

Raadvraag 1206 betreffende gevaarlijk berm parkeren Nuijeneind ter hoogte van Kanthoeve en noodzaak regie.

Naam Raadslid/partij Politiek op Inhoud, fractievoorzitter Jan Vroomans

Datum/jaar 2 februari 2026

Inleidende tekst

Op de Nuijeneind ter hoogte van Kanthoeve is sprake van structureel parkeren in de berm. In de praktijk staan er regelmatig aan beide zijden van de weg auto's in de berm geparkeerd, waardoor de beschikbare uitwijkruimte verdwijnt. Dit is juist op een buitenweg met vracht- en landbouwverkeer een direct veiligheidsrisico: als twee grote voertuigen elkaar tegemoet komen, is passeren niet (veilig) mogelijk en wordt achteruitrijden of risicovol uitwijken afgedwongen.

Omdat het wegvak bovendien in de nabijheid ligt van een toegang/uitgang van Kanthoeve, ontstaan extra conflictpunten door afslaand verkeer, zoekverkeer en piekdrukke.

Ter plaatse staan parkeerverbodsborden (E1) met een onderbord "wegslepregeling van kracht". Dit wekt richting omwonenden de indruk dat parkeren "hier" wordt aangepakt, maar juridisch zit daar een belangrijke beperking. De kern is dat E1 niet het parkeren in de berm verbiedt; vaste rechtspraak bevestigt dat de reikwijdte beperkt is tot de rijbaan. Dezelfde lijn is later ook bevestigd voor een parkeerverbodszone (E1-zone): ook dan strekt het verbod zich niet uit tot de berm.

Daarmee pakt de combinatie E1 + "wegslepregeling" slechts een deel aan (parkeren op de rijbaan waar E1 wél op werkt) en heeft zij geen effectief instrument tegen berm parkeren als zodanig. Dit verklaart ook het terugkerende onbegrip: de bebording suggereert een harde norm, terwijl het meest risicovolle gedrag (dubbelzijdig berm parkeren) buiten bereik blijft.

Op 02 februari 2026 zijn wij na signalen over deze gevaarlijke situatie ter plaatse geweest en hebben wij met onze boa's gesproken, die op ons verzoek op locatie uitleg hebben gegeven. De boa's geven aan te willen handhaven, maar dat zij bij "puur berm parkeren" onder het huidige regime geen directe basis zien, omdat berm parkeren in beginsel is toegestaan en bord E1 dit niet dekt.

In de afgelopen week zijn daarnaast al vier klachten bij de boa's gemeld, waarbij omwonenden vragen om handhaving en expliciet aangeven niet te begrijpen waarom er niet wordt opgetreden.

Wat wij hebben begrepen is dat tot tweemaal toe ambtelijk niet is meegegaan in het verder aanscherpen van de aanpak om het berm parkeren aan te pakken.

Daarbij is als argument gebruikt dat volledig in de berm parkeren een snelheidsremmend effect kan hebben. Die redenering laat echter het dominante risico op dit wegvak buiten beschouwing: de berm is hier functioneel uitwijkruimte voor grote voertuigen.

Wanneer aan beide kanten in de berm wordt geparkeerd, valt die uitwijkruimte weg en ontstaat een passabiliteitsprobleem dat juist leidt tot gevaarlijke manoeuvres, blokkades en gedwongen achteruitrijden.

Het snelheidsargument kan in deze situatie niet zwaarder wegen dan het risico op ontmoetingsconflicten tussen grote voertuigen en de toegenomen onveiligheid bij de inen uitrit van het vakantiepark.

Er bestaat een route om direct het berm parkeren adequaat aan te pakken. Artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 verbiedt gedrag waardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, of waardoor het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Belangrijk daarbij is dat “weg” in de Wegenverkeerswet 1994 ruim is gedefinieerd en ook de tot de weg behorende onderdelen omvat, waaronder de berm. Dat maakt het mogelijk om in concrete situaties op te treden wanneer parkeren in de berm leidt tot aantoonbaar gevaar of hinder, zoals: het onmogelijk maken van veilig passeren, het blokkeren van uitwijkruimte, of het veroorzaken van onoverzichtelijke situaties bij de inen uitrit.

De kern is dat “berm parkeren is toegestaan” niet het eindpunt hoeft te zijn wanneer het berm parkeren op deze plek feitelijk gevaar of hinder veroorzaakt. Daarvoor is wel regie nodig, omdat de uitvoering nu vastloopt op het misverstand dat alleen de bebording (E1/wegsleep) het kader bepaalt.

In de praktijk vraagt dit om één duidelijke lijn:

1. Handhavingslijn vaststellen
Leg bestuurlijk vast dat op Nuijeneind ter hoogte van Kanthoeve wordt opgetreden tegen parkeren dat gevaar of hinder oplevert, met prioriteit voor dubbelzijdig bermparkeren en situaties die passeren door landbouw- en vrachtverkeer verhinderen.
2. Rolverdeling en bevoegdheden organiseren
Bepaal expliciet wie handhaaft op artikel 5 Wegenverkeerswet 1994: politie, en/of boa's indien en voor zover zij hiervoor bevoegd zijn (en borg dit concreet in een werkafspraken). De huidige situatie laat zien dat boa's zich beperkt achten; die impasse moet door het college worden doorbroken met een uitvoerbare afspraak.
3. Vastlegging en bewijsstandaard
Laat bij optreden standaard vastleggen: locatie, foto's en het concrete effect (geen passeerruimte, noodzaak achteruitrijden, blokkade uitwijkruimte, onveilig conflictpunt bij in- en uitrit vakantiepark). Dit is cruciaal om de handhaving juridisch robuust te maken.
4. Structurele maatregel uitwerken
Werk een inrichtingsoplossing uit die het probleem duurzaam wegneemt, bijvoorbeeld door passeerhavens/uitwijkplaatsen op logische punten en het fysiek vrijhouden van kritieke bermzones waar dubbelzijdig parkeren nu ontstaat.

Deze artikelen ondersteunen de lijn dat de huidige bebording bermparkeren niet effectief raakt, maar dat optreden bij gevaar/hinder wel mogelijk is:

1. Wegenverkeerswet 1994, artikel 5
Verbod op gedrag dat gevaar of hinder op de weg veroorzaakt of kan veroorzaken.
2. Wegenverkeerswet 1994, artikel 1 (definitie van “wegen”)
Ruime definitie van “wegen”, inclusief de tot de weg behorende onderdelen (waaronder de berm).
3. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 65 (reikwijdte E1/E2/E3) en vaste rechtspraak.
Onderbouwing dat E1 niet het parkeren in de berm verbiedt; de werking is beperkt tot de rijbaan.
4. Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, artikel 8 (onderborden) en artikel 12 (verkeersbesluit)
Onderborden kunnen de werking van een gebod/verbod verduidelijken of beperken, maar zijn geen zelfstandig verbod; plaatsing van borden uit bijlage 1 RVV 1990 is in beginsel verkeersbesluitplichtig.

Vraag nr. 1

Deelt het college onze analyse van de situatie op de Nuijeneind ter hoogte van Kanthoeve

Antwoord:

Uw analyse is een beetje uitvoerig. Het parkeerverbod met wegsleepregeling geldt alleen voor de rijbaan en niet voor de berm (volledig in de berm mag gewoon geparkeerd worden). Dit is al jaren een lastig probleem, waarover we ook contact hebben gehad met de omgeving. De definitie ‘hinderlijk parkeren’ is niet altijd een aanleiding voor het uitdelen van bekeuringen. Met de buurt hebben we afgesproken om te kijken of we barrières kunnen opwerken, zodat niet met vier wielen in de berm geparkeerd kan worden.

Vraag nr. 2

Is het college bereid om op basis van artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (gevaar en hinder op de weg) regie te nemen en een handhavingslijn uit te zetten in overleg met handhaving en de politie, zodat het bermparkeren adequaat wordt aangepakt?

Antwoord:

Zoals eerder gemeld zullen we kijken of we fysieke barrières kunnen aanleggen, waardoor hinderlijk parkeren ook beboet kan worden. Of dit adequaat blijkt te zijn zal moeten blijken.