel oplettendheid is bij automobilisten, op een uitzondering na. Door ervaring zie je vreemde situaties snel aankomen en kan er alert op reageren. Stuur meestal de lege weggedeelten in omdat dat de gevaarlijkste situaties kunnen opleveren ivm wisselen van rijstrook.

Ik heb geen alarmlichten en vind knipperlichten verwarrend. Op de A2 baal ik vaak van die aardige automobilisten die vertikken om ruimte te geven. Lijkt of ze niet weten dat we ertussen door mogen mits rustig gereden!

De gedragscode is een beperking van de rechten van de motorrijder; de maximum snelheid op snelwegen is 120 (tenzij anders aangegeven via <matrix->borden) en de filerichtlijn beperkt deze. Bij ontbreken filerichtlijn EN verplicht en nageleefd rechts op rijstrook houden zou links passeren meer voor de hand liggen. Heropvoeding van sommige automobilisten zou soms geen kwaad kunnen maar in het algemeen wordt in fileverkeer het gezonde verstand dikwijls ruim voorrang geboden. Wat mij wel opvalt is dat recreatieve filerijders dikwijls agressiever en minder begripvol reageren dan de dagelijkse woonwerk file-gangers en -GANGSTERS.

Automobilisten lijken zich toleranter te gaan gedragen tegenover motorrijders in de file.

Het feit dat ik op motorrijders let tijdens het rijden komt voornamelijk doordat ik zelf ook rij. Ik erger me (als motorrijder) aan onoplettende automobilisten op de snelweg.

Als ik zelf met de auto in de file sta vind ik het wel vervelend als een motorrijder erg hard of over de vluchtstrook de file voorbij gaat. Op een van mijn motoren zitten

trouwens geen alarmlichten dus overdag doe ik dan tijdens het file passeren mijn grootlicht aan om op te vallen.

Een gedragscode noem ik min of meer een regel. Vandaar mijn ja dat motorrijders volgens de verkeersregels door de files mogen rijden.

Het blijft altijd een welles/nietes probleem. Aan beide kanten zijn er rotte appels aan de boom. Het gaat ook om waarden en normen.

Vraag 25: afhankelijk van de situatie (ruimte op de weg) ligt het snelheidsverschil tussen 5 en 20 km/u.

Een file heet een file als de snelheid van de voertuigen beneden de 40 km/u ligt. Daarboven heet 't langzaamrijdend verkeer (waarbij je als motorrijder niet meer in mag halen).

Afspraak is dat motorrijders tussen de twee linkerbanen doorrijden. Wij motorrijders moeten ons door aan houden om onoverzichtelijke situaties te voorkomen en automobilisten niet onnodig te irriteren. Heb zelf zelden probleem met automobilisten.

De overheid zou onderhand wel eens een Postbus51 campagne omtrent dit filerijden mogen maken. [...]er nog steeds motorrijders worden uitgekafferd door boze automobilisten omdat deze laatste denken dat het niet mag.

Met warm weer in de auto zet ik de airco aan en laat ik dus de ramen dicht.

Vraag 29 moet eigenlijk zijn: Ik PROBEER me daar aan te houden. Omstandigheden geven wel eens wat meer of minder ruimte om af te wijken (snelheidsverschil). Postbus 51 mag wel eens aandacht aan dit soort dingen besteden eigenlijk.

Ik zou het een goede zaak vinden als meer aandacht besteed zou worden aan de gedragscode voor filerijders. Ik denk dat het samenspel bevordert als er meer wederzijds begrip zou zijn!

Als motorrijder moet je je bewust zijn dat het geen recht is tussen de auto's door te rijden, maar wordt gedoogd. Gedraag je als motorrijder.

Indien ik met de auto in een file terechtkom maak ik altijd voldoende ruimte voor motorfietsen. Echter als een motorrijder zich als een aso tussen de file of langzamer rijdend verkeer doorwringt dan stoort dat mij enorm. Dan wil ik hem/haar door mijn positie op de weg toch wel duidelijk maken.

Als motorrijder altijd defensief rijden en er geen onnodig provocerend gedrag op na houden naar medeweggebruikers. Elkaar respecteren en voorrang niet afdwingen ook al heb je dit soms gaan m.i gedragsregels boven voorrangsregels.

De meeste automobilisten realiseren zich niet dat motorrijders zeer kwetsbaar zijn en ze weten al helemaal niet dat motorrijders officieel tussen de file door mogen. Punt van aandacht voor rijlessen en voorlichtingscampagnes. Mijns inziens moet iedere automobilist-in-spé een keer op een motor rijden om eens te voelen hoe dat is. En voor andere motorrijders: in de ons omringende landen mag je als motorrijder niet tussen de file door kijk dus uit voor buitenlandse auto's op de Nederlandse wegen.

Wat verstaat u onder file: stilstaand of langzaam rijdend verkeer?

[..] enkel dat ik me mateloos irriteer aan die motards. Veilig kan het niet zijn om tussen de auto's te manoeuvreren?

Automobilisten weten vaak niet genoeg over motorrijders. Bijv. de groet met de rechtersvoet komt nogal vreemd over als je niet weet wat het betekent. Het zou geen slecht idee zijn als dit werd opgenomen in het theorie-examen. Zo vermijd je met een paar regels tekst in ieder geval een aantal misverstanden.

Motorrijders moeten niet denken dat ze uniek zijn omdat ze een ander vervoersmiddel gebruiken. Zij dienen, naar mijn mening, zich aan te passen aan de omstandigheden. M.b.t files hebben ze alle recht om tussendoor te glippen, mits de situatie daar naar is. Het valt mij op dat veel motorrijders zich als kamikazepiloten door de files worstelen. Vaak is het snelheidsverschil veel te groot. Bovendien schijnen veel motorrijders zich niet te realiseren dat ze in een file nog beroerder zichtbaar zijn voor het overige verkeer.

Vooraf bij slecht weer vind ik het vaak gevaarlijk dat motoren in de file met behoorlijke snelheid de auto's passeren en mijns inzien kan dit tot schrikachtige situaties leiden.

Motoren moeten zich eens aan de snelheid en gedragsregels houden.

Ik let extra op motorrijders want ik heb een motorrijdende echtgenoot en zoon!