

Memo

Dorpsstraat

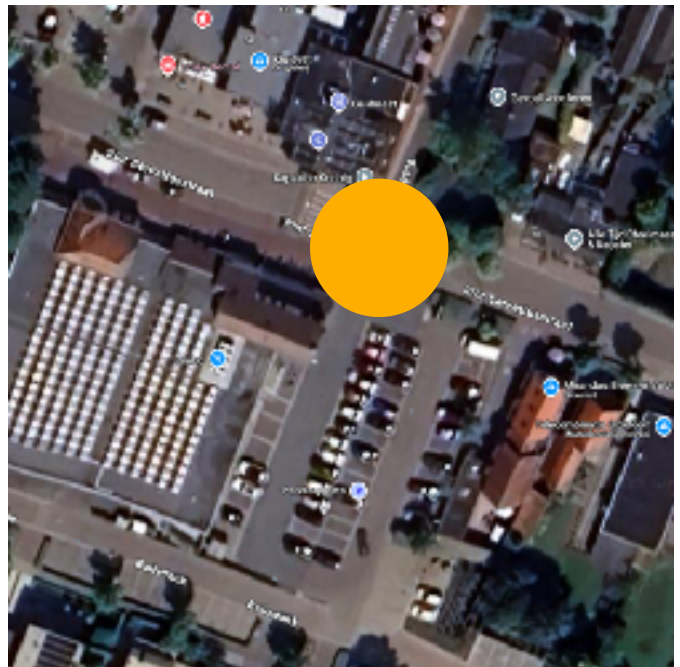
Heeswijk-Dinther

Inleiding

De voormalige traverse van Heeswijk-Dinther, de Sint Servatiusstraat, wordt heringericht tot een dorpsstraat. Bewoners hebben aangegeven geen traditioneel ontwerp met drempels te willen. De voorkeur van bewoners gaat uit naar een ontwerp waarbij verblijfsklimaat voorop staat. Dat resulteert in een ontwerp met korte wegvakken en met pleintjes. In termen van de wegcategorisering Duurzaam Veilig¹ is dit een erftoegangsweg (c.q. een 30km/h zone), waar bestuurders van rechts voorrang hebben.

De Sint Servatiusstraat is geen standaard woonstraat, zoals andere erftoegangswegen. Er liggen woningen aan, maar ook winkels en voorzieningen, waardoor het er levendiger en ook drukker is dan in een standaard woonstraat. In dat geval vraagt een goed verblijfsklimaat om voldoende ruimte en lage rijsnelheid. Voor ogen staat dat de autobestuurder een wegbeeld wil laten zien waardoor hij onbewust veiliger rijgedrag vertoont. Daarbij past de kanttekening dat goed ontwerp gedrag slechts ten dele kan beïnvloeden: voor wie dat wil, blijft het maken van overtredingen altijd mogelijk. Dat geldt zowel voor een traditioneel ontwerp als voor dit ontwerp.

Dit memo richt zich op het kruispunt waar het Jumboparkeerterrein en de woonstraat Balledonk aan de zuidkant en de Doorgang aan de noordkant aansluiten op de Sint Servatiusstraat.



¹ Een verkeersveiligheidsfilosofie gericht op het ontwerpen van wegen en verkeerssituaties om ongelukken te voorkomen of de gevolgen ervan te verminderen.

Memo

Dorpsstraat

Heeswijk-Dinther

Inrichting

Alle wegen (namelijk de Sint Servatiusstraat, Bolledonk, de tussengelegen doorsteek en parkeerterrein, de Doorgang) zijn erftoegangswegen binnen bebouwde kom. Bij het kruispunt is het zebrapad (formeel: VoetgangersOversteekPlaats) gehandhaafd; op wegen met een 30km/u regime worden zebrapaden alleen toegepast als er een grote oversteekrelatie aanwezig is. In dit geval gaat het om voetgangers die oversteken om van en naar de Jumbo te gaan.

De onderstaande tabel geeft aan of de wegen voldoen aan de basiskennmerken Duurzaam Veilig op basis van CROW-publicatie 315

Groen=ideaal Geel=minimaal Rood=voldoet niet	Sint Servatiusstraat	Tussengelegen doorsteek/ parkeerterrein	Bolledonk	Doorgang
Verharding	elementen- verharding	asfalt	Asfalt en elementen- verharding	elementen- verharding
Rijrichting- scheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Lengte- markering	Opsluitbanden en onderbroken markering	Opsluitbanden, geen markering aanwezig	Opsluitbanden, geen markering aanwezig	Opsluitbanden, geen markering aanwezig
Verlichting	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Erfaansluitingen	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Gemengd verkeer	Gemengd	Gemengd	Gemengd	Gemengd
Openbaar vervoer	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Opmerkingen		Dubbelfunctie doorsteek en parkeerterrein		Knip voor gemotoriseerd verkeer, niet voor (brom-) fietsverkeer

Op grond van de tabel wordt geconcludeerd dat de straten alle grotendeels of volledig voldoen aan de ideale kenmerken; alle straten voldoen aan de minimale kenmerken. Anders gezegd: er zijn geen afwijkingen van de basiskennmerken Duurzaam Veilig.

Memo

Dorpsstraat

Heeswijk-Dinther

De onderstaande tabel geeft aan of de kruisingen voldoen aan de basiskennmerken Duurzaam Veilig op basis van CROW-publicatie 315a

groen=voldoet Rood=voldoet niet	Sint Servatiusstraat- tussengelegen doorsteek/parkeerterrein- Doorgang	tussengelegen doorsteek/ parkeerterrein- Bolledonk
Onderscheid verharding	Nee, alle richtingen zijn laatste meters zelfde verharding	Nee
Rijrichting scheiding	Geen rijrichtingscheiding	Geen rijrichtingscheiding
Trottoirbanden	Ja	Nee
Verlichting	Ja	Ja
Fiets- voorzieningen	Nee	Nee
Openbaar vervoer voorzieningen	Nee	Nee
Verkeerslichten	Nee	Nee
Rijrichtingkeuze	Nee	Nee
Snelheids- beheersing	Nee	Nee
Bewegwijzering	Nee	Nee
Doorzicht	Ja	Ja
Opmerkingen		Er is geen ruimte voor toepassen trottoirbanden

Op grond van de tabel wordt geconcludeerd dat de kruispunten grotendeels of volledig voldoen aan de basiskennmerken. De enige afwijking is verklaarbaar omdat er geen ruimte is voor het toepassen van banden. Redelijkerwijs zijn er geen afwijkingen van de basiskennmerken Duurzaam Veilig.

Memo

Dorpsstraat

Heeswijk-Dinther

Kans op verwarring en de ernst daarvan

Een andere benadering is vanuit de kans op verwarring met andere wegtypen binnen bebouwde kom. Dit deel richt zich op de Sint Servatiusstraat.

- Verwarring met een 50 km/u weg zou ernstig zijn, omdat verkeersdeelnemers dan sneller gaan rijden en voorrang verwachten. Maar de kans op verwarring met een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u is uiterst gering: er is geen rijrichtingscheiding of asmarkering aanwezig, er is geen gesloten verharding en het fietsverkeer is gemengd met gemotoriseerd verkeer. Dit kruispunt -en andere kruispunten op de Sint Servatiusstraat in de 30km/u zone- hebben geen voorrangsregeling. Het is overigens goed dat de gemeente als wegbeheerder consistent is in de voorrang. Dit maakt dat de verkeersdeelnemer de juiste verwachtingen meekrijgt. Kort gezegd: het is duidelijk geen verkeersader.
- Verwarring met een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u is vooral een probleem waar het gaat om voorrang. De kans op verwarring met een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u is gering omdat dit kruispunt en andere kruispunten op de Sint Servatiusstraat in de 30 km/u zone geen voorrangsregeling hebben, integendeel, ze zijn nadrukkelijk vormgegeven als pleintjes, wat gelijkwaardigheid uitdrukt.
- Verwarring met een erf is het minst erg, omdat verkeersdeelnemers dan stapvoets rijden en ook voetgangers voorrang verlenen, wat beide aan de veilige kant is. De kans op verwarring is ook in dit opzicht gering. Voor zover de inrichting van Sint Servatiusstraat associaties oproept met een erf, is dat te herleiden op de pleininrichting van de kruispunten. Maar er staan geen borden waaruit blijkt dat er sprake is van een erf en ook andere kenmerken als inritconstructies en parkeervakken met P-tegels zijn niet aanwezig.
- Verwarring met een fietsstraat ('auto te gast') is niet ernstig maar ook niet voor de hand liggend omdat het profiel veel ruimer is dan dat van een fietsstraat.



Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de kans op verwarring met andere wegtypen gering is

Waar de onduidelijkheid dan toch vandaan komt

De tussengelegen doorsteek/parkeerterrein naar de Bolledonk als de Doorgang zijn geen van beiden doodlopend, zij het dat de Doorgang alleen voor (brom-)fietsers doorgaand is. Maar ook (brom-)fietsers zijn bestuurders en alle bestuurders van rechts hebben voorrang.

Voor zover het idee kan ontstaan dat de Sint Servatiusstraat voorrang zou hebben, wordt dat veroorzaakt door twee oorzaken

- Het asfalt op de tussengelegen doorsteek/parkeerterrein naar de Bolledonk kan onduidelijkheid veroorzaken
- Dat er geen rechte weg ligt op de tussengelegen doorsteek/parkeerterrein, maar dat verkeer een bajonet (haakse bocht links en een haakse bocht rechts) moet maken

Daarbij is de eerste punt ook de belangrijkste oorzaak. Het zou duidelijker zijn als de tussengelegen doorsteek/parkeerterrein naar de Bolledonk elementenverharding (bijvoorbeeld dezelfde als de Doorgang) in plaats van asfalt en als deze weg ook een gestrekt karakter in plaats van een bajonet zou krijgen. Dit wegvak valt echter buiten de grondpositie van de gemeente als wegbeheerder.

Daar kan tegenin gebracht worden dat het asfalt op ruime afstand uit de rijbaan van de Sint Servatiusstraat ligt, terwijl de laatste meters tot het kruispunt maatgevend zijn.

Merk op dat de grondpositie van de Jumbo niets afdoet aan het openbare karakter van de weg. Een openbare weg is een weg waar iedereen altijd gebruik van mag maken. Voor de verkeersdeelnemer zijn geen beperkingen aan het gebruik aangegeven, noch aan de kant van de Sint Servatiusstraat, noch aan de kant van Ballendonk. Volledigheidshalve wordt verwezen naar artikel 4 van de wegenwet.

Conclusie

Juridisch is dit een gelijkwaardig viertaks kruispunt [zie ook: <https://swov.nl/nl/fact/rotondes-welke-typen-kruispunten-kunnen-we-onderscheiden?width=900&height=700>]. Als (een van de) de zijwegen een inrit zou zijn, dan zou het ook als een inrit moeten zijn vormgegeven. Een inritconstructie wordt met zogenaamde inritblokken en een doorlopend trottoir ontworpen. Dat is niet het geval. In plaats daarvan is het kruispunt ontworpen als plein en heeft daarmee een gelijkwaardig karakter. Daarbij is er geen andere voorrangmaatregel in het ontwerp opgenomen zoals haaiantanden.

Memo

Dorpsstraat

Heeswijk-Dinther



Bijlage 1 over Walraad

Adriaan Walraad werkt intrinsiek gemotiveerd aan verkeer, vervoer, mobiliteit en RO. Hij is integer en transparant daarover, onpartijdig en niet politiek gekleurd. Zakelijk is zijn bedrijf Walraad Verkeersadvisering, met Adriaan Walraad als enige werknemer, onafhankelijk, financieel gezond en met alle aandelen in bezit van Adriaan Walraad.

Walraad Verkeersadvisering staat voor maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Opbouw expertise

De kennis van Adriaan Walraad is ontleend aan twee academische studies: Civiele Techniek aan de TU Delft (met twee aanvullende examens en het beste afstudeercijfer dat jaar) en Master Business Administration aan de Rijksuniversiteit Groningen. Adriaan Walraad is gecertificeerd als verkeersveiligheidsauditor. Hij is initiatiefnemer, hoofdauteur en inhoudelijk eindredacteur van het standaardwerk 'handboek verkeersveiligheid' van CROW. Deze publicatie is later ook in het Engels verschenen. Daarnaast heeft hij opleidingen gedaan voor projectmanagement Prince2, verkeersbesluiten en tijdelijke verkeersmaatregelen.

Ervaring als deskundige

Al vanaf het begin van zijn carrière deed Adriaan Walraad ervaring op in het adviseren en coachen van juristen. Hij heeft een opleiding als gerechtelijk deskundige gedaan bij de Universiteit Leiden en sinds 2018 heeft hij een registratie als deskundige bij de LRGD (Landelijk Register Gerechtelijk Deskundigen). Hij verzorgde in-company training voor STAB (STichting Advisering Bestuursrechtspraak) en is later onderdeel gaan uitmaken van de flexibele schil van STAB. Adriaan Walraad heeft ook een registratie als deskundige bij de LDM (Landelijk DeskundighedsMakelaar) van de politie. Daarnaast brengt hij jaarlijks een tiental (grotere en kleinere) memo's, verslagen en rapporten uit op eigen titel.

Waardering in samenleving

Een deel van de tijd werkt Adriaan Walraad in de rol van meewerkend voorman in de gemeentelijke verkeerskundige praktijk: hij bouwde teams verkeer op voor de gemeenten Lelystad, Deventer, 's Hertogenbosch, Oegstgeest, Krimpenerwaard en Pijnacker-Nootdorp. Hij werkt daarbij hecht samen met bestuurders, verwante vakdisciplines en ook met heel andere vakgebieden.

Adriaan Walraad brengt ruim 30 jaar ervaring als verkeerskundige mee. Daardoor heeft hij een groot netwerk met top specialisten.

Bijdragen aan het vakgebied

Adriaan Walraad heeft 18 jaar ervaring met kennisoverdracht in het HBO onderwijs. Hij doceerde zeven jaar op de NHTV, de grootste opleiding voor verkeerskundigen. Later zette hij voor Windesheim in drie jaar een opleiding Mobiliteit op in Almere; de opleiding is geaccrediteerd en voert de landelijke lijsten aan als topopleiding.

Daarnaast levert Adriaan Walraad bijdrage aan landelijke innovaties: verkeersprestatie op locatie, langzaam rijden gaat sneller en de GOW30. Samen met VIALIS ontwikkelde hij de veiligheidsindicator voor verkeerslichten. Hij schreef een tiental publicaties als auteur, een tiental als coauteur en meer recent meer dan 50 goedgelezen blogs.

Bijlage 2 voorstel voor beantwoording vragen

Naar aanleiding van de beantwoording door de wethouder in de raadsvergadering, de berichtgeving in onder meer de *Hadeejer* van 8 mei jl., en aanvullende signalen uit de samenleving, breng ik namens fractie ONS Bernheze een aantal concrete vragen en opmerkingen onder uw aandacht betreffende de verkeerssituatie rond het parkeerterrein bij de Jumbo in Heeswijk-Dinther.

De beantwoording van de wethouder richtte zich voornamelijk op de context van de herinrichting (geen doorgaande weg, geen drempels of plateaus vanwege overlast), maar deze context is naar onze mening niet relevant voor de kernvraag: betreft het hier juridisch en verkeerskundig een **uitrit** of een **kruising**?

De wethouder stelde dat verkeer van rechts voorrang heeft. Echter, deze verkeersregel geldt enkel op gelijkwaardige kruisingen. Indien sprake is van een uitritconstructie, dan heeft het verkeer dat het terrein verlaat geen voorrang. Daarmee rijst de vraag: wordt deze situatie door het college (en de ambtelijke organisatie) formeel als een T-kruising beschouwd? Zo ja, op basis waarvan?

Daarnaast wijzen wij erop dat het parkeerterrein mogelijk geen gemeentelijk eigendom is, maar eigendom van de Jumbo (dan wel diens vastgoedbeheerder). In dat geval betreft het geen openbare weg in juridische zin, maar een terrein dat openbaar toegankelijk is, zonder dat het daarmee automatisch een 'zijweg' wordt.

De vraag of het parkeerterrein als onderdeel van de Balledonk wordt beschouwd is niet beantwoord. Ook ontbreekt duidelijkheid over de situatie aan de kant van de Servatiusstraat: Gelden daar andere regels dan aan de zijde van de Balledonk, en zo **ja: waarom?** En hoe verhoudt zich dat tot soortgelijke situaties in het dorp, zoals bijvoorbeeld bij het Raadhuisplaza?

Indien het parkeerterrein inderdaad als zijweg/kruising wordt gezien, heeft dit bredere gevolgen voor vergelijkbare verkeerssituaties. De huidige uitleg roept verwarring op – met name voor bezoekers van buiten het dorp – en draagt daarmee niet bij aan verkeersveiligheid of rechtszekerheid.

Tot slot is er de kwestie van het gele bord 'rechts heeft voorrang'. De kleur geel wordt in Nederland uitsluitend gebruikt voor **tijdelijke** verkeersmaatregelen of omleidingen (bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden). Het bord suggereert dus óf een tijdelijke situatie, óf een misinterpretatie van de richtlijnen.

Memo

Dorpsstraat

Heeswijk-Dinther



Fractie ONS Bernheze verzoekt het college dan ook:

1. Een helder en formeel juridisch en verkeerskundig oordeel op te vragen bij een onafhankelijke instantie (bijv. ANWB of Veilig Verkeer Nederland) over de status van het parkeerterrein: uitrit of zijweg;

Walraad Verkeersadvisering heeft opdracht gekregen om een oordeel te geven over dit kruispunt. Walraad Verkeersadvisering is een onafhankelijk adviesbureau sinds 1996. Adriaan Walraad heeft de bevindingen in een memo verwoord.

2. Te verduidelijken of het parkeerterrein onderdeel vormt van de openbare weg/Balledonk, en of het gemeentelijk eigendom betreft;

Niet zozeer de eigendomspositie is relevant voor deze verkeersvraag, alswel of de weg een openbaar is. Een openbare weg is een weg waar iedereen altijd gebruik van mag maken. Er zijn geen beperkingen aan het gebruik aangegeven, noch aan de kant van de Sint Servatiusstraat, noch aan de kant van Balledonk. Volledigheidshalve wordt verwezen naar artikel 4 van de wegenwet.

3. Te verklaren waarom aan de zijde van de Balledonk niet dezelfde verkeersregels lijken te gelden als aan de zijde van de Servatiusstraat;

Er is geen reden om een verschil in de regels te veronderstellen. Alle wegen rond dit deze twee zijn kruispunten van erftoegangswegen, zonder dat daar een voorrangsregeling is aangebracht (zoals een uitritconstructie of haaiantanden). Daarmee zijn het beide gelijkwaardige kruispunten. In dat geval geldt de hoofdregel, namelijk dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan andere bestuurders die van rechts komen.

4. Te heroverwegen of het gele bord in overeenstemming is met de officiële richtlijnen, en dit – indien nodig – te vervangen door een passende, duurzame en wettelijk juiste bebording.

Het gele bord geeft aan dat er sprake is van een gewijzigde verkeerssituatie. Het betreft een tijdelijk bord, bedoeld om de attentie van de verkeersdeelnemer te verhogen. Immers, van verkeersdeelnemers mag worden verwacht dat die oplettend en voorzichtig zijn.

Het okergeel van de tijdelijke bebording moet niet verward worden met het fluorgeel dat wordt toegepast als attentieverhogende achtergrond voor verkeersborden.