Notitie / Memo

Haskoning Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan:	[redacted], Achmea Rechtsbijstand
Van:	GN
Datum:	16 april 2026
Kopie:	Click to enter "CopyTo"
Ons kenmerk:	BL3328-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie:	Projectgerelateerd
Gecontroleerd door	JvD

Onderwerp: **Deskundigencheck Jonkergouw te Schaijk**

---

1 Inleiding

Op 19 september 2024 heeft de gemeente Maashorst het 'Bestemmingsplan "Broksteeg 1 – 3 en Molenaarstraat 2 Schaijk" vastgesteld, kenmerk NL.IMRO.1991.BrokstMolstr2023-VG01. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de firma Gebr. Jonkergouw Beheer B.V. hun bedrijfsactiviteiten verplaatst van de Molenaarstraat 2 te Schaijk naar het perceel aan de Broksteeg 1-3 te Schaijk en aldaar uit te breiden.

Enkele omwonenden aan de Pastoor van Winkelstraat vrezen de gevolgen van de toename van het verkeer door de komst en uitbreiding van de firma Jonkergouw. Zij zien onder andere verkeersveiligheids- en doorstromingsknelpunten, en vrezen voor effecten op gebied van geluid en trillingen. Meerdere omwonenden hebben gedurende het proces zienswijzen, een beroep en een verzoek voorlopige voorziening ingediend. In deze documenten wordt voornamelijk aandacht gevraagd voor een verkeersveilige oplossing voor de omgeving.

Bij behandeling van de voorlopige voorziening bij de Raad van State is door de rechter besloten om de werking van het bestemmingsplan (voorlopig) te schorsen. Door de rechter is aan de gemeente opgedragen om aan te tonen dat de route zoals opgenomen in het bestemmingsplan verkeersveilig en haalbaar (uitvoerbaar) is. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden middels notities van bureau Exante en Iv Infra (zie onder hoofdstuk 2) en toont volgens de gemeente aan dat bij route 1 aan deze voorwaarden wordt voldaan. Op basis hiervan kan de gemeente en/of Jonkergouw bij de rechter een verzoek indienen om de schorsing van het bestemmingsplan op te heffen.

De omwonenden hebben, via hun rechtsbijstandsverzekering, aan Haskoning gevraagd om de nieuwe onderbouwing van de gemeente te toetsen en hun bevindingen te rapporteren. In deze notitie zijn onze bevindingen omschreven waarbij de verschillende ingediende documenten ter ondersteuning van het opheffen van de schorsing van het bestemmingsplan zijn doorgenomen.

2 Beoordeling onderbouwing

Voor de onderbouwing van de ontsluiting van Jonkergouw heeft de gemeente / Jonkergouw twee aanvullende documenten aangeleverd voor het opheffen van de schorsing van het bestemmingsplan. Dat zijn de volgende documenten:

- Advies ontsluiting Jonkergouw, Verkeerskundige analyse en vergelijking routes alternatievenonderzoek, Exante, 14 januari 2026;
- Verkeersaspecten Jonkergouw in bestemmingsplan, IvInfra, 19 december 2025.

Uit deze stukken volgt ten eerste dat er nu uitgegaan wordt van een voorkeursvariant via de Broksteeg zuid, waarbij in twee richtingen al het verkeer van en naar Jonkergouw rijdt.

Dit is een andere variant dan de route die in het eerder vastgestelde bestemmingsplan is opgenomen. Die ging over eenrichtingsverkeer over de wegen Broksteeg, Elsstraat, Waterstraat en Pastoor van Winkelstraat. In plaats van een nadere onderbouwing heeft de gemeente ineens gekozen voor een andere routevariant met tweerichtingsverkeer over de Broksteeg en Pastoor van Winkelstraat (zie het collegebesluit van januari 2026). Daarmee is van dit tweerichtingsverkeer ook uitgegaan in deze deskundigencheck.

2.1 Verkeersgeneratieberekening niet nader onderbouwd

In de documenten van Exante en IvInfra is niet nader ingegaan op de verkeersgeneratie zoals opgenomen in het bestemmingsplan (kenmerk NL.IMRO.1991.BrokstMolstr2023-VG01). Dit is in onze eerdere deskundigencheck ook al opgenomen, en is van dermate belang omdat de situatie slechter is dan nu wordt beschreven. Daarom willen wij dit punt graag nog eens onder de aandacht brengen.

In paragraaf 6.6.4 van het Bestemmingsplan (Verkeersbewegingen) is de verkeersgeneratie berekend. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de verouderde publicatie “Toekomstbestendig Parkeren”. De kencijfers voor verkeersgeneratie zijn echter hetzelfde in de nieuwe publicatie “Parkeerkencijfers 2024”.

Geen omzetting naar werkdagetmaal

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie wordt verder geen omzetting gemaakt naar het aantal verplaatsingen per werkdag. Bij de verkeersgeneratie van woningen kan dit omgezet worden van weekdag (zoals berekend) naar werkdag door te vermenigvuldigen met 1,11. Voor de categorie bedrijf wordt dit behaald door te vermenigvuldigen met 1,33. De verkeersgeneratie van de woningen is daarmee ca. 466 bewegingen per werkdag, in tegenstelling tot de 420 vermeldt in het bestemmingsplan. De verkeersgeneratie van het bedrijf komt neer op 1.423,6 bewegingen per werkdag, in plaats van de genoemde 1070,4 bewegingen per etmaal. Hiermee komt de totale verkeersgeneratie van het perceel neer op ca. 1.900 voertuigbewegingen per etmaal.

Onder de kop Verkeersgeneratie op basis van ervaringscijfers wordt voor de huidige locatie aan de Molenaarstraat een omzetting gemaakt van de verkeersgeneratie over een gehele week naar een etmaalintensiteit. Hierbij wordt (in paragraaf 6.6.2 onder Parkeerbehoefte) geargumenteerd dat het bedrijf 6 dagen per week in bedrijf is en dat daarmee de weekintensiteit omgezet naar etmaalintensiteit door 6 gedeeld kan worden. Echter is het aannemelijk dat op een werkdag er meer verkeer van en naar de locatie rijdt, omdat andere bedrijven waar Jonkergouw aan levert dan ook open zijn. Ook wordt er hiermee van uitgegaan dat de er op de ene overgebleven dag helemaal geen verkeer af en aanrijdt, wat natuurlijk niet zo is. Het is aannemelijk dat bijvoorbeeld de arbeidsmigranten deze dag juist gebruiken om erop uit te trekken.

Vervolgens wordt geconcludeerd dat het aantal verplaatsingen theoretisch toeneemt met 459 per dag. In dit aantal is de verkeersgeneratie van de arbeidsmigranten ook te laag in meegenomen. Op de huidige locatie is er plek voor 40 arbeidsmigranten, op de locatie aan de Broksteeg voor 200 personen. Dit is een factor 5 verschil, in plaats van de factor 2,7 waarmee gerekend is. In totaal wordt hiermee de verkeersgeneratie voor een werkdag dus te laag ingeschat.

Aannamen over arbeidsmigranten twijfelachtig of missend

Er wordt gesteld dat de verkeersgeneratie van de woningen van arbeidsmigranten aan de hoge kant is, omdat een deel van de verplaatsingen woon-werkverkeer is. De norm van 1,8 tot 2,4 bewegingen per

dag per woningen gaat daarnaast ook uit van andere trips. Deze zal door de afstand van het perceel tot de kern van Schaijk, of andere kernen, hoger uitvalt. Arbeidsmigranten zullen ook boodschappen willen halen of naar sociale afspraken gaan. Dit zal enerzijds met een eigen voertuig zijn, maar kan ook leiden tot een toename van extra langzaam verkeer omdat zij met de fiets of lopend naar de kern gaan. De conclusie “de verkeersgeneratie van de woonunits zal derhalve lager zijn dan het aantal verplaatsingen dat op basis van de kencijfers ingeschat is” is hiermee te kort door de bocht. Daarnaast mist de toename van langzaam verkeer door de komst van de arbeidsmigranten.

Daarnaast is bij de gevolgen van het extra verkeer niet gekeken naar een toekomstsituatie waarbij bijvoorbeeld ook andere ontwikkelingen meegenomen zijn, wat wel gebruikelijk is in verkeerskundig onderzoek. Zo moet een situatie in 2040, met autonome groei van verkeer en vastgestelde ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld Akkerwinde III, vastgesteld in september 2024) over het algemeen ook nog robuust zijn, mét toevoeging van een ontwikkeling.

Voornamelijk de toename van het zware landbouw- en vrachtverkeer op een weg als de Broksteeg leidt tot meer conflicten tussen het overige verkeer en dit zware landbouw- en vrachtverkeer. Dit kan leiden tot gevoelens van onveiligheid bij passeren voornamelijk bij langzaam verkeer als voetgangers en fietsers. Het betekent ook dat de leefbaarheid en woongenot van omwonenden afneemt door deze toename. Dit is echter verder niet onderzocht en onderbouwd in het bestemmingsplan.

2.2 Maatgevend conflict is landbouw- / vrachtverkeer – landbouw-/ vrachtverkeer

In hoofdstuk 5 van het adviesrapport van Exante komen de uitgangspunten voor het alternatievenonderzoek naar voren. In paragraaf 5.2 worden het normatief kader en richtlijnen van het CROW besproken, waarbij een relatie gelegd wordt tussen intensiteit, breedte en bermschade. Zij geven daarin zelf al aan dat bij een intensiteit van 1.000 mvt/etmaal (de verwachte intensiteit bij komst van Jonkergouw) een breedte van 3,50 meter krap is. Vervolgens halen zij een opsomming om bermschade te voorkomen bij bepaalde intensiteiten, met een benodigde wegbreedte bij ca. 12% aandeel vracht- en landbouwverkeer. Daarbij wordt gesteld:

“Belangrijk: deze grenzen zijn indicatief en afhankelijk van verkeerssamenstelling; bij een hoger aandeel zwaar en/of breed verkeer is het verkeerskundig verdedigbaar om conservatiever te toetsen, dat wil zeggen eerder naar een grotere effectieve verhardingsbreedte.”

In paragraaf 5.4 worden vervolgens de intensiteiten op wegen berekend aan de hand van het huidige gebruik en de verkeersgeneratie van Jonkergouw. In de verkeersgeneratie van Jonkergouw wordt de tabel (tabel 4 in de rapportage van Exante) hieronder weergegeven.

De verkeersgeneratie als gevolg van Jonkergouw is bedraagt 459 mvt/ etmaal[4]. Dit aantal is tot stand gekomen op basis van ervaringscijfers en als volgt onderverdeeld:

Voertuigtype	Motorfiets	Personenauto	Tractoren	Vrachtverkeer
Wielbasis*	<2,00m	2,00m-3,70m	3,70m-7,00m	>7,00m
Aantal	0	243	130	86
** Bij verkeerstellingen wordt het type voertuig in beeld gebracht op basis van de wielbasis.*				

Tabel 4 Intensiteiten huidige situatie – procentueel (afgerond)

Uit deze tabel volgt dat er 130 tractoren en 86 vrachtverkeercombinaties rijden van en naar het nieuwe perceel van Jonkergouw. In tabel 5 in de rapportage telt Exante dit op bij de huidige intensiteiten, waaruit

volgt dat op de Broksteeg ca. 146 tractoren (ca. 19%) en 102 (ca. 13%) vrachtverkeercombinaties per etmaal rijden.

In hoofdstuk 6 wordt vervolgens de bestemmingsplanvariant getoetst aan de hand van een aantal factoren. In 6.1.1 wordt in tabel 7 een overzicht gegeven. Hierin staat bij de factor “aandeel grote voertuigen (>7m)” een percentage van 13% genoemd in de toekomstige situatie. Echter is deze factor gebaseerd op een wielbasismaat, dus een lengtemaat tussen twee wielophangingen. Gezien dat op de Broksteeg de breedte beperkt is, is de breedte van voertuigen meer maatgevend dan de lengte. In de analyse nu worden echter alleen de hoeveelheid vrachtverkeer meegerekend (een aandeel van 13%) maar ons inziens moeten hierin ook het aandeel tractoren (19%) meegenomen worden. Deze worden nu niet meegenomen door een kortere wielbasis, maar hebben wel een breedte die het maatgevend conflict bepalen.

Daarnaast blijkt dat veel tractoren een veel kortere wielbasis hebben dan 3,70 meter. Zo is de wielbasis van een van de meest verkochte tractoren in 2023 (een John Deere 6r 185[1]) slechts 2,77 meter[2]. In de huidige situatie kunnen er dus onder de categorie ‘personenauto’ ook nog veel tractoren zijn, waardoor het aandeel van de brede voertuigen nog groter zal zijn.

Het aandeel grote voertuigen zal dus minimaal 32% zijn, waardoor het aandeel zwaar verkeer ca. 2,5 tot 3 keer hoger dan de drempelwaarde van 10-12% ligt. Het maatgevende conflict is daarmee landbouwverkeer-vrachtverkeer, landbouwverkeer-landbouwverkeer, vrachtverkeer-vrachtverkeer.

2.3 Breedte passeerstroken niet voldoende

Bij een maatgevend conflict van landbouw- / vrachtverkeer – landbouw-/ vrachtverkeer moet er uitgegaan worden van de bewegingsruimte van voertuigen. In het Handboek Wegontwerp van het CROW zijn deze opgenomen. Hier wordt genoemd dat een landbouwvoertuig een vrije ruimte nodig heeft van 3,30 meter bij 30 kilometer per uur en 3,60 meter bij 60 kilometer per uur. Voor een vrachtauto is dit 3,00 om 3,30 meter. Dit is breder dan de daadwerkelijke maximale breedte van een voertuig, omdat hierin rekening is gehouden met afwijkingen door speling in het stuur en verstorende krachten (de vetergang). Dit kunnen bijvoorbeeld zijn zijwind en luchtwervelingen door het overige verkeer.

Alhoewel bij passeerstroken over het algemeen één van de passerende voertuigen stilstaat, is hier wel de minimale (wettelijke) breedte benodigd van de voertuigen. Dit is voor een vrachtwagen 2,55 meter (zonder spiegels) en voor een landbouwvoertuig 3,0 meter. In de notitie van IvInfra staat:

“Bij een passeerplaats bedraagt over een lengte van 20 meter de totale verhardingsbreedte circa 5 meter.”

Rekening houdend met de minimale wettelijke breedte van een vrachtwagen (+ ca. 20 centimeter voor een spiegel) en een landbouwvoertuig moet de breedte op een passeerplaats minimaal 5,75 meter zijn om elkaar op erg lage snelheid te kunnen passeren. De beoogde breedte van de Broksteeg ter hoogte van de passeerstroken is daarmee dus niet voldoende. Deze is daarnaast lastig te realiseren door de aanwezigheid van de bomen langs de Broksteeg en de afwateringssloot. Om deze te verwijderen moeten ecologische en waterkundige vergunningen aangevraagd worden, wat het niet onmogelijk maakt om passeerstroken aan te leggen maar wel het proces compliceert.

[1] https://trekkeronline.nl/2024/02/john-deere-verkocht-ook-in-2023-meeste-trekkers-in-nederland/
[2] https://www.deere.nl/nl/tractoren/middelgrote/6r-serie/6r185/

2.4 Vormgeving kruispunt Broksteeg - Pastoor van Winkelstraat

In de adviezen van Exante en IvInfra staan geen maatregelen voor het kruispunt Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat. Echter zijn hier in de huidige situatie al verkeersveiligheidsproblemen en nemen deze richting de toekomst toe.

Huidige situatie

In de huidige situatie is de ervaring van bewoners dat het kruispunt van de Broksteeg met de Pastoor van Winkelstraat al onveilig is. Dit komt door de beperkte breedte van de Broksteeg bij het inrijden. Bewoners ervaren in de huidige situatie dat verkeer komende uit de Broksteeg voorrang moet geven op verkeer op de Pastoor van Winkelstraat. Door beperkt zicht, mede door bomen en woningen langs de Pastoor van Winkelstraat, staat het verkeer op de Broksteeg pas vlak voor de Pastoor van Winkelstraat stil. Bij verkeer dat vanaf de Pastoor van Winkelstraat de Broksteeg in wilt rijden, kan dit niet door de beperkte breedte. Ook zijn er voorbeelden dat verkeer vanaf de Pastoor van Winkelstraat de Broksteeg inrijdt, en door het beperkte zicht opeens een breed voertuig voor zich heeft en achteruit moet rijden. Dit wordt ook geïllustreerd door een door de bewoners gemaakte video van de regelmatig optredende problemen. Hieronder zijn enkele momentbeelden van dit filmpje opgenomen.



Figuur 1: Busje dat Broksteeg al inrijdt en ter hoogte van het fietspad stilstaat



Figuur 2: Verkeer komende vanuit de Broksteeg, met onder andere een vrachtwagen



Figuur 3: Busje dat achteruitrijdt het fietspad over en achteruit de Pastoor van Winkelstraat oprijdt



Figuur 4: Verkeer uit de Broksteeg dat de Pastoor van Winkelstraat op kan rijden om het busje heen

In het filmpje is te zien dat het busje, komende vanaf de Pastoor van Winkelstraat, maar al bijna op de Broksteeg, achteruit weer over het fietspad terug moet rijden en zich weer opstelt op de Pastoor van Winkelstraat. Hierdoor kan het verkeer de Broksteeg uitrijden. Dit alles levert in de huidige situatie al een hoge taakbelasting voor weggebruikers op: men moet immers rekening houden met fietsverkeer, al dan niet aankomend verkeer vanuit de Broksteeg, ander verkeer op de Pastoor van Winkelstraat, en dit alles tijdens het inrijden en eventueel weer achteruitrijden.

Daarnaast zijn er situaties waarin verkeer op de Pastoor van Winkelstraat ander verkeer uit de Broksteeg voor laat gaan (zodat men zelf de Broksteeg in kan rijden). Hierbij staat dit verkeer op de Pastoor van Winkelstraat voor andere weggebruikers onverklaarbaar stil. Dit kan erin resulteren dat het overige verkeer om de wachtende auto kan gaan rijden, en dan opeens geconfronteerd wordt met verkeer dat de Broksteeg uitrijdt.

In de huidige situatie leidt de beperkte breedte van de Broksteeg ter hoogte van de aansluiting op de Pastoor van Winkelstraat dus al tot verkeersonveilige situaties.

Daarnaast is er door de aanwezigheid van de woning Pastoor van Winkelstraat 73 en de aanwezige bomen langs de Pastoor van Winkelstraat slecht zicht vanuit de Broksteeg op de Pastoor van Winkelstraat. Het CROW schrijft in de richtlijn *Basiskenmerken kruispunten en rotondes* in paragraaf 6.1 betreffende kruispunten tussen erftoegangswegen (zoals de Pastoor van Winkelstraat en de Broksteeg zijn geclassificeerd) voor dat het doorzicht op het kruispunt *altijd* geborgd dient te worden. Daarbij merkt het CROW het volgende op: “*Het kruispunt dient goed te kunnen worden overzien, zodat andere verkeersdeelnemers op tijd gezien worden.”*

Het kruispunt Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat is door de aanwezige bomen en woning niet goed te overzien.

Het CROW schrijft daarnaast in het *Handboek Wegontwerp buiten de bebouwde kom* in paragraaf 15.2.1.2 *Voorrangskruispunt erftoegangsweg – vrijliggend fietspad* voor dat een fietspad in de voorrang een tussenruimte heeft van 5 meter tussen fietsoversteek en haaientanden, zodat autoverkeer kan opstellen tussen de fietsoversteek en de hoofdweg. In dit geval is er slechts ca. 3 meter breedte (zie figuur 5) tussen fietsoversteek en de hoofdrijbaan van de Pastoor van Winkelstraat. Hierdoor moet voorrangverlenend verkeer vanuit de Broksteeg opstellen op het fietspad. Dit fietspad is daarbij onderdeel van schoolroutes van en naar basis- en middelbare scholen (zie figuur 6), waarbij dus hoge aantallen fietsers te verwachten zijn.



Figuur 5: Beschikbare opstelruimte tussen fietsoversteek en hoofdrijbaan Pastoor van Winkelstraat

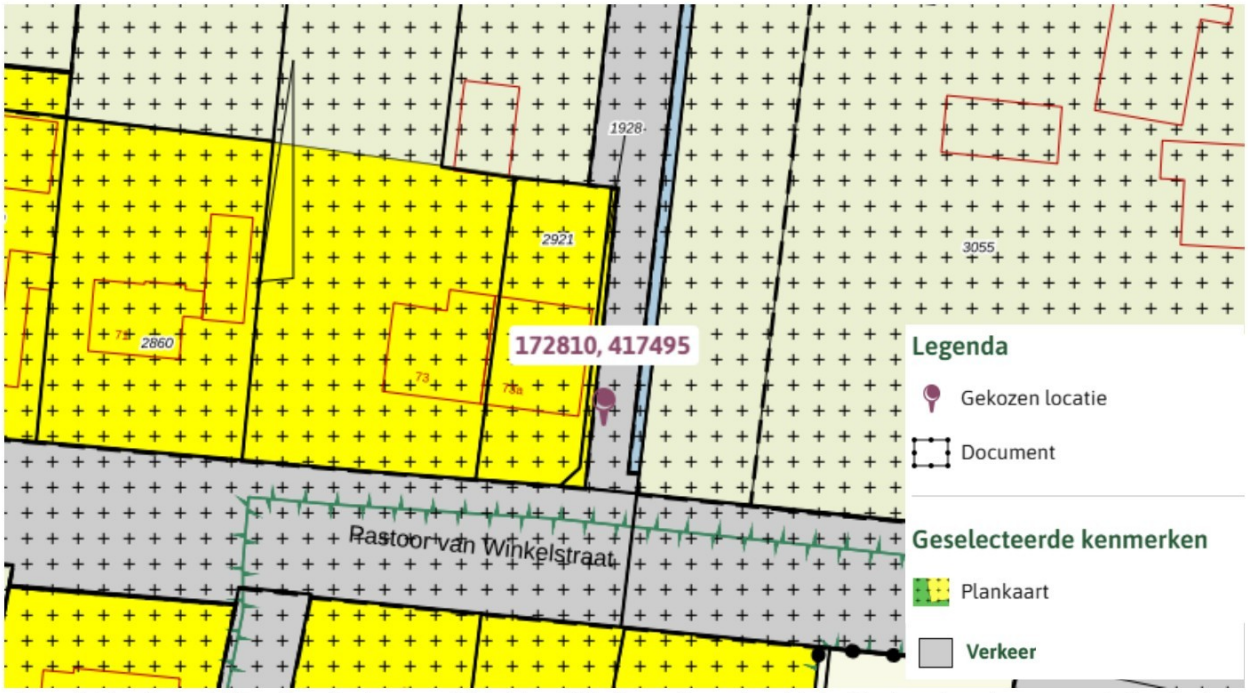

Figuur 6: Schoolroute met locatie kruispunt (bron: Schoolroutes Basis- en Voortgezet onderwijs, via https://rhk.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=b2464a8852ad49d68281aaa2bcdfcab1)

Toekomstige situatie

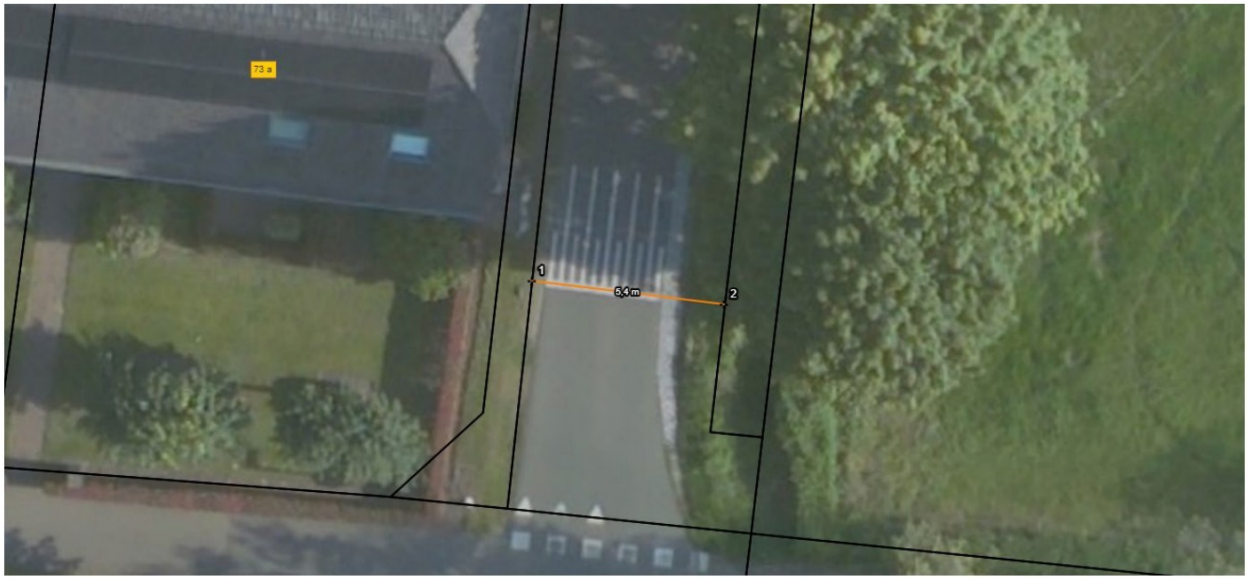
In de toekomstige situatie rijden er meer grote en brede voertuigen van en naar het perceel van Jonkergouw, waardoor situaties zoals hierboven veel vaker voorkomen. Hierbij is door de komst van Jonkergouw ook het maatgevende conflict tussen landbouw- /vrachtverkeer en landbouw- /vrachtverkeer. Door het niet kunnen inrijden op de Broksteeg bij verkeer komende vanuit de Broksteeg, de beperkte opstelruimte tussen fietsoversteek en hoofdrijbaan en het slechte zicht wordt het kruispunt daardoor onveiliger.

Een mogelijke maatregel is om de rijbaan van de Broksteeg ter hoogte van de aansluiting op de Pastoor van Winkelstraat te verbreden. Dit zodat in- en uitrijdend verkeer van en naar de Broksteeg elkaar kan passeren. Hiervoor is dan minimaal 5,75 meter breedte benodigd, net als bij de passeerstroken verderop gelegen op de Broksteeg. Deze breedte is over een lengte van minimaal 25 meter benodigd vanaf het fietspad. Dit omdat landbouw- of vrachtvoertuigen van 15 meter lengte elkaar moeten kunnen passeren

en daarna ruimte nodig hebben om achterlangs het voertuig naar het smallere stuk terug te slingeren. Echter blijkt uit een analyse van de beschikbare planologische ruimte dat deze slechts ca. 5,4 meter is, op 6 meter van het fietspad, zie figuur 7 en 8.



Figuur 7: Functieaanduiding t.h.v. Pastoor van Winkelstraat 73a (bron: Omgevingsloket – Bestemmingsplan gemeente Landerd, d.d. 23-05-2013, onherroepelijk)



Figuur 8: Beschikbare planologische ruimte

Daarnaast is het te verwachten dat door de lengte van bepaalde voertuigen verkeer hier nog enigszins in een bocht ruimt, waardoor meer breedte benodigd is. Dit zou een rijcurvencheck inzichtelijk moeten maken, maar doordat de benodigde breedte planologisch niet beschikbaar is, is een verkeersveilige vormgeving van het kruispunt al niet mogelijk.

Gezien de planologische grenzen rond het kruispunt is ook het fietspad niet op een afstand van 5 meter van de Pastoor van Winkelstraat te realiseren. Daarmee is een verkeersveilige inrichting van het kruispunt niet te realiseren en leidt dit met de komst van Jonkergouw en de aan- en wegrijdroutes over de Broksteeg zuid richting de Pastoor van Winkelstraat tot verkeersonveilige situaties.

3 Conclusie

De komst van Jonkergouw zal naar verwachting de verkeersveiligheid op het kruispunt Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat aanzienlijk verslechteren. Dit is het gevolg van een samenspel van factoren die structureel en planologisch van aard zijn:

- De verkeersgeneratie volgens de richtlijnen van het CROW is hoger dan berekend zoals in het bestemmingsplan (kenmerk NL.IMRO.1991.BrokstMolstr2023-VG01). Zo is er geen omzetting naar werkdagetmaal en is er geen berekening van de verkeersgeneratie van de 200 arbeidsmigranten die op het perceel gevestigd worden. Ook een toets met andere toekomstige ontwikkelingen mist, waardoor de situatie zoals gepresenteerd een onderschatting is van het daadwerkelijke conflict dat in de toekomst optreedt.
- Ten opzichte van het advies van Exante blijkt dat het maatgevend conflict niet landbouw- / vrachtverkeer met een personenauto is, maar landbouwverkeer met vrachtverkeer, vrachtverkeer met vrachtverkeer en landbouwverkeer met landbouwverkeer.
- Dit resulteert erin dat de beoogde breedte van de Broksteeg ter hoogte van de passeerstroken niet voldoende is. Rekening houdend met de minimale wettelijke breedte van een vrachtwagen (+ ca. 20 centimeter voor een spiegel) en een landbouwvoertuig moet de breedte op een passeerplaats minimaal 5,75 meter breed zijn om op erg lage snelheid te passeren. In het advies van IvInfra zijn de passeerstroken slechts 5 meter breed, en gezien de aanwezigheid van bomen en sloot is de breedte van 5,75 meter niet te realiseren.
- Ook blijkt dat het kruispunt Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat in de huidige situatie al verkeersveiligheidsknelpunten heeft:

    In de huidige situatie treden al situaties op waarbij verkeer komende vanuit de Broksteeg voor verkeersonveilige situaties zorgt, door de beperkte breedte van de Broksteeg ter hoogte van het kruispunt met de Pastoor van Winkelstraat. Bij een uitrijdend voertuig uit de Broksteeg moet verkeer dat vanaf de Pastoor van Winkelstraat in wilt rijden stilstaan. Voor andere verkeersdeelnemers op de Pastoor van Winkelstraat is dit mogelijk onverwacht en niet duidelijk waarvoor geremd of stilgestaan wordt. Dit komt doordat verkeer op de Pastoor van Winkelstraat eigenlijk voorrang heeft op het verkeer uit de Broksteeg. Deze onduidelijkheid zorgt voor onveilige situaties. Ook zijn er voorbeelden dat verkeer inrijdend op de Broksteeg weer achteruitrijdt over fietsoversteek en Pastoor van Winkelstraat, om uitrijdend verkeer uit de Broksteeg voorrang te geven. Dit geeft een hoge taakbelasting waardoor de kans op ongevallen toeneemt. Zeker met de aanwezigheid van het fietspad, dat onderdeel is van schoolroutes, is dit iets wat voorkomen moet worden.

    - Beperkt zicht door de aanwezigheid van bomen en de woning Pastoor van Winkelstraat 73 verhindert dat verkeer op de Broksteeg goed zicht heeft op verkeer op de Pastoor van Winkelstraat. Dit gaan in tegen de richtlijn van het CROW *Basiskenmerken kruispunten en rotondes* die voorschrijft dat er goed zicht op een kruispunt dient te zijn.
    - Het CROW schrijft daarnaast in het *Handboek Wegontwerp buiten de bebouwde kom* in paragraaf 15.2.1.2 *Voorrangskruispunt erftoegangsweg – vrijliggend fietspad* voor dat een fietspad in de voorrang een tussenruimte heeft van 5 meter tussen fietsoversteek en haaientanden, zodat autoverkeer kan opstellen tussen de fietsoversteek en de hoofdweg. In dit geval is er slechts ca. 3 meter breedte tussen fietsoversteek en de hoofdrijbaan van de Pastoor

van Winkelstraat en is daarmee ontoereikend, ook gezien het beperkte zicht en de status van het fietspad als schoolroute.

- In de toekomstige situatie brengt de toename van grote en brede voertuigen naar het perceel van Jonkergouw met zich mee dat deze verkeersknelpunten verergeren, en daarmee de verkeersveiligheid op dit kruispunt verslechtert.

Aangezien in adviezen van Exante en IvInfra geen maatregelen voor dit kruispunt zijn opgenomen, is een verkenning gemaakt van maatregelen die nodig zijn op dit kruispunt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn ons inziens in ieder geval vereist:

- Het realiseren van de benodigde breedte van minimaal 5,75 meter op de Broksteeg ter hoogte van het kruispunt met de Pastoor van Winkelstraat. De planologische ruimte is hier echter maar 5,4 meter waardoor dit niet mogelijk is. Daarnaast is nog een uitwerkingsslag benodigd die de benodigde breedte vergroot doordat voertuigen elkaar passeren wanneer deze nog in een bocht rijden.
- Het vergroten van de opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan naar 5 meter, echter is dit gezien de planologische ruimte ook niet mogelijk.
- Het verbeteren van het zicht. Echter is het, door de aanwezigheid van de woning Pastoor van Winkelstraat 73, niet makkelijk mogelijk het zicht te verbeteren op het kruispunt.

Gezien deze knelpunten is het niet mogelijk om het kruispunt in te richten volgens de geldende verkeersveiligheidsnormen. De combinatie van beperkte zichtbaarheid, onvoldoende opstelruimte, de toename van de verkeersintensiteit van landbouw- en vrachtverkeer, en de ontoereikende planologische ruimte vormt een structureel beletsel voor een veilige verkeersafwikkeling. Met de komst van Jonkergouw zullen verkeersonveilige situaties aanzienlijk frequenter en ernstiger voorkomen, waardoor het risico op conflicten en ongevallen verder toeneemt.