

Provinciaal blad van Noord-Brabant

ISSN: 0920-1408

Onderwerp

Beleidsregel langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant

Nummer

105/15

Bijlage(n)

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten in het belang van de doorstroming en verkeersveiligheid op de weg, het wenselijk vinden om op uniforme wijze om te gaan met het gebruik van de weg door langzaam gemotoriseerd verkeer;

Besluiten vast te stellen de volgende beleidsregel:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. bebouwde kom: bebouwde kom als bedoeld in artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994;
- b. erftoegangsweg: weg als bedoeld in artikel 1, onder e, van de Regeling veranderen en gebruiken van wegen Noord-Brabant 2013;
- c. gebiedsontsluitingsweg: weg als bedoeld in artikel 1, onder f, van de Regeling veranderen en gebruiken van wegen Noord-Brabant 2013;
- d. gebiedsontsluitingsweg type I: gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken;
- e. gebiedsontsluitingsweg type II: gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstrook;
- f. gehandicaptenvoertuig: gehandicaptenvoertuig als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid van de Regeling voertuigen;
- g. geslotenverklaring: weg die door middel van de borden C8 of C9 uit bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 gesloten is verklaard;
- h. landbouw- of bosbouwtrekker: landbouw- of bosbouwtrekker als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen;
- i. langzaam gemotoriseerd verkeer: landbouw- of bosbouwtrekkers, gehandicaptenvoertuigen, motorrijtuigen met beperkte snelheid en rijdende werktuigen;
- j. motorrijtuig met beperkte snelheid: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen;

- k. omrijfactor: verhouding tussen de kortste afstand over een route op een gebiedsontsluitingsweg en de afstand over de gewenste alternatieve route;
- l. rijdend werktuig: rijdend werktuig als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen;
- m. stroomweg: weg als bedoeld in artikel 1, onder g, van de Regeling veranderen en gebruiken van wegen Noord-Brabant 2013;
- n. weg: weg als bedoeld in artikel 1, onder j, van de Verordening wegen Noord-Brabant 2010.

Nummer
105/15

Artikel 2 Toepassingsbereik

Deze beleidsregel is van toepassing op de wegen die de provincie Noord-Brabant in eigendom heeft.

Artikel 3 Stroomweg en gebiedsontsluitingsweg type I

Gedeputeerde Staten staan geen langzaam gemotoriseerd verkeer toe op:

- a. stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen type I;
- b. op gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen die een etmaalintensiteit hebben van meer dan 12.000 voertuigen.

Artikel 4 Gebiedsontsluitingsweg type II en erftoegangsweg

Onverminderd artikel 3, onder b, onderzoeken Gedeputeerde Staten, alvorens een gebiedsontsluitingsweg type II of erftoegangsweg te sluiten voor langzaam gemotoriseerd verkeer, of er:

- a. alternatieve routes beschikbaar zijn of geschikt gemaakt kunnen worden voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid;
- b. mogelijkheden voorhanden zijn om een nieuwe route aan te leggen die geschikt is voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Artikel 5 Criteria alternatieve route

1. Gedeputeerde Staten duiden een route als alternatief aan, als wordt voldaan aan de volgende criteria:
 - a. de route waarborgt de herkomsten en bestemmingen voor het langzaam gemotoriseerd verkeer;
 - b. de route heeft een omrijfactor van maximaal 1,4;
 - c. de route ligt bij voorkeur op een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen.
2. Onverminderd het eerste lid, voldoet een alternatieve route die buiten de bebouwde kom is gelegen, aan de volgende criteria:
 - a. de breedte van de verharding van de hoofdrijbaan is minimaal 5,50 meter, tenzij passeergelegenheid aanwezig is of te realiseren is;
 - b. de doorrijhoogte voldoet aan de wettelijke norm;
 - c. er is sprake van een gescheiden afwikkeling van fietsverkeer en langzaam rijdend verkeer, indien:
 - 1°. de weg tevens is aangeduid als primaire fietsroute;
 - 2°. de 85-percentielwaarde van de gereden snelheden op de weg hoger is dan 60 kilometer per uur.

3. Onverminderd het eerste lid, voldoet een alternatieve route die binnen de bebouwde kom is gelegen aan de volgende criteria:
 - a. de breedte van de verharding van de hoofdrijbaan is minimaal 6,00 meter;
 - b. de doorrijhoogte voldoet aan de wettelijke norm;
 - c. er is sprake van een gescheiden afwikkeling van fietsverkeer en langzaam rijdend verkeer, indien de weg tevens is aangeduid als primaire fietsroute.
4. Onverminderd het eerste tot en met derde lid, nemen Gedeputeerde Staten, bij het bepalen van de geschiktheid van de alternatieve route, aspecten als de wegconstructie, de leefbaarheid, de doorstroming van het verkeer en aangebrachte snelheidsremmende maatregelen, in overweging.

Nummer

105/15

Artikel 6 Criteria nieuw aan te leggen route

1. Indien geen alternatieve route buiten de bebouwde kom voorhanden is, onderzoeken Gedeputeerde Staten de mogelijkheid om een nieuwe route aan te leggen.
2. Een nieuw aan te leggen route, als bedoeld in het eerste lid, voldoet aan de criteria, genoemd in artikel 5, eerste en tweede lid.

Artikel 7 Intrekking

De beleidsnota Wegenbeheer, Module B7, Landbouwverkeer wordt ingetrokken.

Artikel 8 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 9 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant.

's-Hertogenbosch, 6 oktober 2015
Gedeputeerde Staten voornoemd,

de voorzitter,

de secretaris,

Toelichting behorende bij de Beleidsregel langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant

Nummer
105/15

Algemeen

In deze beleidsregel wordt de werkwijze vastgelegd hoe Gedeputeerde Staten omgaan met het gebruik van de weg door langzaam rijdend verkeer. Langzaam gemotoriseerd verkeer wordt omschreven bij de borden C8 en C9 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Het gaat hierbij om ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen dan 25 km per uur en brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen. Het uitgangspunt is dat de provinciale wegen gesloten worden verklaard voor langzaam rijdend verkeer. Deze beleidsregel maakt in sommige gevallen een uitzondering voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. Voor het overige verkeer dat omschreven wordt bij de borden C8 en C9 blijft de geslotenverklaring gelden.

Landbouwvoertuigen zijn in principe niet ontworpen voor verkeersdeelname, maar voor het verrichten van werkzaamheden op landbouw- en weidegronden. Door de geografische spreiding van die gronden en het dichte wegennet in Noord-Brabant is het niet te voorkomen dat landbouwvoertuigen van tijd tot tijd van de openbare weg gebruik moeten maken. Het komt regelmatig voor dat landbouwverkeer gelijktijdig met het overige gemotoriseerde verkeer gebruik maakt van de provinciale wegen. Dit leidt tot problemen in de vorm van vermindering van de doorstroming en verkeersonveiligheid.

De provincie probeert in het kader van de verkeersveiligheid zoveel mogelijk ontmoetingen met grote snelheidsverschillen, massaverschillen en richtingsverschillen te voorkomen.

Op een gebiedsontsluitingsweg geldt doorgaans een maximum snelheid van 80 km per uur. Het dwarsprofiel van een gebiedsontsluitingsweg bevat idealiter parallelwegen, onder meer bestemd voor de afwikkeling van landbouwverkeer.

Omdat het voor de provincie om financiële en ruimtelijke redenen niet altijd mogelijk is om parallelvoorzieningen aan te leggen is langzaam gemotoriseerd verkeer vaak genoodzaakt om gebruik te maken van gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen zorgt dat verkeer voor een aantal problemen:

- doorstromingsproblemen vanwege de lage snelheid;
- verkeersveiligheidsproblemen vanwege snelheids-, grootte- en massaverschillen, onveilig of verboden inhaalgedrag en het in- en uitrijden bij zij- of uitwegen;
- schade aan (kanten van) wegverhardingen en bermen vanwege de steeds groter, breder en zwaarder wordende landbouwvoertuigen;
- het bevuilden van de weg doordat een gedeelte van de lading eraf valt of doordat de grond van de (tractor)wielen op de weg terecht komt en de weg glad wordt.

Gelet op bovenstaande problematiek is als uitgangspunt gekozen om geen langzaam gemotoriseerd verkeer op provinciale gebiedsontsluitingswegen toe te laten. Hiertoe zijn in het verleden op basis van verkeersbesluiten geslotenverklaringen ingesteld. Het gesloten zijn of verklaren van gebiedsontsluitingswegen betekent dat het langzaam gemotoriseerd verkeer zich verplaatst naar het gemeentelijk wegennet. Dit verkeer kan daar soortgelijke problemen veroorzaken of de leefbaarheid aantasten. Dat is niet de bedoeling en om die reden is het weren van langzaam gemotoriseerd verkeer mogelijk als er een goede alternatieve route gevonden kan worden. Om ervoor te zorgen dat bij het zoeken naar alternatieve routes en eventueel benodigde maatregelen geen factoren worden vergeten, heeft de provincie een afwegingskader opgesteld. Met gebruikmaking van het afwegingskader kunnen problemen met de routekeuze voor landbouwverkeer op een eenduidige manier worden behandeld. In deze beleidsregel is het afwegingskader verwerkt.

Nummer
105/15

Artikelsgewijs

Artikel 2 Toepassingsbereik

Op grond van artikel 15 Wegenwet heeft de provincie voor haar wegen een onderhoudsverplichting en moet zij de belangen die in artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 benoemd zijn, beschermen. In de Verordening wegen Noord Brabant 2010 is deze taakstelling aangeduid als de provinciale zorgplicht voor wegen.

Artikel 3 Stroomweg en gebiedsontsluitingsweg type I

De provincie hanteert sinds jaren in haar afwegingen om langzaam gemotoriseerd verkeer op haar wegen al dan niet toe te laten, het aantal motorvoertuigen dat van haar wegen dagelijks gebruik maakt (intensiteit per etmaal). De praktijk heeft uitgewezen dat voor wegen waarvan dagelijks gemiddeld 12.000 of meer motorvoertuigen gebruik maken het in het belang van de verkeersveiligheid en doorstroming onwenselijk is om daarop langzaam gemotoriseerd verkeer toe te laten.

Deze grenswaarde is een uitgangspunt voor het maatwerk waar de meeste situaties om vragen. Provinciale wegen vormen een netwerk met Rijkswegen en gemeentelijke wegen. De intensiteitswaarde tussen ontsluitingen met andere wegen (wegvakken) kunnen echter lager of hoger zijn dan de uitgangswaarde met als mogelijk gevolg dat toch langzaam gemotoriseerd wordt toegelaten of geweerd. Dit is onder meer afhankelijk van de gebieden waarnaar de op provinciale wegen ontsloten Rijks- of gemeentelijke wegen toe leiden en daarmee van de route die weggebruikers kiezen. De intensiteit is derhalve niet het enige dat de provincie in haar overwegingen betreft. De provincie kijkt ook naar de vormgeving van de weg, de functie van de weg, de herkomst of bestemming van het langzame verkeer, de omgeving en mogelijke

alternatieven. Uiteraard spelen ook ruimtelijke en financiële argumenten een rol bij te maken keuzes.

Nummer
105/15

Artikel 4 Gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen

Uitgangspunt is dat gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen gesloten worden verklaard voor langzaam rijdend verkeer, tenzij er geen alternatieve routes beschikbaar zijn of nieuwe routes kunnen worden aangelegd. Wanneer er geen alternatieve routes beschikbaar zijn of nieuwe routes kunnen worden aangelegd worden alleen landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid toegelaten op deze wegen, derhalve geen ruiters, vee, brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen.

Artikel 5 Criteria alternatieve route

Eerste lid,

Onder a Herkomsten en bestemmingen

De bestemming van het landbouwverkeer moet voor landbouwverkeer bereikbaar blijven.

Onder c Omrijfactor

De omrijfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over een route op een gebiedsontsluitingsweg en de afstand over de gewenste alternatieve route. Om te beoordelen of een alternatieve route daadwerkelijk een acceptabel alternatief is voor het landbouwverkeer, wordt op de eerste plaats het begin- en eindpunt van de route vastgesteld. Omdat begin- en eindpunt voor elke landbouwer anders kan zijn, wordt het begin- en eindpunt van een gedefinieerd traject van de 'theoretische landbouwer' bepaald. Een vaste maximale omrijafstand is niet te benoemen omdat deze afhankelijk is van de totale afstand en het comfort. Het aspect comfort wordt bepaald door de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen en de aanwezigheid van verkeersregelinstallaties en spoorwegovergangen. De ritduur is het resultaat van afstand en comfort. Met de omrijfactor wordt het gebied bepaald waarbinnen een alternatieve route voor landbouwverkeer gelegen moet zijn, wil deze route acceptabel zijn. Hoe hoger de omrijfactor, hoe lager de acceptatiegraad.

Onder d Buiten de bebouwde kom

Als er meerdere alternatieve routes beschikbaar zijn, worden eerst de routes buiten de bebouwde kom onderzocht, omdat daar over het algemeen minder potentiële conflictpunten zijn dan op wegen binnen de bebouwde kom. Als een alternatieve route voor het landbouwverkeer binnen de bebouwde kom is gelegen, heeft het de voorkeur om een nieuw te realiseren route buiten de bebouwde kom in de afweging mee te nemen.

Vierde lid Aanvullende aspecten

Nummer

Naast de in de voornoemde leden, voor binnen of buiten de bebouwde kom, geldende criteria, worden in dit lid aanvullende aspecten genoemd die een rol spelen bij het wel of niet acceptabel zijn van een alternatieve route.

105/15

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,
prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

de secretaris,
mw. ir. A.M. Burger

Nummer: 3848076

Uitgegeven, 7 oktober 2015

De secretaris van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
mw. ir. A.M. Burger