

Behandeld door D. H. Hoekstra
Functie Verkeersadviseur
Postadres Postbus 70023
3000 LD Rotterdam
Bezoekadres Willem de Vries Robbéweg 2
4206 Al Gorinchem
Telefoon 0900 8844
E-mail

Ons kenmerk Goudriaan
Uw kenmerk
In afschrift aan

Datum 21 januari 2025
Bijlage(n) geen
Pagina 1

Aan:
De gemeente Molenlanden

Onderwerp Invoeren éénrichtingsverkeer

Op 9 januari 2025 is mij gevraagd om een advies te geven, conform artikel 24 BABW, met betrekking tot het instellen van een éénrichtingsverkeer op de Van Gentstraat, Van Assendelftstraat, Van Tetstraat, De Hoeve in Goudriaan, gemeente Molenlanden.

Deze straten zijn op de datum van dit schrijven ingericht als een zogenaamd “erf” en aangegeven middels bord model G5 van de Bijlage 1 van het RVV 1990. Een erf heeft een wettelijk status en daarover staat het volgende geschreven in de **Uitvoeringsvoorschriften BABW**:

1. Het erf moet voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Dit houdt in, voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft, dat de wegen binnen een erf slechts een functie mogen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft en de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten.
2. De aard en de gesteldheid van de wegen en weggedeelten in het erf moeten zodanig zijn en op of aan die wegen en weggedeelten moeten snelheidsbeperkende voorzieningen zijn aangebracht waardoor stapvoets rijden redelijkerwijze uit die omstandigheden voortvloeit.
3. De indruk moet worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Voor zover aan het vorenstaande wordt voldaan mag een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd.
4. De in- en uitgangen van een erf moeten reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar zijn. Voor zover de in- en uitgangen bij een kruisende weg door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt moeten zij als in- of uitrit zijn uitgevoerd. Het is toegestaan dat de in- en uitgang van een erf vóór een kruisende weg is gesitueerd, mits op een zodanige afstand, met een minimum van 20 meter, van de kruisende weg dat geen misverstand kan bestaan over de op het kruispunt geldende voorrangregeling.
5. De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijfzone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.

Daarnaast staat een erf omschreven in de **CROW**. Het CROW schrijft daarover het volgende: Het erf heeft een aparte wettelijke status, waardoor de toepassingsmogelijkheden worden beperkt. Voor de ontwerper gelden de volgende minimumeisen:

1. De verblijfsfunctie staat in een erf centraal.
2. Een erf mag geen functie hebben voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.
3. Het karakter van een erf mag niet worden aangetast door de intensiteit van het verkeer.
4. Vermijd de indruk dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een voetpad of trottoir; er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan.

5. Verticale elementen mogen het zicht niet belemmeren.
6. In-/uitgangen zijn, voor zover ze door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt, als in-/uitrit uitgevoerd. Het is toegestaan dat in-/uitgangen op minimaal 20 meter uit de kruisende weg zijn gesitueerd; bij een kortere afstand kan misverstand ontstaan over de op het kruispunt geldende voorrangregeling.
7. De parkeerplaatsen zijn aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Als het erf tevens is aangewezen als parkeerschijfzone, is op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is, een blauwe streep aangebracht.
8. De afstand tussen snelheidsverlagende voorzieningen zijn zodanig dat stapvoets (15 km/h) rijden redelijkerwijze uit de omstandigheden voortvloeit.
9. Bestuurders van voertuigen mogen niet tot op zeer korte afstand van woningen kunnen rijden, om aanrijdingen met bewoners die hun voordeur uitstappen te voorkomen.
10. Snelheidsverlagende voorzieningen mogen geen gevaar opleveren als ze met het vereiste rijgedrag worden gepasseerd.
11. De negatieve effecten van snelheidsverlagende voorzieningen, zoals trillingen en geluidsoverlast, zijn zo veel mogelijk beperkt voor omwonenden.
12. Er is voldoende (energiezuinige) openbare verlichting zodat de snelheidsverlagende voorzieningen ook bij nacht duidelijk zichtbaar zijn.
13. Specifieke kinderspeelplaatsen zijn gemarkeerd en zo mogelijk afgescheiden van het weggedeelte waar voertuigen rijden.
14. Het begin en eind van een erf zijn aangegeven met respectievelijk bord G5 en G6.

Met betrekking tot het invoeren van het éénrichtingsverkeer zullen deze straten de wettelijke status van een erf verliezen en deze straten moeten dan moeten worden ingericht als een ETW30. De CROW schrijft, onder andere, met betrekking tot het invoeren van een geslotenverklaring – éénrichtingsweg het volgende:

Toepassingsgebied

- ★ ter verhoging van de capaciteit
- ★ ter verruiming van de parkeergelegenheid of verbetering van het verblijfsklimaat, ten koste van de rijbaanbreedte
- ★ ter wering van sluipverkeer
- ★ ter verbetering van de oversteekbaarheid
- ◆ **niet in een erf**
- ◆ ter verlaging van de rijksnelheden op een kruispunt

Plaatsing

- Verkeersbesluit: ja, voor alle borden
- Zonaal toepasbaar: nee

Uitvoering

- Dient bij voorkeur deel uit te maken van een verkeersplan voor een groter gebied
- Keuze van rijrichting is afhankelijk van het doel
- Logisch en overzichtelijk
- Aandacht schenken aan bereikbaarheid en parkeermogelijkheden

Positieve aspecten

- Vlottere verkeersafwikkeling door minder conflicten
- Verbetering van het verblijfsklimaat
- Verbetering van oversteekbaarheid

Negatieve aspecten

- Minder voorzichtig rijgedrag, onder andere door hogere snelheid
- Beperking routekeuze
- Langere rijafstanden
- Gemiddeld hogere intensiteiten, ook in de omgeving
- Lager attentieniveau
- Indien over kortere lengte, veel kans op overtredingen
- Desoriëntatie
- Vermindering bereikbaarheid

In de Ontwerpwijzer voetgangers staat het volgende geschreven (5.3.3 Straatniveau)

Woonerf: verblijfsfunctie van de voetganger op de eerste plaats

Het woonerf als inrichtingsprincipe is vooral veel toegepast in jaren 70 en 80 van de vorige eeuw. Maar ook nu worden nog erven in woonstraten gerealiseerd. Vanaf 2000 verschijnen er echter ook steeds vaker woonwijken met daarin straten zonder voetpaden die formeel geen erf zijn en meestal ook niet voldoende aan de inrichtingseisen voor erven. De laatste jaren neemt de behoefte aan een woonstraattypen zonder voetpaden met een maximumsnelheid van 15 km/h toe waardoor ook het erf als ontwerpprincipe weer meer in de belangstelling komt te staan. CROW heeft daarom in 2023 de Verkenning Woonerven 2.0 uitgebracht met daarin een voorlopig afwegingskader voor de toepassing van straten zonder voetpaden (CROW, 2023b [*]). Op basis van het uitgangspunt dat alle toegangsdeuren van woningen en voorzieningen voor alle voetgangers veilig bereikbaar moeten zijn is een keuzeschema opgesteld (zie tabel 5.5). **In essentie betekent het dat een duidelijk keuze moet worden gemaakt voor óf geen voetpaden maar dan een maximumsnelheid van 15 km/h, of een maximumsnelheid van 30 km/h maar dan ook voldoende brede voetpaden. Woonstraten zonder voetpaden met een toegestane snelheid van 30 km/h of hoger zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.** Daarnaast moet goed worden nagedacht in welke mate de straat of een deel ervan echt veilig moet zijn voor verblijfsfuncties, in het bijzonder voor spelen. Als kinderen echt veilig op straat moeten kunnen spelen kan er beter voor gekozen worden voor de straat of een deel ervan af te sluiten voor rijdend verkeer en hier een voetgangersgebied of speelzone van te maken. In figuur 5.8 is hier een voorbeeld van te zien.

Gelet op het feit dat een éénrichtingsweg niet geadviseerd wordt binnen een erf ga ik ervan uit dat de weg wordt ingericht als een ETW30. Bij het inrichten van een ETW30 heeft men te maken met de volgende adviezen betreffende een voetpad en de wegbreedte:

Voetpad

Toepassingsgebied

★aan beide zijden van een straat

◆ niet in erf

Uitvoering

- bij aanliggend pad, niveauverschil van 0,08 à 0,12 m met rijbaan aanbrengen (trottoir)
- trottoirband bij gemengd verkeer in beginsel (nagenoeg) verticaal (tegen parkeren en rijden op trottoir)
- trottoirband bij fietspad en -strook in beginsel vergevingsgezind aanleggen (zie paragraaf 17.3.8)
- op plaatsen waar mensen oversteken trottoir op-/afritten aanbrengen. (zie paragraaf 14.1.2)
- verharding (en afwatering)

Maatvoering

- $v \geq 2,00$ m, afhankelijk van:
 - beschikbare totale wegbreedte
 - intensiteit voetgangersverkeer
 - gewenste kwaliteit (vanaf een breedte van 1,80 m kan een rolstoel een tegemoetkomende rolstoel, scootmobiel of kinderwagen passeren)
 - $> 1,20$ m, bij vernauwingen korter dan 10 m
 - $> 0,90$ m, bij 'harde' puntenvernauwingen (lichtmasten, verkeersborden)
- oppervlakoneffenheden $\leq 0,005$ m
- keerplekken (scootmobiel) $\geq 2,1$ m om de 100 m
- vrije hoogte 2,30 m zie paragraaf 14.1.19 obstakelvrij (zonneschermen, reclameborden, verlichting, verkeersborden)
- dwarshelling $\leq 1 : 50$

Positieve aspecten

- voldoende manoeuvreerruimte, ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking, met zware bagage of kinderwagens
- biedt veilige loopmogelijkheid voor ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking en ook speelruimte voor kinderen

Wegbreedte

Eenrichtingverkeer auto + fiets (uitzondering)

Ideaal profiel 3,85m, minimaal profiel 3,40 m

Eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)

Ideaal profiel 4,40 m, minimaal 3,85 m

Tweeichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweeichtingsverkeer fiets

Ideaal profiel 5,80 m, minimaal 4,80m

Benodigde minimale totale wegbreedte bij een ETW30 (voetpad en rijbaan)

Eenrichtingverkeer auto met tweeichtingsverkeer fiets $3,85+2+2= 7,85$ m

Tweeichtingsverkeer auto met tweeichtingsverkeer fiets $4,8+2+2= 8,80$ m

Advies

Volgens artikel 15 WVV94 moeten er voor bepaalde verkeersmaatregelen een verkeersbesluit worden genomen. In de motivering van dat besluit moet worden aangegeven wat de doelstelling is van dat besluit. Hierbij wordt verwezen naar artikel 2 van de WVV94.

Artikel 15 WVV94

1 De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

2 Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of wegedeelte gebruik kan maken.

Artikel 21 BABW

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 WVV94

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;*
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;*
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;*
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.*

Rekening houdende met het bovenstaande geef ik **geen positief advies** op het invoeren van een gedeeltelijk éénrichtingsverkeer op de eerder genoemde straten en wel om de volgende redenen;

- Het invoeren van een éénrichtingsverkeer zal een hogere gereden snelheid tot gevolg hebben.
- Bij het invoeren van een eenrichtingsverkeer is het advies vanuit de CROW om de weg in te richten als een ETW30 i.p.v. een Erf.
- Door de weg in te richten als een ETW30 zal dit een nog hogere gereden snelheid tot gevolg hebben.
- Tot aan huisnummer 2 aan de Van Gentstraat is het tweerichtingsverkeer en de weg heeft daarna een éénrichtingsverkeer regime, dit komende vanuit de Noordzijde. Dit lokt uit tot het tegen het verkeer inrijden voor de voertuigen welke kort na het bord C03 geparkeerd staan.
- Komende vanaf de Noordzijde en gaande in de richting van de Van Tetsstraat zal er via de Van Gentstraat en de Van Assendelftstraat moeten worden gereden. Met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zullen de voertuigen, die voornemens zijn om te parkeren in de eerste parkeervakken van de Van Tetsstraat, tegen het verkeer in rijden. Het is onlogisch om de gehele wijk door te rijden om een voertuig te parkeren als men dit ook kan doen door even kort tegen het verkeer in te rijden. Daarnaast geeft dit een onnodige verhoging van de verkeersintensiteit.
- Gelet op al het eerdergenoemde is de maatregel niet handhaafbaar en strijdig met het genoemde in artikel 2 WVV94.

De Korpschef,
Namens deze,

D.H. Hoekstra

Verkeersadviseur
Eenheid Rotterdam
District Zuid-Holland-Zuid
Basisteam Lek & Merwede