

## Negatieve emoties en verkeersagressie

### Samenvatting

Negatieve emoties, zoals boosheid en frustratie, komen voor in het dagelijks verkeer en kunnen daar ook de aanleiding vormen voor agressief gedrag. Het optreden van zowel emoties als verkeersagressie is persoons- en situatieafhankelijk. Het blijkt lastig te zijn om objectief vast te stellen wat agressief gedrag is, omdat veel afhankelijk is van persoonlijke interpretaties. Gedrag dat eigenlijk niet agressief bedoeld is, kan toch als agressief ervaren worden door een medeweggebruiker en vervolgens een agressieve reactie oproepen. Negatieve emoties houden verband met agressie en riskant rijgedrag: automobilisten die boos worden achter het stuur rijden vaker agressief en zijn vaker betrokken bij bijna-ongevallen. Er zijn verschillende maatregelen op het gebied van educatie, infrastructuur, techniek en handhaving die het probleem van agressie voor de verkeersveiligheid zouden kunnen aanpakken. De effecten van die maatregelen zijn echter niet onderzocht.

### Achtergrond en inhoud

Agressie in het verkeer wordt door veel mensen ervaren als een probleem (Barten et al., 2006). Recent onderzoek laat zien dat agressie als een groter probleem wordt ervaren dan files (Zandvliet, 2009). Ook in de media wordt regelmatig aandacht besteed aan excessieve gevallen van verkeersagressie, maar wat houdt verkeersagressie precies in? Omdat verkeersagressie nauw samenhangt met negatieve emoties als boosheid en frustratie, gaat deze factsheet in op verkeersagressie én emoties. Wat zijn daarvan de kenmerken en waardoor ontstaat het? Is er iets te zeggen over het effect op de verkeersveiligheid en de omvang van het probleem? En ten slotte, zijn er ook maatregelen om het probleem aan te pakken?

### Wat is emotie?

Omdat verkeersagressie vaak voortkomt uit (negatieve) emoties, wordt ook het begrip emotie nader toegelicht. Emotie is moeilijk te definiëren, maar over het algemeen wordt er het volgende onder verstaan:

- Emotie is een mentale staat die duidelijk te onderscheiden is van andere toestanden, bijvoorbeeld vermoeidheid; emotie gaat meestal gepaard met lichamelijke veranderingen, gezichtsuitdrukkingen of acties.
- Emotie treedt op als een persoonlijk belang ofwel geschaad (negatieve emotie, bijvoorbeeld boosheid), ofwel bevorderd wordt (positieve emotie, bijvoorbeeld blijdschap).
- Emotie gaat gepaard met een neiging om actie te ondernemen.

De termen emotie en stemming worden vaak door elkaar gebruikt. Er zijn echter verschillen tussen deze twee begrippen. Emotie wordt in het algemeen gezien als een relatief kortdurende gevoels-toestand met een duidelijk object: men is kwaad op iemand, verdrietig over iets, bang voor iets, en dergelijke. Stemmingen duren vaak langer dan emoties en zijn meestal niet op een object of gebeurtenis gericht. Het betreft dan een algemeen gevoel van bijvoorbeeld (on)behagen, nervositeit of irritatie.

### Wat is verkeersagressie?

Een groot aantal auteurs heeft reeds geconstateerd dat er geen algemene definitie van verkeersagressie bestaat, en zodoende bestaan er veel verschillende beschrijvingen van (zie bijvoorbeeld Dula & Geller, 2003). In veel van die beschrijvingen komen de volgende aspecten terug:

- gedrag dat een medeweggebruiker (mogelijk) fysieke of emotionele schade berokkent;
- gedrag dat bestaat uit een overtreding, of anderszins normoverschrijdend is.

Het ontbreken van een algemene definitie komt vooral voort uit onenigheid over de motivatie van het gedrag; in hoeverre het gedrag moedwillig is, in hoeverre het gedrag echt bedoeld is om de ander schade te berokkenen en in hoeverre het gedrag voortkomt uit negatieve emoties (bijvoorbeeld boosheid of frustratie). Bovendien wordt de Engelse term 'road rage' soms als synoniem van

verkeersagressie en soms als een apart concept gezien, waarbij het gaat om gewelddadig gedrag dat bedoeld is om de ander rechtstreeks schade toe te brengen.

### **Wat is de relatie tussen negatieve emoties en agressie in het verkeer?**

Boosheid in het verkeer en de daaruit volgende agressie hebben in onderzoek naar emoties in het verkeer tot op heden de meeste aandacht gekregen. In onderzoek waarin is gebruikgemaakt van de Driving Anger Scale (DAS) is een verband gelegd tussen boosheid aan de ene kant, en agressie en riskant rijgedrag aan de andere kant (Deffenbacher et al., 1994). 'Driving anger' wordt gedefinieerd als de neiging om boos te reageren op frustrerende gebeurtenissen, specifiek in de verkeerscontext. Dit onderzoek wijst uit dat automobilisten die de neiging hebben om boos te worden achter het stuur vaker agressief en riskant rijden en vaker betrokken zijn bij bijna-ongevallen. Ook in andere studies zijn verbanden gevonden tussen de neiging tot boosheid en (agressieve) overtredingen (Nesbit, Conger & Conger, 2007; Björklund, 2008) en tussen agressie en zelfgerapporteerde (bijna-)ongevallen (King & Parker, 2008).

### **Wat voor vormen kan agressie aannemen?**

In de psychologie wordt vaak onderscheid gemaakt tussen twee vormen van agressie: affectieve agressie en instrumentele agressie (zie bijvoorbeeld Bushman & Anderson, 2001; Levelt, 1997). Affectieve agressie komt voort uit boosheid, waarbij de dader de behoefte heeft een ander schade te berokkenen. Denk hierbij aan beledigen door obscene gebaren, schelden, op de auto slaan, snel weer inhalen, dicht op de ander rijden, snijden. Instrumentele agressie daarentegen is er vooral op gericht om persoonlijke doelen te behalen, bijvoorbeeld het zonder vertraging bereiken van de bestemming. Het agressieve gedrag bestaat eruit dat bijvoorbeeld formele en informele verkeersregels worden overtreden en, als neveneffect, belangen van andere weggebruikers worden geschaad. Denk hierbij aan te hard rijden, door rood licht rijden, bumperkleven, toeteren. Instrumentele agressie is in haar uitingsvormen veel diverser dan affectieve agressie; elk benadelend of normoverschrijdend gedrag kan instrumentele agressie zijn indien het opzettelijk was. Bovendien kan ook onopzettelijk benadelend of normoverschrijdend gedrag door een ander opgevat worden als wel opzettelijk, en daarmee als agressief worden ervaren. Daarmee kan instrumentele agressie ook de aanleiding vormen voor affectieve agressie bij medeweggebruikers.

### **Waardoor ontstaan emoties in het verkeer?**

Emoties in het verkeer ontstaan zowel door persoonlijke kenmerken als door de situatie. Er bestaan om te beginnen persoonlijke verschillen in de mate waarin iemand geneigd is om emotioneel te reageren, en ook in het verkeer gaat dit op. Mensen die de neiging hebben om in het algemeen boos of agressief te reageren, rapporteren vaker boosheid en ook ergere boosheid in het verkeer. Personen die hoog scoren op Attention Deficiency Hyperactivity Disorder (ADHD) zijn ook vaker boos in het verkeer dan mensen die hier laag op scoren. Emoties in het verkeer kunnen opgeroepen worden door zowel de situatie voorafgaand aan verkeersdeelname als de situatie tijdens de verkeersdeelname. De aanleiding verschilt overigens wel per emotie. Zo is de aanleiding voor blijdschap meestal een gebeurtenis die niets te maken heeft met de verkeerssituatie, terwijl verbazing, boosheid en angst meestal wel met het verkeer te maken hebben.

### **Waardoor ontstaat verkeersagressie?**

Ook voor verkeersagressie geldt dat deze kan voortkomen uit persoonlijke kenmerken en uit de verkeerssituatie. Zo blijkt uit verschillende onderzoeken dat boosheid en agressief gedrag in het verkeer afnemen naarmate men ouder wordt, dat mannen vaker agressief gedrag vertonen dan vrouwen, en dat mensen die geneigd zijn boos te worden ook eerder agressief gedrag in het verkeer vertonen (zie voor een overzicht Mesken, 2006). Ook blijken mensen met een obsessieve passie voor autorijden vaker agressief rijgedrag te vertonen (Philippe et al., 2009). Met betrekking tot de verkeerssituatie wordt vaak genoemd dat verkeersagressie toeneemt in situaties waarin de eigen belangen belemmerd worden en er frustratie ontstaat: de zogeheten frustratie-agressietheorie (Dollard et al., 1939). Denk daarbij aan files, lange wachttijden voor een rood licht, of overtredingen van anderen die hinder veroorzaken. Ten slotte blijken anonimiteit en het gebrek aan directe communicatiemogelijkheden van autobestuurders ook bij te dragen aan verkeersagressie.

### **Hoe vaak komen emoties en agressie voor in het verkeer?**

Uit onderzoek komt naar voren dat sommige emoties vaker voorkomen dan andere. Blijdschap, boosheid en nervositeit lijken relatief vaak voor te komen (Levelt, 2003; Mesken, 2006; Mesken et al., 2007). De methode waarmee de prevalentie van emoties in het verkeer wordt bepaald, blijkt echter

invloed te hebben op het type emoties dat gerapporteerd wordt, en hoe vaak deze zouden voorkomen. Zo blijkt nervositeit vaker genoemd te worden bij ondervraging tijdens het rijden dan in een vragenlijststudie.

De prevalentie van agressie in het verkeer is moeilijk objectief vast te stellen. Dit is vooral omdat bepaalde gedragingen in het verkeer niet door iedereen in dezelfde mate als agressief worden ervaren. In het tweejaarlijks Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersonveiligheid ([PROV-onderzoek](#)) gaven respondenten aan hoe zij meestal reageren op gevaarlijk gedrag van anderen. Bijna driekwart van de respondenten geeft aan zich te ergeren, maar het verder op z'n beloop te laten. Toch geeft ook 14% aan de boosheid te tonen door handgebaren, lichtsignalen of claxon. Respondenten geven verder aan agressie in het verkeer te ervaren als een relatief groot probleem in vergelijking met files, parkeerproblematiek, verkeersonveiligheid en slechte toegankelijkheid (Zandvliet, 2009).

Een andere indicatie geven de aangiftes bij de politie. Op basis van de beschikbare gegevens is een grove schatting gemaakt van de landelijke situatie en dat leverde op dat er jaarlijks 4 à 5.000 aangiftes worden gedaan van incidenten van geweld tegen onbekenden in het verkeer (Terlouw et al., 1999).

### **Wat zijn de gevolgen van (negatieve) emoties en verkeersagressie voor de verkeersveiligheid?**

Hoewel niet direct te achterhalen is hoe vaak verkeersagressie de oorzaak is van ongevallen, is het zeer aannemelijk dat negatieve emoties en verkeersagressie een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid (zie voor een overzicht Mesken, Hagenzieker & Rothengatter, 2008). Vooral uit vragenlijstonderzoek blijkt dat er een verband bestaat tussen enerzijds (de neiging tot) boosheid en verkeersagressie, en anderzijds (bijna-)ongevallen en onveilige handelingen in het verkeer (bijvoorbeeld snelheidsovertredingen, bumperkleven; zie voor een overzicht Mesken et al., 2007). Van deze handelingen, die een uiting kunnen zijn van verkeersagressie, is wel bekend dat ze leiden tot een verhoogde ongevalskans (bijvoorbeeld Aarts & Van Schagen, 2006; Evans & Wasielewski, 1982). Het verband tussen verkeersagressie en verkeersonveiligheid kan echter tweezijdig verklaard worden: aan de ene kant kan het zo zijn dat men meer (bijna-)ongevallen heeft wanneer men boos is of zich agressief gedraagt (wellicht vanwege een riskantere rijstijl), aan de andere kant is het ook mogelijk dat mensen juist boos en/of agressief worden dóór die bijna-ongevallen. Volgens een Amerikaanse studie speelt agressief rijgedrag een rol in meer dan de helft van de verkeersongevallen met dodelijke afloop (AAA, 2009). Agressief rijgedrag werd in deze studie echter zeer breed gedefinieerd: ook bijvoorbeeld het niet of verkeerd richting aangeven en het negeren van verkeersborden werd hieronder geschaard.

### **Spelen emoties en agressie ook een rol binnen Duurzaam Veilig?**

De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes. Deze vijf principes betreffen de functionaliteit van wegen, de homogeniteit van massa en/of snelheid en richting, fysieke en sociale vergevingsgezindheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid van wegen en gedrag, en ten slotte statusonderkenning (zie de SWOV-factsheet [Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes](#)). Het is aannemelijk dat bij een aantal principes emoties en agressie een rol kunnen spelen.

Het sociale aspect van het principe vergevingsgezindheid duidt bijvoorbeeld op het belang van anticipatie op het gedrag van andere weggebruikers en de bereidheid om voor fouten van anderen te compenseren. Met name deze bereidheid beïnvloedt de manier waarop het afwijkende gedrag van een weggebruiker geïnterpreteerd wordt. Ziet men het afwijkende gedrag als agressief of juist als een onbedoelde vergissing? Onderzoek heeft aangetoond dat mensen met een persoonlijke neiging tot boosheid eerder geneigd zijn het gedrag van een ander als vijandig en agressief te interpreteren (King & Parker, 2008). Deze eigen emotie in combinatie met de waarneming van de ander als doelbewuste overtreder kan de bereidheid tot compensatie verlagen. Andersom is het ook denkbaar dat men meer bereid is om te compenseren als men het gedrag van de ander als onbedoelde vergissing ziet. Bij sociale vergevingsgezindheid speelt dus niet alleen de bereidheid om voor anderen te compenseren een rol, maar ook de mogelijkheid van mensen om intenties van anderen te herkennen (Houtenbos, 2009; zie ook de SWOV-factsheet [Sociale vergevingsgezindheid](#)).

Ook bij het principe statusonderkenning is het denkbaar dat emoties en agressie een rol spelen. Statusonderkenning doelt op het vermogen van een weggebruiker om zijn eigen taakbekwaamheid in te schatten. Op basis van deze inschatting kan men het eigen gedrag aanpassen aan de moeilijkheid van de taak. Zodra een situatie als complex en gevaarlijk ervaren wordt, kan men bijvoorbeeld besluiten om de rijnsnelheid te verlagen (zie de SWOV-factsheet [Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie](#)). Uit onderzoek is bekend dat boosheid kan leiden tot onder andere een

verlaagde risicoperceptie (Mesken et al., 2007). Ook nervositeit kan invloed hebben op risicoperceptie.

Ten slotte kunnen emoties en verkeersagressie ook gevolgen hebben voor de homogeniteit. Onderzoek heeft aangetoond dat boosheid kan leiden tot een hogere rijsnelheid en dat een irriterende gebeurtenis kan leiden tot onmiddellijke acceleratie (bijvoorbeeld McGarva & Steiner, 2000). Verschillen in onderlinge rijsnelheid verlagen de homogeniteit van de verkeerstroom en zijn daarom vanuit het oogpunt van Duurzaam Veilig ongewenst.

### **Welke maatregelen zijn mogelijk?**

Ondanks de onduidelijkheid over de precieze omvang van het probleem en de precieze consequenties voor de verkeersveiligheid, zijn er verschillende initiatieven die zich richten op het terugdringen van verkeersagressie. Zo laat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op dit moment een Strategienota Verkeersagressie ontwikkelen. De maatregelen laten zich het best indelen in de drie domeinen 'Education', 'Engineering' en 'Enforcement'.

#### *Educatie*

Wat educatie betreft zijn er verschillende initiatieven die zich weliswaar meer richten op de rijstijl in het algemeen (bijvoorbeeld '*Effe chillen*', '*Rij met je hart*', en het Engelse '*Think*'), maar die wel ingaan op aspecten die relevant zijn in het kader van verkeersagressie. Ook valt te denken aan andere educatieve maatregelen, variërend van cursussen in het omgaan met (extreme) boosheid tot voorlichting over de invloed van emoties en agressie op het rijgedrag en de invloed die het eigen afwijkende rijgedrag kan hebben op het rijgedrag van anderen. Zo'n cursus in omgaan met boosheid wordt bijvoorbeeld beschreven in Ross & Antonowicz (2004) en ook in België wordt een dergelijke cursus gegeven (Felix et al., 2000). In Nederland is er sinds oktober 2008 de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG; zie ook de factsheet *De toepassing en effectiviteit van rehabilitatiecursussen*, die binnenkort verschijnt). Het is belangrijk om te beseffen dat het lastig te voorkomen zal zijn dat mensen emoties ervaren, omdat deze grotendeels bepaald worden door persoonlijke factoren. Wel kan men met voorlichting en cursussen proberen om de manier te veranderen waarop emoties geuit worden.

#### *Infrastructuur en techniek*

Ook op het gebied van infrastructuur en techniek zijn er verschillende initiatieven mogelijk die verkeersagressie kunnen helpen terugdringen. Maatregelen kunnen liggen in preventie van de situaties waarin belangen van weggebruikers worden gehinderd, door bijvoorbeeld iets te doen aan de filedruk of door de wachttijden voor rood licht te verkorten, en door bestuurders te informeren over vertragingen. Ook telematica kan bijdragen aan het verminderen van verkeerssituaties die boosheid of agressie kunnen oproepen, bijvoorbeeld door met intelligente snelheidsbegrenzers of intelligente cruisecontrol het gedrag van weggebruikers te homogeniseren.

#### *Handhaving*

Ten slotte blijft handhaving van belang om de excessieve gevallen van verkeersagressie aan te pakken. Echter, in de wet komt het begrip 'agressief rijgedrag' niet voor. Iemand kan dus niet bekeurd worden voor agressief rijden. Agressief rijgedrag kan wel aangepakt worden via artikel 5 uit de Wegenverkeerswet. Daarin staat dat het verboden is om "zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd". Er kan wel gehandhaafd worden op specifieke uitingen van agressief rijgedrag, zoals grote snelheidsovertredingen en bumperkleven. En dat gebeurt natuurlijk ook. Op bumperkleven wordt sinds enkele jaren actief gehandhaafd via reguliere surveillances, met onopvallende videoauto's en op rijkswegen ook met een automatisch videocontrolesysteem.

Omdat niet iedereen in dezelfde mate geneigd is zich emotioneel of agressief te gedragen kan het helpen om maatregelen toe te spitsen op verschillende groepen. Zo valt er wellicht onderscheid te maken tussen de kleine groep notoire overtreeders en de grotere groep mensen die minder vaak 'afwijkend gedrag' vertonen, maar ook tussen groepen die verschillen qua leeftijd, geslacht of algemene neiging tot boosheid. Het effect van bovengenoemde maatregelen is overigens niet overal systematisch geëvalueerd.

## Conclusie

Veel verschillende studies (met name vragenlijststudies) hebben inmiddels een verband aangetoond tussen negatieve emoties (vooral boosheid) en verschillende riskante gedragingen in het verkeer. Echter, er is nog steeds weinig bekend over hoe groot het probleem voor de verkeersveiligheid daadwerkelijk is. Wel is aangetoond dat verschillende, vaak uit negatieve emoties voortkomende, uitingen van verkeersagressie (bijvoorbeeld te hard rijden of bumperkleven) ongunstig zijn voor de verkeersveiligheid.

Er zijn verschillende maatregelen op het gebied van educatie, infrastructuur, techniek en handhaving die het probleem van agressie voor de verkeersveiligheid zouden kunnen aanpakken. De effecten van die maatregelen zijn echter niet bekend.

## Publicaties en bronnen

AAA Foundation for Traffic Safety. (2009). [Aggressive driving; Research update. AAA](#), Washington, DC.

Aarts, L.T. & Schagen, I. van (2006). [Driving speed and the risk of road crashes: A review](#). In: Accident Analysis and Prevention, vol. 38, nr. 2, p. 215-224.

Barten, M., et al. (2006). [Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid PROV 2005: Hoofd- en bijlagenrapport](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.

Björklund, G.M. (2008). [Driver irritation and aggressive behaviour](#). In: Accident Analysis and Prevention, vol. 40, nr. 3, p. 1069-1077.

Bushman, B.J. & Anderson, C.A. (2001). [Is it time to pull the plug on the hostile versus instrumental aggression dichotomy?](#) In: Psychological Review, vol. 108, nr. 1, p. 273-279.

Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R. & Lynch, R.S. (1994). [Development of a driving anger scale](#). In: Psychological Reports, vol. 74, nr. 1, p. 83-91.

Dollard, J., et al. (1939). [Frustration and Aggression](#). Yale University Press, New Haven.

Dula, C.S. & Geller, E.S. (2003). [Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research](#). In: Journal of Safety Research, vol. 34, nr. 5, p. 559-566.

Evans, L. & Wasielewski, P. (1982). [Do accident-involved drivers exhibit riskier everyday driving behavior?](#) In: Accident Analysis and Prevention, vol. 14, nr. 1, p. 57-64.

Felix, B., et al. (2000). [An educational programme for aggressive drivers: an alternative penalty for road rage in Belgium](#). Paper presented at the Aggressive Driving Issues Conference, October 16th to November 30th, Downsview, Ontario.

Houtenbos, M. (2009). [Sociale vergevingsgezindheid; Een theoretische verkenning](#). R-2009-8. SWOV, Leidschendam.

King, Y. & Parker, D. (2008). [Driving violations, aggression and perceived consensus](#). In: Revue Européenne de Psychologie Appliquée/European Review of Applied Psychology, vol. 58, nr. 1, p. 43-49.

Levelt, P.B.M. (1997). [Agressief gedrag in het verkeer; Opvattingen, stand van zaken en aanbevelingen](#). R-97-45. SWOV, Leidschendam.

Levelt, P.B.M. (2003). [Praktijkstudie naar emoties in het verkeer; Vragenlijststudie naar kenmerken zoals frequentie, aanleiding en gevolgen voor de veiligheid](#). R-2003-8. SWOV, Leidschendam.

McGarva, A.R. & Steiner, M. (2000). [Provoked driver aggression and status; A field study](#). In: Transportation Research, Part F, vol. 3, nr. 3, p. 167-179.

Mesken, J. (2006). [Determinants and consequences of drivers' emotions](#). Proefschrift, Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-Dissertatiereeks, SWOV, Leidschendam.

Mesken, J., et al. (2007). [Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, \(observed\) behaviour, and physiology](#). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 10, nr. 6, p. 458-475.

Mesken, J., Hagenzieker, M.P. & Rothengatter, J.A. (2008). [A review of studies on emotions and road user behaviour](#). In: Dorn, L. (ed.), Driver behaviour and training Vol III; Human factors in road and rail transport; based on the contributions for the Third International Conference on Driver Behaviour and Training, Dublin, 12-13 November 2007. Ashgate, Aldershot.

Nesbit, S.M., Conger, J.C. & Conger, A.J. (2007). [A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving](#). In: Aggression and Violent Behavior, vol. 12, nr. 2, p. 156-176.

Philippe, F.L., et al. (2009). [Passion for driving and aggressive driving behavior: a look at their relationship](#). In: Journal of Applied Social Psychology, vol. 39, nr. 12, p. 3020-3043.

Ross, R.R. & Antonowicz, D.H. (2004). [Antisocial drivers: prosocial driver training for prevention and rehabilitation](#). Charles C. Thomas, Springfield, IL.

Terlouw, G.J., Haan, W.J.M. de & Beke, B.M.W.A. (1999). [Geweld: gemeld en geteld. Een analyse van aard en omvang van geweld op straat tussen onbekenden](#). Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem.

Zandvliet, R. (2009). [Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid PROV 2007 : hoofdrapport. Hoofdrapport](#). C6630. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.