

Aan alle provinciale en gemeentelijke wegbeheerders in Gelderland en Overijssel

Datum: november 2020

Betreft: Veiligheid fietsers in het buitengebied.

Geachte wegbeheerder,

LTO Noord en Cumela maken zich zorgen om de veiligheid van fietsers in het buitengebied. Als belangenbehartigers van het landbouwverkeer op de openbare weg zien we dat bij een nieuwe weginrichting, waar gekozen wordt voor een wegversmalling, een fietsstraat of een drempel, situaties onbewust of onbedoeld onveilig worden. In deze brief doen wij een aantal suggesties om de veiligheid te verbeteren.

### **Wegversmallingen**

We zien dat wegbeheerders steeds vaker wegversmallingen aanleggen als snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer. Deze snelheidsbeperkingen lijken vaak ontworpen vanuit het gezichtspunt van automobilisten en fietsers. Het standaardontwerp, waarin alleen het wegvak voor gemotoriseerd verkeer wordt versmald, sluit echter slecht aan bij landbouwverkeer. Het zicht vanuit een tractorcabine is toch net iets anders.

Bij de standaard versmalling zien we dat landbouwverkeer direct na passeren weer naar rechts gaat waarbij er beperkt zicht is op de fietsstrook. Fietsers houden daar onvoldoende rekening mee en halen ter hoogte van de versmalling rechts in wanneer het landbouwvoertuig snelheid mindert. Op zich zelf is dat toegestaan maar het levert wel een gevaarlijke interactie op. Zeker in drukke perioden hebben onze leden te maken met een groot aantal bijna-ongelukken.

Dat het anders kan bewijzen de gemeenten Bronckhorst en Lochem bij wegversmallingen aan de Wildenborchseweg.

Zie onderstaande foto's. We geven deze oplossing graag aan u ter overweging bij onderhoud en aanleg van nieuwe wegversmallingen.



### **Fietsstraten buiten de bebouwde kom**

Fietsstraten buiten de bebouwde kom zijn in opkomst. Fietsstraten zijn een aanvulling om te voorzien in snelle en veilige fietsverbindingen tussen woon- en werkplaats met als ultiem doel het behalen van de milieudoelstellingen. Voor fietsende forenzen en scholieren is een korte en veilige verbinding belangrijk. Fietsende recreanten kiezen daarentegen vaak voor een landschappelijke route waarbij "beleving" van het landschap zwaar telt en de afstand van minder belang is.

### **Voorkom vermenging**

Helaas zien wij dat de fietsstraten buiten de bebouwde kom steeds vaker gepland worden op de reeds bestaande en vaak al smalle erftoegangswegen in landelijke gebieden met een sterk agrarisch karakter, waar landbouwverkeer een belangrijke gebruiker is. In deze gebieden worden werkzaamheden uitgevoerd met landbouwmaterieel dat op erftoegangswegen is aangewezen om agrarische bedrijven en percelen te bereiken. Een belangrijke doelstelling voor de aanleg van een fietsstraat is een substantiële toename van het aantal fietsers. Hier wringt de schoen, vermenging van materieel met nog grotere stromen kwetsbare en snelle fietsers op wegen in het buitengebied zorgt namelijk voor steeds grotere en onaanvaardbare verkeersrisico's.



"Landbouw- en gemotoriseerd verkeer is te gast. Hierdoor zien we dat fietsers geen rekening meer houden met andere weggebruikers."

### **Grote risico's voor kwetsbare fietsers**

Wegen in het buitengebied zijn vaak smal, onoverzichtelijk en amper toereikend voor bestemmingsverkeer. Dit in combinatie met de toename van fietsers maakt een slecht gekozen traject van fietsstraten potentieel levensgevaarlijk. De maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer op fietsstraten is 30 km per uur. Door de toegenomen snelheid van fietsers kan landbouwmaterieel worden ingehaald. Dit zorgt voor grote risico's zeker wanneer een landbouwvoertuig af moet slaan om een perceel of erf te bereiken. Dit zijn manoeuvres waarbij de chauffeur bezig is met het positioneren van het materieel op de juiste plek op de weg. Dit om te zorgen dat er geen obstakels worden geraakt, de bocht ruim genoeg wordt genomen en er zich geen onveilige situaties voordoen. Zeker in deze situaties is het noodzakelijk dat alle verkeersdeelnemers rekening houden met elkaar. Doordat motorvoertuigen op een fietsstraat te gast zijn, neemt een fietser voorrang. Hierdoor ontstaan levensgevaarlijke situaties.

### **Alleen als het veilig kan**

Wat wij van u vragen is:

- om fietsstraten toe te passen op plekken waar de situatie verkeerskundig en sociaal veilig genoeg is.
- leg fietsstraten aan op trajecten waar landbouwvoertuigen géén of slechts in zeer geringe mate een eibestemming hebben. Denk bijvoorbeeld aan trajecten langs provinciale wegen. Zien fietsen doet fietsen, zeker voor automobilisten in druk verkeer.
- En tot slot pas de fietsstraat enkel toe vanuit zuiver ideologische en duurzame redenen, leg daarom geen fietsstraat aan wanneer de fietser zijn/haar weg al prima door het landelijk gebied weet te vinden.

### **Drempels, dilemma of juist een zegen?**

Om de snelheid terug te dringen kiezen wegbeheerders vaak standaard verkeersdrempels of plateaus als oplossing. Weging van de belangen van alle betrokkenen, weggebruikers, aanwonenden en wegbeheerders en – eigenaren vraagt volgens ons om een andere aanpak.

### **Belangen afwegen**

Bestuurders van motorvoertuigen die het gaspedaal te diep indrukken hebben een hekel aan “scherpe” drempels. Deze groep tref je vooral met drempels. Weliswaar drukt men tussen de drempels het gaspedaal weer in om bij de volgende drempel stevig af te remmen. Het overgrote deel van het landbouwverkeer kan niet sneller rijden dan 40 km per uur en levert dus nauwelijks een bijdrage aan de snelheidsovertredingen.

### **Gevolgen van drempels en plateaus**

Landbouwmaterieel is vanwege de functionaliteit veelal ongeveerd. De bestuurders ervaren drempels als zeer hinderlijk. Ook loopt landbouwmaterieel zeer veel schade op aan chassis, trekogen, trekhaken etc. Aanwonenden zijn in eerste instantie positief over de aanleg van drempels, maar klagen na verloop van tijd over geluids- en trillingsoverlast van zware voertuigen die de drempels passeren. Ook voertuigen die vertragen en versnellen zorgen voor extra geluidsoverlast. Drempels zorgen dus voor schade aan het materiaal en overlast voor de omgeving.

### **Snelheidsverhoging en kentekening landbouwmaterieel**

Met ingang van 1 januari 2021 moeten alle zelfrijdende (land)bouwvoertuigen, zowel bestaande als nieuwe, worden geregistreerd bij de RDW. Ook gaat de maximumsnelheid voor (land)bouwvoertuigen naar 40 km per uur. Het overgrote deel van het landbouwmaterieel kan niet sneller rijden dan 40 km per uur. Dit is een snelheid die al decennia officieus met materieel wordt gereden. Hiervoor krijgen alle landbouwvoertuigen die deze snelheid veilig kunnen rijden een kenteken. Voorheen hielden wegbeheerders en -eigenaren rekening met een max. snelheid van 25 km per uur.

Vanaf 1 januari 2025 geldt er een generiek kentekenplicht voor alle (land)bouwvoertuigen op de openbare weg.

### **Oplossing voor alle betrokkenen**

Wordt het grootste deel van de overlast veroorzaakt door automobilisten, dan is het zinvol om de maatregelen daar op te focussen. Cumela en LTO Noord adviseren om de snelheid op trajecten met landbouwmaterieel te verlagen met de z.g.n. Maldense Drempel. Dit is een drempel die in de rijstrook wordt gelegd en die grotendeels in de spoorbreedte valt van 80% van het landbouwmaterieel. Hierdoor wordt voorkomen dat de omgeving geluids- en trillingsoverlast ondervindt. Landbouwmaterieel kan met een acceptabele aanpassing van de snelheid de drempel passeren. Automobilisten daarentegen moeten altijd met minimaal 2 wielen over de drempel rijden waardoor zij de snelheid substantieel moeten verlagen.



Met deze brief willen we een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in het buitengebied.

met vriendelijke groet,

LTO Noord en Cumela

Voor vragen of een nadere toelichting kunt u contact opnemen met:

**LTO Noord**

André Rotteveel

[arotteveel@ltonoord.nl](mailto:arotteveel@ltonoord.nl)

06 20 59 82 69

**Cumela, provincie Gelderland**

Gerwin Otten

[gotten@cumela.nl](mailto:gotten@cumela.nl)

06 22 95 07 13

**Cumela, provincie Overijssel**

Thijs Veneklaas Slots

[tveneklaasslots@cumela.nl](mailto:tveneklaasslots@cumela.nl)

06 13 65 29 20