

Uitritten gedefinieerd

Het RVV 1990 bracht geen uitsluitel. De CROW werkgroep 'Uitritten' wel. We hebben het over de meest ideale vormgeving van een uitrit. De werkgroep ontwierp richtlijnen waarmee de gemeenten kunnen bepalen hoe nieuwe situaties moeten worden vormgegeven en of bestaande situaties moeten worden aangepast. Ook de rechterlijke macht krijgt hiermee een handvat, waarmee kan worden bepaald of een aansluiting een uitrit is of niet.

In het nieuwe RVV 1990 is geprobeerd het begrip uitrit vast te leggen. Te elfder ure is deze definitie geschrapt, omdat daarmee de wegbeheerders werden gedwongen op korte termijn de meeste uitritconstructies te reconstrueren. Immers, de variatie in toegepaste uitritvormen is dermate groot dat nooit voldaan werd aan de voorgestelde definitie.

De oude problemen zijn dus niet opgelost en er blijft zowel bij de weggebruikers als bij de rechters onduidelijkheid bestaan over de status van bepaalde aansluitingen. Zo worden bijvoorbeeld over identieke situaties, afhankelijk van het belang dat een rechter aan bepaalde elementen hecht, verschillende uitspraken gedaan. De ene maal wordt een aansluiting als uitrit gezien vanwege de beperkte bestemming van het achterliggende gebied; een andere keer wordt de vormgeving van de uitritconstructie als maatgevend gezien, waardoor wordt beslist dat er sprake is van een gewone zijweg, waar dus de algemene regel 'rechts gaat voor' van kracht is.

VERWARRING ROND UITRITTEN

Van oudsher bestaat de uitrit als scheiding tussen privé-terrein en voor openbaar verkeer openstaande wegen. In deze situaties, waarbij we moeten denken aan een particulier erf, bedrijfsterrein, garagebox en dergelijke, is de beperkte bestemming duidelijk. Het huis met oprit of het hekwerk met fabrieksnaam is immers goed zichtbaar. Meer en meer probeert men ech-

ter ook bij andere gebieden de beperkte bestemming te accentueren. Zo worden parkeerterreinen, erven en gewone woonstraten steeds meer op een weg van hogere orde aangesloten door middel van een uitritconstructie. Dit brengt echter veel verwarring. Weggebruikers zijn vaak niet bekend met het feit dat bij gewone straten sprake kan zijn van een uitrit en dat men dus verplicht is volgens de wet voorrang te verlenen aan eenieder (ook voetgangers). Door de verhoging van het trottoir en daardoor de lage naderingssnelheid zal men wel onbewust voorrang verlenen. In hoeverre men zich daarbij bewust is dat men een gebied met 'beperkte' bestemming verlaat, is mede bepalend voor het gedrag dat men vertoont.

Zo kan de aansluiting van een (openbaar) parkeerterrein worden beschouwd als uitrit, omdat het terrein geen functie heeft voor de afwikkeling van het verkeer. Dit is echter lang niet altijd duidelijk voor de weggebruikers. Het is vooral onduidelijk als er sprake is van een verbindingsweg vanaf het parkeerterrein naar de hoofdweg.

JURISPRUDENTIE

In feite moet de jurisprudentie nu duidelijk maken wat we onder een uitrit verstaan. Wel moet opgemerkt worden dat veel aanrijdingen in der minne worden geschikt, waardoor veel onduidelij-

Een uitrit die voldoet aan de aanbevelingen.



Ing. M.A.J. Lig
ANWB Verkeersafdeling
secretaris CROW Werkgroep Uitritten



Veel maatregelen, maar nog steeds twijfelachtig.



Volgens de rechter is dit geen volwaardige uitrit.

ke situaties niet bekend worden.

Als een rechter een oordeel moet geven, gaat hij allereerst na hoe de uitrit zich voordoet aan de weggebruiker, zowel vanaf de uitrit als vanaf de doorgaande weg. Dit is het zogenaamde kenbaarheidsvereiste waarvoor twee criteria worden gehanteerd.

1. Het bestemmings-criterium.

Nagegaan wordt of de bestemming 'beperkt' is. Dit moet uiteraard duidelijk zichtbaar zijn.

2. Het constructie-criterium stelt de vormgeving van de uitrit centraal.

Belangrijk hierbij is bijvoorbeeld of een trottoir en/of fietspad ononderbroken doorloopt.

Problemen treden vooral op in die situaties waar beide criteria onduidelijk zijn, zoals in situaties waar geen direct aanliggend trottoir aanwezig is langs de doorgaande weg.

Een weggebruiker, die niet weet of hij met een uitrit van doen heeft, weet ook niet of hij voorrang moet geven of niet. Naarmate de situatie onduidelijker is, zal de weggebruiker onzekerder zijn. Alleen dit is al een reden om in de uitritproblematiek structuur te brengen.

HERKENBARE UITRITTEN

Bij de herkenbaarheid van een uitrit spelen dus diverse elementen een rol. Zo bepaalt de omgeving voor een belangrijk deel of men een uitrit verwacht. Bij woningen rekent men eerder op een uitrit dan bij een openbare weg. Ook spelen aanvullende maatregelen, zoals markering of borden, een rol. Is de bestemming van de uitrit duidelijk dan zijn geen maatregelen nodig. Zo niet dan moet de constructie die duidelijkheid verschaffen. Ruwweg komen in een vijftal soort situaties uitritten voor:

Woningen: de voorkeur gaat uit naar een verhoogd trottoir met inritblokken.

Andere oplossingen zijn echter denkbaar omdat de herkenbaarheid vaak reeds goed is.

Bedrijven: bij bedrijfsterreinen geldt hetzelfde. Door de zichtbaarheid van gebouwen, hekwerken, opslag en dergelijke is er onmiskenbaar sprake van een bedrijf, tenzij het bedrijf ver van de doorgaande weg ligt. Dan is het wellicht wenselijk de voorrang met borden en markering te regelen.

Parkeerterreinen: de herkenbaarheid van de constructie is erg belangrijk bij parkeerterreinen. Ook hier heeft een verhoogd trottoir met inritblokken de voorkeur. Andere constructies liggen minder voor de hand.

Openbare wegen: bij openbare wegen wordt geen uitrit verwacht; de constructie is dus van eminent belang. Naar verhouding maakt veel verkeer gebruik van deze uitritten waardoor, ten behoeve van een goede berijdbaarheid, het toepassen van zogenaamde diepe inritblokken (helling 1:6) wenselijk is. Met name (brom)fietsers hebben hier profijt van. Voor de herkenbaarheid verdient het de voorkeur om trottoirtegels te gebruiken. Het trottoir c.q. (brom)fietspad loopt dan ook werkelijk door over de aansluiting. Betonnen klinkers alsook de toepassing van verkeersdrempels met taludmarkering nabij de aansluiting is geen goede keuze.

Buiten de bebouwde kom wordt het verschil in karakter vaak slechts bepaald door het grote snelheidsverschil van de verkeersdeelnemers ter plaatse. Slecht aan het gebruik van verticale elementen (paaltjes en dergelijke) of de 'mindere' verharding is af te leiden dat het om een uitrit gaat. Wil men de weg van een boerderij naar de doorgaande weg toch ondergeschikt maken, dan moet de voorrang worden geregeld met voorrangstekens.

UITRIT-AANBEVELING

Om tot duidelijkheid te komen bij toepassing van de uitritconstructie doet de

werkgroep van het CROW de volgende aanbevelingen.

1. Om een uitritconstructie toe te kunnen passen, moet een duidelijk verschil in hiërarchie van wegen aanwezig zijn. Uitritten dienen het ondergeschikte karakter van het achterliggende gebied te benadrukken. In andere situaties moeten geen uitritconstructies worden toegepast, maar dient men te zoeken naar alternatieven (bijvoorbeeld voorrang regelen met voorrangstekens).

2. Bij een uitritconstructie dient het trottoir en/of het (brom)fietspad langs de doorgaande weg op dezelfde hoogte in hetzelfde materiaal door te lopen over de aansluiting. De begrenzing geschiedt met zogenaamde inritblokken.

3. Ook vanaf de 'achterzijde' gezien moet men door gebruik van inritblokken aan de weggebruiker duidelijk maken dat hij/zij een uitrit verlaat. Constructies, die aan bovenstaande aanbevelingen voldoen, kunnen als uitrit worden beschouwd. Andere constructies kunnen wellicht eveneens als uitrit worden aangemerkt, maar door een of meer onduidelijke elementen kan twijfel worden gezaaid bij zowel weggebruikers als juristen.