

## 2 Lastige verkeerssituaties: kruisingen met uitrit-constructies - een casus

Mr. J. Sap \*

### Inleiding

De weginfrastructuur in Nederland is complex, zeker in bewoonde gebieden. Er zijn as-verspringingen, drempels, punaises, plateaus, rotondes, etc. Iedere verkeersdeelnemer kent zo zijn eigen potentieel gevaarlijke situaties. Meestal gaat het wel goed bij conflicterend verkeer, maar als dat niet zo is en er ontstaat schade, of erger: letsel of dood, dan doemt onherroepelijk de schuldvraag op in zowel civielrechtelijke als strafrechtelijke zin.

In het onderstaande artikel wordt aandacht besteed aan een kruising in een woonwijk. Dit wordt gedaan aan de hand van een “gewone” verkeerssituatie, te weten de vraag wie verplicht is voorrang te verlenen. Om de vraag niet alleen vanuit de theorie te benaderen, is gebruik gemaakt van een aantal informanten: een klas kinderen uit groep 7 van een basisschool, die zich voorbereiden op hun verkeersexamen; een groep min of meer willekeurige automobilisten, die niet allen op de hoogte zijn van de situatie ter plekke, en een deskundige, te weten een lid van de voormalige landelijke verkeerspolitie van het KLPD. De informanten hebben onderstaande beschrijving van de verkeerssituatie, de daarbij behorende schets en een tweetal foto's gekregen. Op de foto's is een situatie te zien waarin de voorrangsvraag aan de orde is. Deze foto's zijn ook bij dit artikel gevoegd. Aan de referenten is de vraag voorgelegd wie voorrang moet verlenen.

Deze aldus verkregen visies worden afgezet tegen de algemene kaders in de rechtspraak en tegen de aanbevelingen die wegbeheerders kunnen hanteren bij de aanleg van wegen. Geprobeerd wordt aan het einde een conclusie te trekken, toegespitst op de vraag of sprake is van een duidelijke (en dus veilige) verkeerssituatie.

De Berkenweg in Doorn is een verbindingsweg tussen de N225 (Dorpsstraat) en de Oude Arnhemse Bovenweg. Op de kruising met de Oude Arnhemse Bovenweg en de Willem de Zwijgerlaan gaat de Berkenweg over in de Drift. De Oude Arnhemse Bovenweg is een uitvalsweg van Doorn naar Driebergen. Aan deze weg liggen diverse grote instellingen (Marinierskazerne; Bartimeus, Veteraneninstituut).

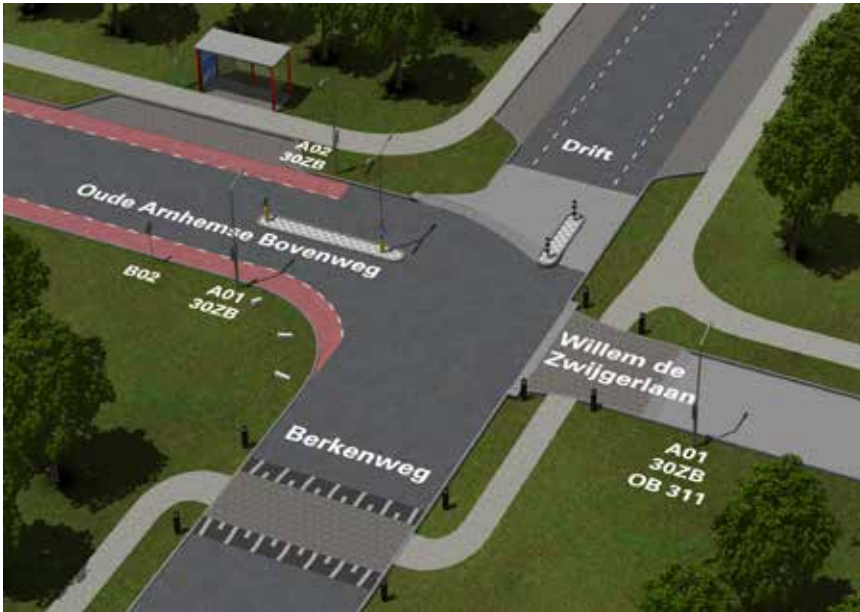
Op de gehele Berkenweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dat is ook zo voor de Drift en de Willem de Zwijgerlaan. Op de Oude Arnhemse Bovenweg geldt, direct na de kruising, een maximumsnelheid van 50 km/uur.

De Oude Arnhemse Bovenweg is geasfalteerd en voorzien van rijstroken. De Berkenweg is eveneens geasfalteerd en heeft tot ongeveer 100 meter voor de kruising gescheiden rijbanen, met een groenstrook in het midden. De Drift is ook geasfalteerd. Ter hoogte van de kruising is een plateau van klinkers aangelegd en is de weg

voor het gemotoriseerde verkeer optisch versmald door middel van het aanbrengen van een fietspassage. Ook op de Berkenweg is een plateau aangelegd, maar ongeveer 10 meter vóór de kruising. Deze heeft kennelijk tot doel de snelheid te matigen. De Willem de Zwijgerlaan is beklinderd. Deze weg is duidelijk smaller: twee auto's kunnen elkaar voorzichtig passeren. Vlak voor de kruising is een plateau aangelegd.

Op de Oude Arnhemse Bovenweg staat vlak vóór de kruising bord Bo2 (einde voorrangsweg). Vlak daarna staat het zone bord A01-30ZB (30 km zone). Wie de Oude Arnhemse Bovenweg oprijdt, ziet direct na de kruising bord A02-30ZE (einde 30 km zone). Op de andere wegen staat geen bebording ter verduidelijking van deze kruising. Wel staat op de Willem de Zwijgerlaan direct na de kruising bord A01-30ZB (30 km zone) met het onderbord OB311 (Herhaling). De hier beschreven situatie is weergegeven op bijgevoegde tekening (zie volgende pagina).

\* Vice-president van de rechtbank Midden-Nederland, redacteur van Verkeersrecht.



## De voorrangsvraag

Er zijn twee foto's voorgelegd aan de referenten (zie onderaan deze pagina). In beide gevallen betreft het de situatie dat een auto vanuit de Berkenweg komt en linksaf de Oude Arnhemse Bovenweg wil oprijden. Hij passeert hierbij een weg van rechts (de Willem de Zwijgerlaan) en kruist de Drift, die immers het verlengde vormt van de Berkenweg. Op foto 1 is een auto te zien die van de Berkenweg komt en de Willem de Zwijgerlaan passeert. Daaruit komt een andere auto. Op foto 2 een soortgelijke situatie, waarbij een auto van de Berkenweg de Oude Arnhemse Bovenweg wil oprijden. Uit de Drift komt een andere auto, die rechtdoor wil, de Berkenweg in.

## Beoordeling van foto's door de referenten

De groep automobilisten die is aangezocht bestond uit een groep van 20 personen die per e-mail zijn benaderd. Hiervan hebben er 10 gereageerd. Men was niet op de hoogte van elkaars reactie. Bij de situatie op foto 1 werd in 6 gevallen gezegd dat de auto van de Willem de Zwijgerlaan voorrang heeft en in 4 gevallen dat dit gold voor de auto die op de Berkenweg rijdt. De automobilisten die kozen voor de auto die uit de Willem de Zwijgerlaan kwam, had-

den als belangrijkste argument dat sprake is van een gelijkwaardige kruising en dat verkeer van rechts voorrang heeft. Bij de keuze voor de auto op de Berkenweg gold als belangrijkste argument dat gesuggereerd wordt dat sprake is van een uitrit en dus het verkeer uit de Willem de Zwijgerlaan om die reden voorrang moet verlenen. De 17 kinderen uit groep 7 van de basisschool hebben de situatie individueel beantwoord aan de hand van de foto. 7 kinderen kozen voor de auto uit de Willem de Zwijgerlaan als voorrangsgerechtigde en 10 voor de auto op de Berkenweg. De keuze voor de auto uit de Willem de Zwijgerlaan werd in alle gevallen gemotiveerd met de regel dat verkeer van rechts voorrang heeft. De alternatieve keuze werd vrijwel niet gemotiveerd en leek intuïtief te zijn gemaakt.

De situatie op foto 2 gaf een iets afwijkend beeld te zien. Van de 10 automobilisten gaven 7 aan dat de auto uit de Drift voorrang had en 3 kozen opnieuw voor de auto op de Berkenweg. De keuze werd in essentie niet anders gemotiveerd. Het hing ervan af of wel of geen belang werd gehecht aan de drempel/plateauconstructie.

De schoolkinderen kozen daarentegen in overgrote meerderheid voor juist de auto die op de Berkenweg rijdt: 12 tegen 5. Hierbij gold de aanwezigheid van een drempel als een belangrijk argument. De deskundige van de politie gaf de volgende reactie:

Dit is zo'n situatie waar je geografisch afslaat (in dit geval naar links vanuit het fotostandpunt) en juridisch rechtdoor. Er is hier geen sprake van een speciale, geregelde voorrangssituatie en het betreft wegen van gelijke orde. Maar dit wordt anders door de aangebrachte constructie. De Drift en de Willem de Zwijgerlaan, de aansluitende wegen, kennen een zgn. uitritconstructie die te herkennen is aan o.a. de speciale "opritblokken". De aanwezige paaltjes versterken dit effect nog meer.

Het zou mooi zijn als er op de Berkenweg een bord Bo1 (voorrangsweg) zou staan met als onderbord OB701 (voorrangsweg naar links met aansluitende wegen rechts en rechtdoor): het is tenslotte een gebiedsontsluitingsweg. Overigens is het dan ook logisch dat op de toe leidende wegen, er een bord Bo6 (verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg) met een idem onderbord geplaatst wordt.



Foto 1



Foto 2

## Criteria bij de aanleg van wegen en kruispunten

Omdat alle respondenten aangaven zich in hoofdzaak te baseren op de uiterlijke waarneming van objecten c.q. de wijze waarop de weg-inrichting is uitgevoerd, wordt een globale schets gegeven van het karakter van wegen en de wijze waarop een wegbeheerder door middel van de aanleg verkeersstromen kan regelen. Aangenomen mag worden dat de wijze van aanleg zodanig gebeurt dat voor de weggebruiker duidelijk is dat hij op een veilige manier van een weg gebruik kan maken en een verkeerssituatie snel en eenduidig kan beoordelen.

In het algemeen<sup>1)</sup> pleegt men wegen te categoriseren in:

- a. stroomwegen: wegen waarop het verkeer relatief snel rijdt omdat grote afstanden moeten worden afgelegd. Het handelt hier primair om snelwegen.
- b. gebiedsontsluitingswegen: op wegvakken is doorstroming belangrijk en op kruisingen wisselt het verkeer uit. Er is een scheiding tussen langzame en snelle vervoerswijzen, bijv. door de aanleg van aparte fietspaden en/of de aanleg van parallelwegen.
- c. erftoegangswegen: anders dan het woord doet vermoeden is dit niet de toegang tot een woonerf, maar wordt deze term gebruikt voor een weg waarop menging van alle verkeerssoorten plaatsvindt en het "uitwisselen" gebeurt zowel op de wegvakken als op kruisingen. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is laag en er kunnen overal oversteekbewegingen worden gemaakt. Deze categorie wegen wordt weer verdeeld in een tweetal types: type 1 ontsluit relatief grote gebieden, zoals een kern of een bedrijventerrein en type 2 zijn de smalle plattelandsweggetjes die hoofdzakelijk dienen om enkele landbouwgronden te ontsluiten. Erftoegangswegen komen in Nederland in veel verschijningsvormen voor.<sup>2)</sup>

In de hierboven beschreven verkeerssituatie is geen sprake van stroomwegen. Mogelijk is de Oude Arnhemse Bovenweg te beschouwen als een gebiedsontsluitingsweg. De snelheid ligt iets hoger dan op de drie andere wegen en er is sprake van een vrijliggend fietspad. De bebouwing langs deze weg is gering. De deskundige heeft de Oude Arnhemse Bovenweg wel gekwalificeerd als gebiedsontsluitingsweg. De Drift, Willem de Zwijgerlaan en de Berkenweg liggen alle in de bebouwde kom en aan weerszijde staan huizen. Er is geen gescheiden fietspad en overal kan verkeer oversteken. Het lijkt aannemelijk dat hier sprake is van erftoegangswegen. We hebben dan dus te maken met een situatie waarin een gebiedsontsluitingsweg aansluit op drie erftoegangswegen.

Bij de aanleg van een dergelijk kruispunt adviseert het CROW dat een kruising er als volgt uitziet: gelijkvloers, eventueel met een rotonde en/of een verkeersregelinstallatie of een kruispunt met een voorrangregeling, waarbij de gebiedsontsluitingsweg voorrang heeft. De achterliggende gedachte van een goede indeling van wegen en een daarbij passende inrichting van kruispunten is dat verkeersdeelnemers direct zien in welke verkeerssituatie zij zich bevinden en dat die ook voorspelbaar is, wat met name voor de minder ervaren verkeersdeelnemer van belang is.<sup>3)</sup> Voor zover het gaat om een kruising tussen erftoegangswegen onderling, dan geldt de hoofdregel dat die kruisingen in beginsel gelijkwaardig zijn. Indien de wegbeheerder daarvan wil afwijken, wat gezien de plaatselijke omstandigheden gewenst kan zijn, dan moet dit geschieden met behulp van verkeerstekens.<sup>4)</sup> Een belangrijk kenmerk van een erftoegangsweg is de zogenoemde verblijfsfunctie.

De inrichting van de weg dient daar dan ook op te zijn afgestemd.<sup>5)</sup>

Op basis van deze criteria is het de vraag of de in de casus beschreven kruising voor verkeersdeelnemers voorspelbaar is. De deskundige heeft al aangegeven dat het raadzaam is bebording aan te brengen. Dat is in overeenstemming met de richtlijnen van het CROW.<sup>6)</sup> Waar voor gekozen is, is een vorm van snelheidsremmende maatregelen in de vorm van plateaus met opritblokken. De deskundige noemde dat een "uitritconstructie". Het CROW geeft als richtlijn dat een uitritconstructie een middel is om de voorrang te regelen en het ondergeschikte karakter van het achterliggende gebied c.q. de achterliggende weg te accentueren. Van belang is dan wel dat een duidelijk verschil wordt aangebracht in hiërarchie; dat vanaf de "achterzijde" duidelijk wordt gemaakt dat men een uitrit verlaat en het uitritkarakter in de vormgeving "onomstotelijk" is. Het moet immers voor de weggebruiker duidelijk zijn dat sprake is van een uitrit en niet van een kruispunt.<sup>7)</sup>

## Uitritconstructies in de rechtspraak

In zijn arrest van 13 januari 1981 (NJ 1981/349 m.nt Th.W. v. Veen; VR 1983/27, m.nt Herstel) besliste de Hoge Raad dat het begrip "uitrit" in de zin van art. 16 RVV (nu: 54 RVV 1990) niet alleen betrekking kon hebben op een feitelijke toegang tot bijv. een parkeerplaats, maar ook dat uitritregels betrekking kunnen hebben op een aansluiting van de ene weg op de andere en dat door de wijze waarop de aansluitconstructie was vormgegeven die aansluiting "op een voor iedere verkeersdeelnemer ter plaatse duidelijk herkenbare wijze" als uitrit kenbaar was. Als deze kenbaarheid door bijv. sneeuwval nadelig wordt beïnvloed, wordt dit in beginsel niet anders.<sup>8)</sup> Wie uit een uitrit komt, dient het overige verkeer voorrang te verlenen. De omstandigheid dat de weg die als uitrit werd aangemerkt ook zelf een doorgaande weg kon zijn, is dus niet van belang. Wel moeten zowel de verkeersdeelnemers op de "uitrit/weg" als op de "hoofdweg" de situatie aanmerken als een uitrit: "In de regel zal een uitmonding ... reeds door zijn constructie voor iedere verkeersdeelnemer ter plaatse van welke kant hij ook nadert kenbaar zijn als uitrit in de zin van art. 16 van genoemd reglement. Bijzondere omstandigheden zouden tot een ander oordeel kunnen leiden...".

Voor de bepaling van de vraag of dus van een uitrit in juridische zin sprake is, is de feitelijke uitvoering steeds van groot belang. Deze zelfde lijn is ook terug te vinden in latere, lagere rechtspraak. In de uitspraak in een WAHV(wet Mulder)-zaak van het Hof Leeuwarden van 21 april 2011, VR 2012/58 werd een combinatie gemaakt tussen bestemmingsvereiste en kenbaarheid: "Voor de beantwoording van de vraag of de uitmonding van de ene weg op een andere weg als uitrit kan worden aangemerkt, is van belang of van iedere verkeersdeelnemer ter plaatse mag worden verwacht dat hij die uitmonding op duidelijk herkenbare wijze als uitrit kan herkennen. Daarbij speelt de bestemming van de uitmonding (bijvoorbeeld de toegang tot een erf van een woning of bedrijfsunit) en de constructie van de uitmondingsituatie een belangrijke rol. Bij de vormgeving van een uitritconstructie kan daarbij worden gedacht aan een trottoir of fietspad langs de doorgaande weg dat op nagenoeg dezelfde hoogte en in soortgelijke verharding doorloopt over de zijweg en/of de toepassing van zogenaamde inritblokken". Dat het toch niet altijd eenvoudig is om uit de wijze van constructie de status van de weg af te leiden, blijkt uit Kantonrechter Gouda 24

1. Zie hiervoor o.a. Handboek wegontwerp 2013 basiscriteria, publicatie 328, p. 53 e.v. CROW 2013.  
2. CROW 2013, basiscriteria, p. 97 en het Handboek wegontwerp 2013 erftoegangswegen, publicatie 329, p. 14 e.v. CROW 2013.

3. CROW 2013, basiscriteria, p. 55 en CROW 2013, erftoegangswegen, p. 19.  
4. CROW 2013, basiscriteria, p. 97.  
5. CROW 2013, erftoegangswegen, p. 28.

6. Zie hierover uitgebreid CROW 2013, erftoegangswegen, hst. 6.  
7. CROW 2013, erftoegangswegen, p. 70, 71.  
8. HR 17 april 1984, VR 1984/125, m.nt Vellinga.

maart 2005, VR 2006/26, waarbij een afwijkende bestrating als onvoldoende onderscheidend werd geoordeeld, evenals de aanwezigheid van zogenoemde pianotoetsen respectievelijk opritbanden: *“Deze elementen van de constructie zijn immers niet specifieke kenmerkend voor een uitritconstructie, maar kunnen evengoed onderdeel zijn van bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen als verkeersdrempels”*.<sup>9)</sup>

En daarmee is juist het dilemma voor de gemiddelde weggebruiker geschetst. Wie ter plaatse niet bekend is, zal zich toch snel een oordeel moeten kunnen vormen over de verkeerssituatie. Kennelijk wordt van hem verwacht dat hij snel kan bepalen of in een bepaald geval slechts sprake is van een snelheidsremmende maatregel of dat door de constructie – door bijvoorbeeld een doorlopend trottoir, de wijze van bestrating, de breedte van de weg, etc. – de zijweg moet worden aangemerkt als uitrit in de zin van art. 54 RVV 1990. Toepassing van de richtlijnen van het CROW zou al helpen. Een probleem hierbij is echter dat deze richtlijnen van het CROW niet bindend zijn en in de rechtspraak soms niet<sup>10)</sup> en soms wel<sup>11)</sup> worden meegenomen in de beoordeling.<sup>12)</sup> Het blijft dan ook een beoordeling van geval tot geval om te bepalen of sprake is van een uitrit in juridische zin. Helaas zijn harde en duidelijke regels niet te geven als verkeersstekens ontbreken.

## Toepassing op de casus en conclusie

Als het bovenstaande wordt toegepast op de situatie in onze casus, dan is het de vraag of het verkeer van de Drift (foto 2) uit een uitrit komt. De foto laat duidelijk zien dat sprake is van een geasfalteerde weg, die ook niet smaller is dan de Berkenweg. Het uitritkarakter zou dan (uitsluitend) gevormd worden door de wijze waarop het plateau is geconstrueerd. Aan beide zijden zijn opritblokken aangebracht en op de aansluiting met de kruising zijn die blokken in een bocht gelegd, die suggereert dat de Oude Arnhemse Bovenweg doorloopt in de Berkenweg. Ik heb de indruk dat ook de deskundige juist aan die opritblokken het grootste gewicht heeft toegekend. Als echter de kantonrechter Zutphen en de kantonrechter Gouda worden gevolgd, dan is dat dus niet genoeg. Temeer omdat andere onderscheidende kenmerken, zoals

doorlopende voetpaden, eigenlijk ontbreken. En de fietspassage suggereert juist weer dat de Berkenweg doorloopt in de Drift. Ik denk dat hier zeker twijfel op z'n plaats is over de vraag of sprake is van een uitrit.

Voor de situatie van de Willem de Zwijgerlaan (foto 1) ligt dat denk ik net wat eenvoudiger. Die weg is anders bestraat, is beduidend smaller en het plateau is voorzien van de opritblokken. Anderzijds is daar geen sprake van een doorlopend voetpad. Dat stopt bij het plateau, om daarna weer door te gaan. De totale situatie zou mogelijk de balans kunnen laten doorslaan naar de uitrit. Het hangt er net vanaf waarop de meeste nadruk zal worden gelegd.<sup>13)</sup>

Wat wel zorgelijk is, is dat de respondenten in beide gevallen de situatie zo verschillend beoordelen. Dat geeft op z'n minst voeding aan de gedachte dat de constructie niet duidelijk is. Zeker omdat het gaat om een kruising in de bebouwde kom, waar ook jongere kinderen langskomen, zou meer eenduidigheid en daarmee voorspelbaarheid en kenbaarheid moeten worden nagestreefd. Bij een civiele beoordeling van een eventueel ongeval is het zeer de vraag of hier wel volledige aansprakelijkheid van één van de betrokkenen zou kunnen worden aangenomen. Het is ook de vraag of hier niet een aansprakelijkheid van de wegbeheerder aan de orde kan zijn. Kortom: juridisch ligt het niet zo eenvoudig. En juist bij de beoordeling van verkeerssituaties moet onduidelijkheid zoveel mogelijk worden vermeden.

Saillant detail is dat, op het moment dat de schoolkinderen bij het kruispunt gingen kijken, er toevallig een politieagent langskwam die bereid was er ook nog eens naar te kijken. In eerste instantie viel ook bij hem het woord “uitritconstructie”, maar op de vraag hoe hij de situatie zou beoordelen als hij een proces verbaal zou moeten opmaken bij een dodelijk ongeval, gaf hij toe dat dat nog wel eens heel moeilijk zou kunnen zijn. Maar de verlossing kwam aan het einde met de mededeling dat er wel regelmatig aanrijdingen in de omgeving plaatsvonden, maar niet op dit kruispunt. Kennelijk is iedere verkeersdeelnemer op deze plek toch voorzichtig. Dat is in ieder geval een geruststellende gedachte.

De redactie van Verkeersrecht wil met enige regelmaat aandacht besteden aan de (juridische) consequenties van verkeerssituaties. Kent u ook een situatie waarvan u meent dat die het bespreken waard is, dan kunt u die locatie opgeven, graag voorzien van enig fotomateriaal en een toelichting. U kunt dit toesturen aan het (digitale) redactieadres: [verkeersrecht@anwb.nl](mailto:verkeersrecht@anwb.nl)

9. In gelijke zin ook Ktr. Zutphen, 10 april 2007, ECLI:NL:RBZUT:2007:BA4414.

10. In de uitspraak van de Ktr. Zutphen van 10 april 2007 zijn, met een verwijzing naar het kenbaarheidsvereiste zoals dat blijkt uit HR 13 januari 1981, VR 1983/27, de richtlijnen bewust buiten beschouwing gelaten. Hierbij is kennelijk geen aandacht besteed aan het gegeven dat

juist de door het CROW opgestelde criteria uitgaan van duidelijke herkenbaarheid door de verkeersdeelnemer (zie noot 3).

11. Zie bijv. Rechtbank Rotterdam 22 februari 2012, ECLI:NL:RBROT:2012:BV6621.

12. Zie verder ook over de richtlijnen van het CROW: mr. dr. L. Bier: Verkeers- en veiligheidsnormen voor wegeninfra-

structuur in C.C. van Dam (red): Aansprakelijkheid van de wegbeheerder, ANWB 2013.

13. Zie voor een uitgebreid overzicht van de lagere jurisprudentie, die zeer divers is, B.Th. Moerkoert, R.Ph. Elzas: Handboek schaderegeling motorrijtuigen, par. 670.1.13, kruisend verkeer, Kluwer 2014.