

Notitie

Projectcode: LB-1503A
Referentie:
Aan: Gemeente Landgraaf, t.a.v. de heer I. Brabants
Onderwerp: Advies parkeren Europaweg-Noord, Landgraaf
Datum: 29 juli 2015
Versie: D1
Opsteller(s): J.A.J. Vermeeren (adviseur / verkeersveiligheidsauditor)

Aanleiding

De gemeente Landgraaf heeft het initiatief genomen om de parkeersituatie op de Europaweg-Noord in Landgraaf aan te passen. Momenteel is er geen parkeergelegenheid op het wegvak tussen Reeweg en Gravenweg, maar er wordt aan de zuidzijde van de weg half op de rijbaan en half op de verharde tussenberm geparkeerd. Het is echter voor veel weggebruikers onduidelijk of dit nu wel of niet mag. De gemeente wil deze onduidelijkheid wegnemen waarbij een beperkte openbare parkeermogelijkheid mogelijk moet blijven voor bewoners die geen of onvoldoende parkeergelegenheid hebben op eigen terrein en voor het bezoek. Wel kan op een klein stukje in de grasberm geparkeerd worden. Omdat niet alle percelen over (voldoende) parkeerruimte op het eigen terrein beschikken en omdat de gemeente Landgraaf ook voor bezoekers parkeermogelijkheid wil bieden, wil de gemeente hiervoor parkeergelegenheid in de openbare ruimte creëren. Omdat er zowel voor- als tegenstanders van dit plan zijn, is VAGN gevraagd hierin te adviseren.

Onderzoeksvragen

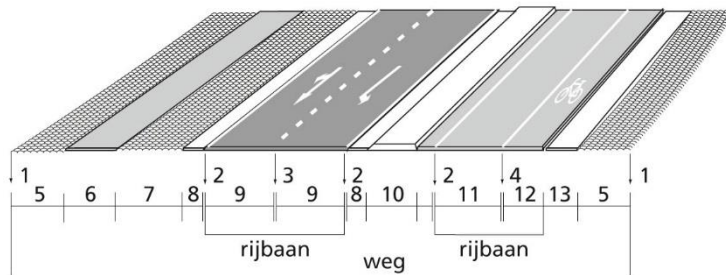
Aan VAGN is gevraagd op welke manier de gemeente Landgraaf de onduidelijke parkeersituatie kan oplossen. Insteek daarbij is dat zij met beperkte middelen (markering en bebording) een parkeermogelijkheid willen creëren aan de zuidzijde van dit wegvak. Ook is gevraagd te adviseren over op welke wijze dat het meest wenselijk is. Daarbij is niet alleen de fysieke inrichting van belang, maar ook de juridische aspecten. Daarbij dient nadrukkelijk aandacht gegeven te worden aan de juridische kansen en beperkingen om al dan niet in de tussenberm tussen rijbaan en fietspad aan de zuidzijde te parkeren. De onderbouwing dient vergezeld te gaan van verwijzingen naar jurisprudentie hierover.

Situatiebeschrijving

De Europaweg-Noord ligt aan de rand van de bebouwde kom van Landgraaf en is een gebieds-ontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 50 km/h geldt. De rijbaan bestaat uit een asfaltverharding en heeft een breedte van 7,5 meter. Daarvan is 6,3 meter verdeeld in twee rijstroken met daartussen een dubbele ononderbroken streep. De resterende ruimte, een strook van ongeveer 1,2 meter aan de zuidzijde van de rijbaan, is een 'redresseerstrook' (zie figuur 1 voor een overzicht van de verschillende wegdelen). Naast de rijbaan bevindt zich een verharde tussenberm op gelijk niveau met het fietspad. De tussenberm is ongeveer 0,85 meter breed, het fietspad 2,3 meter. Het naastliggende trottoir, tussen fietspad en erfgrans, is 2,2 meter breed. Het fietspad is verhard met zwart asfalt, het trottoir bestaat uit tegelverharding.

De bebouwing bevindt zich hoofdzakelijk aan de zuidzijde van de straat en bestaat uit vrijstaande en geschakelde woningen. De meeste hebben een gelegenheid tot parkeren op het

eigen terrein bij de woning. Hiervan wordt veelvuldig gebruik gemaakt. Een aantal bewoners heeft niet of onvoldoende mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren; zij en eventuele bodediensten en bezoekers zijn voor het parkeren aangewezen op openbare parkeerplaatsen. Op de Europaweg-Noord ontbreken die echter. Op de Reeweg, Gravenweg, Merckelbaghstraat of verder weg kan wel geparkeerd worden.



- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1 = weggrens | 8 = redresseerstrook |
| 2 = kantstreep | 9 = voorsorteerstrook |
| 3 = onderbroken brede deelstreep | 10 = wegberm/verkeerseiland ¹⁾ |
| 4 = doorgetrokken smalle deelstreep | 11 = rijstrook |
| 5 = buitenberm | 12 = fietsstrook |
| 6 = vrijliggend fiets- of voetpad | 13 = trottoir |
| 7 = tussenberm | |

1) afhankelijk van situatie, functie en vormgeving kan dat zijn een midden-, tussen- of ingesloten berm, een eiland, geleider, druppel of heuvel

Figuur 1. Een theoretisch overzicht van verschillende wegdelen. (Bron: CROW)

Incidenteel werd in het verleden op het trottoir geparkeerd. Juridisch is echter overduidelijk dat hier niet geparkeerd mag worden. Het half op de tussenberm en half op de redresseerstrook van de rijbaan parkeren, wordt niet bestraft. Dit werkt echter in de praktijk ook niet optimaal, omdat het voor veel weggebruikers onduidelijk is of parkeren daar wel of niet is toegestaan. Veel weggebruikers parkeren uit voorzorg hun auto toch maar elders. Bij het uitrijden van uitritten klaagden menig omwonende dat het zicht op autoverkeer slecht was door de geparkeerde auto's. Ook zijn auto's beschadigd door verkeer dat uit koers is geraakt.

Enkele bewoners gingen hun auto geheel op de rijbaan parkeren. Dat zorgde echter voor doorstromingsproblemen. Bovendien is ook dat niet toegestaan, omdat dan het overige verkeer de dubbele asmarkering naar links moet overschrijden.

Wettelijk kader

In diverse wetsartikelen, verdeeld over verschillende wetten en voorschriften, is vastgelegd op welke wijze, door wie en waar geparkeerd mag worden. In dit kader zijn een aantal bepalingen relevant. In het 'Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990' (RVV 1990) is in artikel 10 eerste lid aangegeven welke weggedeelten bestuurders van motorvoertuigen gebruiken:

“Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8 gebruiken de rijbaan. Deze bestuurders en voetgangers die een aanhangwagen voortbewegen die kennelijk bestemd is om door een motorvoertuig te worden voortbewogen, mogen voor het parkeren van hun voertuig tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterspad.”

In de “Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens” zijn de regels en voorschriften voor de wegbeheerder opgenomen waar het gaat over de toepassing, plaatsing en uitvoering

van verkeerstekens, uitgezonderd verkeerslichten. In de situatie in Landgraaf zijn daarbij de volgende onderdelen relevant.

Hoofdstuk I Algemene bepalingen, paragraaf 2 ‘Algemene bepaling ten aanzien van toepassing’ stelt het volgende:

“Verkeerstekens worden slechts toegepast, voor zover dit bepaald nodig is en nadat vervangende infrastructurele maatregelen zijn overwogen.”

Anders gezegd, de wegbeheerder heeft de verplichting om eerst te onderzoeken of infrastructurele maatregelen mogelijk zijn die een zelfde effect bereiken. Dit voorschrift is in overeenstemming met het streven naar terughoudendheid ten aanzien van toepassing van verkeerstekens daar waar infrastructurele maatregelen mogelijk zijn.

In Hoofdstuk II Verkeersborden, paragraaf 1 ‘Algemene bepalingen ten aanzien van de toepassing van verkeersborden’ geeft onder meer aan:

“Borden worden niet toegepast indien daarmee een regeling beoogd wordt die overeenkomt met een gedragsregel of een ander verkeersteken. Ook indien het gewenste gedrag voortvloeit uit de weginrichting blijven borden achterwege.”

In het onderhavige geval van de Europaweg-Noord in Landgraaf is niet voor iedereen duidelijk wat het gewenste of toegestane gebruik is met betrekking tot parkeren, dus kan een aanvullende verkeersmaatregel getroffen worden om de weggebruiker duidelijk te maken welk gedrag verwacht wordt of wordt toegestaan.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Landgraaf heeft een ‘Parkeernota Landgraaf 2008’, versie van 4 december 2007. Deze is als beleidsdocument op de gemeentelijke website te raadplegen. Hierin is het actuele beleid van de gemeente Landgraaf aangaande parkeren verwoord.

Voor de situatie Europaweg-Noord is een aantal onderdelen van de parkeernota interessant in relatie tot de huidige problematiek. Een aantal citaten uit de parkeernota:

“Het parkeerbeleid is vraagvolgend: de parkeervraag wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd en moet dus op elk moment opgevangen kunnen worden.” (Paragraaf 2.1)

“Parkeerplaatsen worden daar gerealiseerd waar de werkelijke behoefte is. Mensen parkeren hun voertuig het liefst recht voor hun voordeur en laten zich niet graag dwingen hun auto ver van hun woning te parkeren. Het niet realiseren van een parkeermogelijkheid vlakbij de woning, kan leiden tot foutief of ongewenst parkeergedrag. Parkeerplaatsen dienen daarom altijd verspreid over het gebied gerealiseerd te worden. Volgens de verkeersveiligheidseisen van Duurzaam Veilig is parkeren op de rijbaan van gebiedsontsluitingswegen (hoofdwegennet, 50km/uur) ongewenst, omdat de doorstroming niet mag worden belemmerd. Op locaties waar de parkeerbehoefte dusdanig groot is dat parkeren langs een gebiedsontsluitingsweg toch noodzakelijk is, dient dit te worden gefaciliteerd door middel van langspaarkeerstroken naast de rijbaan.” (Paragraaf 2.6)

“Van belang is dat eventuele extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd daar waar ze ook het hardste nodig zijn.” (Paragraaf 3.2)

“Het parkeren met 2 wielen op het trottoir kan volgens het RVV1990 overigens wel worden gelegaliseerd. De parkeerplaatsen worden dan met markering en bord E08b uit het RVV aangeduid. Er dient hierbij altijd voldoende ruimte voor de voetgangers over te blijven (minimaal 1.50m). Deze maatregel moet echter alleen worden gezien als een tijdelijke maatregel. Als de ruimte het toelaat om het met 2 wielen op het trottoir parkeren toe te staan, is er ook voldoende ruimte om het wegprofiel te herstructureren waarbij het trottoir wordt versmald en aparte parkeerplaatsen worden gecreëerd. Hiernaar zal altijd gestreefd moeten worden. (Paragraaf 3.2.1)

“Op verschillende ontsluitingswegen (hoofdverkeersweg), waaronder met name de Hoogstraat, wordt de doorstroming regelmatig belemmerd als gevolg van laden en lossen. Tijdens de spitsperiodes kan dit probleem worden opgelost door het instellen van venstertijden maar eigenlijk zou het laden en lossen nooit op de rijbaan van een ontsluitingsweg mogen plaatsvinden.” (Paragraaf 5.2)

Voorgaande citaten geven mogelijkheden om de parkeersituatie op de Europaweg-Noord te verhelderen. Immers stelt het beleidsdocument dat de parkeervraag zoveel mogelijk gefaciliteerd moet worden. Daar parkeren op het eigen terrein niet overal (voldoende) mogelijk is (zijtuinen zijn te smal en voortuin is te ondiep) kan hierop aanspraak gemaakt worden.

Verder is parkeren langs gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur geregeld in langsparkeerstroken naast de rijbaan. Dat hoeft niet in heel de straat en ook niet gemaximaliseerd, maar een achttal plaatsen is ook voor bezoek en leveranciers geen onredelijk aantal. Voor leveringen is er nu immers geen enkele mogelijkheid om te laden of te lossen op het betreffende wegvak.

Advies

De wettelijk kaders en het beleid maken het mogelijk om met sobere maatregelen het parkeren aan de Europaweg-Noord te realiseren. Bij toekomstig groot onderhoud kunnen dan reguliere parkeervakken buiten de rijbaan aangelegd worden. In het verleden zijn daarvoor ook al plannen ontwikkeld, maar die stuitten destijds op teveel weerstand. Inmiddels zijn ook de financiële middelen herbestemd, zodat grote fysieke aanpassingen op korte termijn helaas niet mogelijk zijn.

Om op een sobere maar doeltreffende manier de weggebruiker duidelijk te maken of en waar er geparkeerd mag worden, wordt geadviseerd een parkeerverbod in te stellen voor beide zijden van de weg, in combinatie met het aanduiden van 8 parkeervakken aan de zuidzijde van de Europaweg-Noord. Daarmee is onomstotelijk duidelijk dat parkeren op de rijbaan en in de berm niet is toegestaan. Een onderbord met een tekst dat parkeren in de vakken wel is toegestaan, of van gelijke strekking, is niet nodig. Het zou juist verwarrend kunnen werken voor plaatsen waar een dergelijk bord ontbreekt. Voor het parkeerverbod is een verkeersbesluit verplicht.

Om aan de zuidzijde de parkeergelegenheid aan te duiden wordt geadviseerd om met belijning de parkeervakken te markeren. Immers geldt het parkeerverbod niet voor de ‘voor parkeren bestemde weggedeelten’. De breedte tussen rijstrook en fietspad is hiervoor voldoende breed.

Daarbij verdient het de voorkeur om de de trottoirbanden die op de grens liggen van de redres-
seerstrook en de tussenberm te vervangen door zogenoemde RWS-banden met en schuine kant,
opdat de schade en het discomfort voor parkeerders wordt beperkt. Voor de aanleg (en het
verwijderen) van parkeerplaatsen is geen verkeersbesluit nodig, omdat dit in de jurisprudentie
gezien wordt als ‘feitelijk handelen¹’.

¹ Uitspraken over het feitelijk handelen:

<http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBSHE:2007:BB3704>

<http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2002:AF2512&keyword=AB2003%2f175>

<http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBBRE:2000:AA7431&keyword=AA7431>