

Gemeente Buren

Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren

Verkenning van mogelijkheden en effecten

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Buren

Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren

Verkenning van mogelijkheden en effecten

Datum	5 november 2020
Kenmerk	004247.20200930.R1.02
Eerste versie	Floris Frederix

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Buren
Titel rapport	Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren Verkenning van mogelijkheden en effecten
Kenmerk	004247.20200930.R1.02
Datum publicatie	5 november 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Sylvia Janssen, Bert Sielias en René van Gasteren
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix en Hanno van Klinken

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Vergelijking Buren met omliggende gemeenten	2
3	Wat zijn lokale wegen in het buitengebied?	4
4	Wat is het gebruik van deze wegen?	6
5	Is het afstoten van wegen mogelijk?	8
6	Welke andere mogelijkheden zijn er?	10
6.1	Aanpassen van het onderhoud	10
6.2	Aanpassen van de weg	11
6.3	Optimaliseren van de verkeersstromen	12
7	Samenvatting en conclusie	15

1

Inleiding

Aanleiding

De gemeente Buren heeft een uitgebreid en fijnmazig wegennetwerk. De gemeenteraad heeft aangegeven een onderzoek te willen naar het afwaarderen van wegen. Op basis van discussies uit het verleden is de achterliggende vraag of onderhoudskosten kunnen worden bespaard door lokale wegen in het buitengebied af te waarderen.

Er zijn meerdere manieren om lokale wegen in het buitengebied af te waarderen. Het afwaarderen kan bijvoorbeeld worden ingevuld als: afstoten, afwaarderen tot zandpad, het verminderen van het gebruik et cetera. Dit onderzoek brengt op netwerkniveau in beeld wat het afwaarderen van wegen inhoudt en wat de mogelijkheden en effecten daarvan zijn. Het onderzoek heeft een 'quick scan'-karakter. Dat betekent dat geen kostenraming is opgesteld en geen civieltechnische werkzaamheden zijn uitgevoerd. In plaats daarvan zijn de mogelijkheden en effecten verkend aan de hand van de hiernavolgende onderzoeksvragen. Daarbij is gebruik gemaakt van diverse gemeentelijke documenten, waarin de afgelopen jaren het afwaarderen van wegen is verkend.

Onderzoeksvragen en leeswijzer

Het onderzoek beantwoordt de volgende onderzoeksvragen:

- De gemeente Buren in vergelijking met andere gemeenten: Wat is het aantal kilometers weg ten opzichte van de oppervlakte en inwoners? Deze vraag is uitgewerkt in hoofdstuk 2 en brengt in beeld hoeveel wegen de gemeente Buren beheert in vergelijking met andere gemeenten.
- Wat zijn lokale wegen in het buitengebied? Deze vraag is uitgewerkt in hoofdstuk 3 en definieert (op basis van de wegencategorisering) op welke wegen het afwaarderen in dit rapport betrekking heeft.
- Wat is het gebruik van deze lokale wegen in het buitengebied? In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de functie en de verkeersintensiteit van deze wegen. Deze vraag is belangrijk, omdat wegen die niet worden gebruikt, zinloos zijn en dus kunnen worden opgeheven.
- Is het afstoten van wegen mogelijk? In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op deze meest vergaande vorm van het afwaarderen van wegen: het afstoten van de weg door deze op te heffen of te verkopen.
- Welke andere mogelijkheden zijn er om invulling te geven aan het afwaarderen? En wat zijn de effecten van deze mogelijkheden en in welke mate zijn deze mogelijkheden realistisch? Deze vragen worden beantwoord in hoofdstuk 6.

2

Vergelijking Buren met omliggende gemeenten

Aantal kilometers wegen

Binnen de gemeente Buren ligt in totaal 478 km aan wegen (2019, bron CBS/SWOV¹). Daarvan is 44 km in beheer bij de provincie Gelderland en 1 km bij Rijkswaterstaat (en 0 km bij het waterschap), 433 km wordt beheerd door de gemeente. Van de 433 km gemeentelijke wegen ligt 115 km binnen de bebouwde kom.

Omliggende gemeenten

Tabel 2.1 laat een vergelijking zien van de weglengte in Buren met de omliggende gemeenten West Betuwe, Neder-Betuwe en Tiel. Ook is hierin het grondgebied (oppervlakte) en het aantal inwoners per gemeente opgenomen en is de weglengte per km² grondgebied en per inwoner uitgerekend.

gemeente	aantal km weg gemeente	oppervlakte in km ²	aantal km weg per km ²	aantal inwoners	aantal meters weg per inwoner
Buren	433	143	3,0	27.000	16,0
West Betuwe	637	229	2,7	51.200	12,4
Neder-Betuwe	241	67	3,5	24.500	9,8
Tiel	238	36	6,6	41.900	5,7

Tabel 2.1: Vergelijking omliggende gemeenten (bron: CBS, gegevens 2019)

Over het algemeen is in een gemeente met heel weinig buitengebied de weglengte per km² hoog en de weglengte per inwoner juist laag (buiten de kom zijn de afstanden tussen de verschillende bestemmingen immers veel groter). In een gemeente met weinig wegen binnen de kom is het andersom: weglengte per km² laag, maar per inwoner hoog. Dit blijkt ook uit tabel 2.1:

- Tiel heeft als meer stedelijke gemeente een hoge weglengte per km², maar een lage weglengte per inwoner.
- Buren, West Betuwe en Neder-Betuwe hebben als meer landelijke gemeenten een lage weglengte per km², maar een hoge weglengte per inwoner.

¹ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/70806ned/table>
<https://theses.swov.nl/single/?appid=09f1b022-0415-4ff5-9409-761422821953&sheet=WFmjsSU&opt=currsel%2Cctxmenu>

- In vergelijking met de gemeenten West Betuwe en Neder-Betuwe, is de weglengte per inwoner in de gemeente Buren het hoogste. Maar dit zegt niet zoveel, want de weglengte hangt niet zo zozeer af van het aantal inwoners, maar van de verhouding binnen/buiten de kom, de woningdichtheid binnen de kom en de afstand tussen verschillende bestemmingen buiten de kom.

In het Beheerplan Wegen 2016-2045 (van 30 juni 2015) is een vergelijking (benchmark) Openbare Ruimte opgenomen. Daarin zijn de wegenarealen van circa 80 Nederlandse gemeenten opgenomen. De gemeente Buren heeft per inwoner circa 84 m² verharding in beheer. Het landelijke gemiddelde is circa 64 m². De gemeente Buren heeft per inwoner dus meer verharding in beheer dan het gemiddelde. De gemeente Buren is hiermee echter goed te vergelijken met andere 'landelijk' gelegen gemeenten, zoals Leudal, Maasgouw en Wijchen.

Conclusie

De gemeente Buren heeft een met West Betuwe en Neder-Betuwe vergelijkbare weglengte per km². Ook als wordt gekeken naar het aantal m² verharding in beheer, dan is dat van de gemeente Buren vergelijkbaar met andere 'landelijk' gelegen gemeenten.

3

Wat zijn lokale wegen in het buitengebied?

Op basis van de wegcategorisering wordt in dit hoofdstuk gedefinieerd op welke wegen het afwaarderen in dit rapport betrekking heeft.

Wegencategorisering

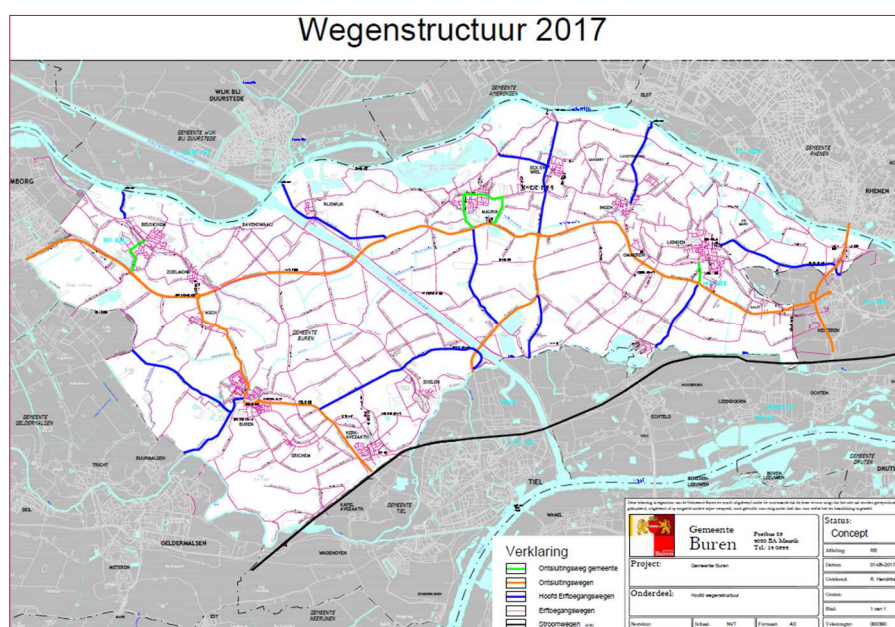
Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op de visie Duurzaam Veilig. Vanuit deze visie wordt het wegennet gecategoriseerd en ingericht. Duurzaam Veilig gaat uit van een preventieve benadering van het wegennet. Er wordt zo veel mogelijk voorkomen dat verkeersonveilige situaties ontstaan. Dit is uitgewerkt in een aantal principes, waarvan vooral functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid centraal staan. In Nederland zijn alle wegen ingedeeld in een wegcategorisering conform het CROW: stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. Elk type weg heeft een bepaalde functie en snelheidsregime. Op hoofdlijnen zijn deze weergegeven in tabel 3.1.

wegtype	functie	toelichting	snelheidslimiet
stroomweg	stroomfunctie	snel en veilig verwerken van doorgaand verkeer	100, 120 en 130
gebiedsontsluitingsweg	ontsluitingsfunctie	verbinden van stroomwegen en erftoegangswegen en vlot en veilig bereikbaar maken van wijken en gebieden	binnen de bebouwde kom: 50 en 70 buiten de bebouwde kom: 80
erftoegangsweg	verblijfsfunctie	toegankelijk maken van erven/percelen, woningen en voorzieningen	binnen de bebouwde kom: 30 buiten de bebouwde kom: 60

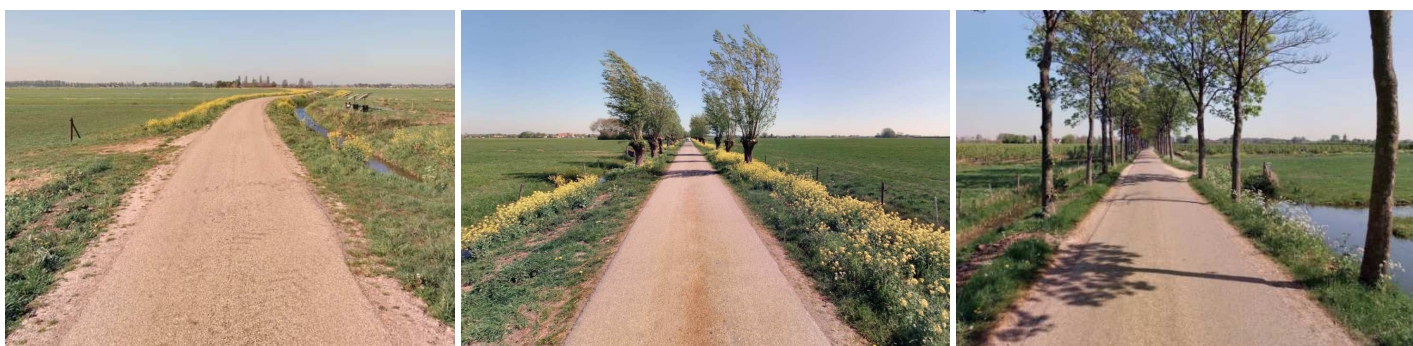
Tabel 3.1: Wegencategorisering CROW

Wegencategorisering gemeente Buren

De wegcategorisering van de gemeente Buren is opgenomen in figuur 3.1. Daaruit blijkt dat de erftoegangswegen nog in twee categorieën zijn ingedeeld. Dit zijn de gewone erftoegangswegen (type II) en de hoofderftoegangswegen (type I). Dit is een veelgebruikte indeling om de drukkere wegen in het buitengebied te verbijzonderen ten opzichte van de smallere wegen die voornamelijk dienen ter ontsluiting van de landbouwpercelen en andere aan deze wegen gelegen functies (boerderijen, woningen etc.). Het is deze laatste categorie lokale wegen in het buitengebied waarop deze notitie betrekking heeft: de erftoegangswegen type II. Voorbeelden van deze wegen zijn opgenomen in figuur 3.2.



Figuur 3.1: Wegestructuur gemeente Buren



Figuur 3.2 Voorbeelden van erftoegangswegen type II in de gemeente Buren: Rijswijkseveldweg, Nieuwslagseweg en Duikerskampweg

4

Wat is het gebruik van deze wegen?

Wegen die niet worden gebruikt, zijn zinloos en kunnen dus worden opgeheven. Daarom wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de functie en de verkeersintensiteit van deze erftoegangswegen type II (lokale wegen) in het buitengebied.

Functie van erftoegangswegen type II

De erftoegangswegen type II in het buitengebied worden gebruikt door aanwonenden en aanliggende (agrarische en niet-agrarische) bedrijven. Daarnaast dienen de wegen ook ter ontsluiting van de aanliggende landbouwpercelen. Verder wordt een deel van de wegen ook recreatief gebruikt als fiets- of wandelroute. Tot slot dienen de wegen ook voor het baggeren en onderhouden van de aanliggende watergangen.



Figuur 4.1: Intensiteiten motorvoertuigen per etmaal 2018. Bron: gemeente Buren.

Verkeersintensiteit

Figuur 4.1 geeft een indruk van de verkeersintensiteit op de wegen in de gemeente Buren (op basis van verkeerstellingen). Het verkeer rijdt vooral op de hoofdwegen. Daar is de intensiteit 2.000 tot 20.000 mvt/etm. Op de erftoegangswegen type II rijdt veel minder verkeer. De verkeersintensiteit ligt onder de 2.000 mvt/etm (licht-/donkerblauw en licht-/donkergroen in figuur 4.1). Op de meeste wegvakken is de verkeersintensiteit lager dan 500 mvt/etm (donkerblauw in figuur 4.1).

Ook het vracht- en landbouwverkeer rijdt vooral op de hoofdwegen. Daar is het zware vrachtverkeer vaak boven 25 stuks per etmaal. Op de erftoegangswegen type II is het zware vrachtverkeer minder dan 25 stuks per etmaal, uitgezonderd bij bedrijfsactiviteiten.

Is het afstoten van wegen mogelijk?

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze meest vergaande vorm van het afwaarderen van wegen: het afstoten van de weg. Dit kan enerzijds door de weg op te heffen. Daarvoor moet de weg worden afgesloten en uit de openbaarheid worden onttrokken. De andere mogelijkheid is de weg te verkopen of ter adoptie aan te bieden.

Wegenwet

Op wegen die in beheer zijn van de gemeente, is de Wegenwet van toepassing. De wegbeheerder is wettelijk verplicht openbare wegen goed te onderhouden. Indien de wegbeheerder tot het afsluiten, opheffen en uit de openbaarheid onttrekken van wegen overgaat, is een aantal wetsartikelen relevant.

In de Wegenwet staan de volgende artikelen omtrent het afsluiten van wegen.

- Artikel 9, lid 1 Wegenwet:
 - Een weg [...] kan aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij een besluit van de gemeenteraad van de gemeente waarin de weg is gelegen.
 - Het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt medegedeeld aan Gedeputeerde Staten.
- Artikel 15, lid 1 Wegenwet: Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap zijn verplicht een weg te onderhouden, wanneer dat openbare lichaam deze weg tot een openbare weg heeft bestemd.

Besluiten om wegen af te sluiten en uit de openbaarheid te onttrekken

De wegbeheerder heeft de bevoegdheid om wegen (al dan niet tijdelijk) af te sluiten voor wegverkeer. Voordat een weg van functie/bestemming verandert, dient een verkeersbesluit te worden genomen door het College van B&W, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Voor een onttrekking aan de openbaarheid is een zwaardere procedure noodzakelijk. Om de weg uit de openbaarheid te onttrekken, is een besluit door gemeenteraad nodig, waartegen ook bezwaar en beroep mogelijk is.

Van groot belang is het besluit van een goede onderbouwing te voorzien, waarin alle belangen integraal zijn gewogen. Het argument kostenbesparing is daarin een zwakke onderbouwing. Dat kan alleen als de weg zinloos is en geen gebruik of functie heeft. Zoals uit het voorgaande hoofdstuk is gebleken zijn er in de gemeente Buren geen wegen die zinloos zijn.

Alle wegen hebben een functie en worden gebruikt, al is het soms beperkt tot het bereiken van de aanliggende percelen. Een onderbouwing op basis van alleen kostenbesparing is daarom hoogst waarschijnlijk onvoldoende. De kans is dan groot dat in een bezwaar en beroepsprocedure in het nadeel van de gemeente wordt besloten.

Overwegingen bij het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken

- Het afsluiten van een weg levert een reductie van het onderhoudsbudget op. Het afsluiten van wegen kost echter ook geld. Bovendien kunnen lokale omstandigheden de reductie grotendeels teniet doen, doordat andere routes drukker worden en de onderhoudskosten op die wegen toeneemt. Bijvoorbeeld door rand-/bermschade ten gevolge van elkaar tegemoetkomend (landbouw)verkeer op omliggende wegen. Die welke zwaarder belast worden. Ook kan er overlast en hinder ontstaan op omliggende wegen, waardoor het draagvlak kan afnemen.
- Wanneer een weg is afgesloten en deze van de openbaarheid onttrokken is, is deze nog wel in eigendom en beheer van de gemeente. Naast het beheer van de weg behoort namelijk ook het beheer van de berm, sloot, bomen en overige gemeentelijke eigendommen tot de taak van de gemeente.

Verkoop en adoptie

Naast het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken van een weg is ook verkoop of ter adoptie aanbieden een mogelijkheid. Verkoop of adoptie geeft op termijn ook een lastenverlichting. Door het verkopen of adopteren van wegen verschuiven de onderhoudskosten van de gemeente naar de nieuwe eigenaar. Anders gezegd: de nieuwe eigenaar moet dan het onderhoud voor zijn/haar eigen rekening nemen en als de weg niet uit de openbaarheid is onttrokken is deze verplicht het onderhoud uit te voeren. Alleen in zeer uitzonderlijke gevallen wil iemand in dat geval een weg kopen of adopteren. Bovendien is er naast de weg in bijna alle gevallen ook nog de berm, bomen, groen en de watergang. Het onderhoud en baggerwerk moeten mogelijk blijven met groot materieel. De berm is tevens in gebruik als strook voor de kabels en leidingen, ook hier is een plicht tot toegankelijkheid.

Conclusie

Het afstoten van wegen is mogelijk, maar in dit geval niet realistisch. Voor het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken is een integrale belangenafweging nodig. Daarbij is alleen het argument van kostenbesparing onvoldoende, omdat alle wegen in de gemeente Buren ook een functie hebben voor in ieder geval de aanliggende percelen. Het verkopen of ter adoptie aanbieden van een weg is ook niet realistisch, omdat er geen nieuwe eigenaar zal zijn die de onderhoudskosten voor zijn/haar rekening wil nemen.

6

Welke andere mogelijkheden zijn er?

Nu duidelijk is dat afstoten niet mogelijk is, welke mogelijkheden zijn er dan wel om invulling te geven aan het afwaarderen van wegen om daarmee de onderhoudskosten te verminderen? Om deze vraag te beantwoorden, worden in dit hoofdstuk de mogelijkheden en de effecten daarvan benoemd. Daarbij is de volgende indeling gebruikt:

- Aanpassen van het onderhoud (anders financieren of minder onderhoud).
- Aanpassen van de weg:
 - omvormen tot fietspad;
 - omvormen tot karrenspoor;
 - omvormen tot zandpad.
- Optimaliseren van de verkeersstromen:
 - beperken van ontwikkelingen in het buitengebied;
 - afsluiten van wegen voor doorgaand of zwaar verkeer;
 - instellen eenrichtingsverkeer.

6.1 Aanpassen van het onderhoud

In de Wegenwet staat het volgende artikel omtrent het onderhoud van wegen:

- Artikel 16 Wegenwet: De gemeente heeft te zorgen, dat binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 (waterschap) en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.

Onderhoud is een zorgplicht

Artikel 16 regelt de zorgplicht van de gemeente. Het begrip weg heeft in dit artikel slechts betrekking op openbare wegen. Kortom: zolang een weg in de openbaarheid is, is de gemeente verplicht deze weg te (laten) onderhouden. Als zich op een openbare weg een ongeval voordoet dat geheel te wijten is aan de toestand van de weg, kan de wegbeheerder daarvoor aansprakelijk gesteld worden.

Het is dus niet mogelijk te onderbouwen dat een veroorzaker van een toename van het zwaar verkeer meedraagt in de kosten van het onderhoud. Onderhoud aan wegen is een reguliere taak van de gemeente, die de gemeente zelfstandig moet uitvoeren.

Conclusie

Zolang een weg in de openbaarheid is, is de gemeente verplicht deze weg te (laten) onderhouden. Het verlagen van het onderhoudsniveau biedt een kostenbesparing. In de situatie dat de verkeersintensiteit gelijk blijft, is er mogelijk een negatief effect op de verkeersveiligheid. De verwachting is dat bij het verlagen van het onderhoudsniveau, door de slechtere staat van de weg, verkeer een andere route zal verkiezen.

6.2 Aanpassen van de weg

Een mogelijkheid om wegen af te waarderen, is het aanpassen van de weg. De af te waarderen wegen zijn nu gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Het omvormen van de weg tot fietspad, karrenspoor of zandpad is ook een mogelijkheid.

Omvormen naar fietspad

Het veranderen van de functie is mogelijk wanneer op een wegvak één modaliteit dominant is, bijvoorbeeld het fietsverkeer. In die situatie moet worden gelet op de aantakking van het bestaande fietsnetwerk en het toegankelijk houden van de aanliggende erven en utiliteits- en hulpdiensten. Het omvormen van wegen naar fietspad geeft geen financieel voordeel. Aan fietspaden worden hogere eisen gesteld aan de vlakheid en omdat de percelen voor de agrariërs bereikbaar moeten blijven, ontstaat hier een conflict.

Omvormen naar karrenspoor

Als het gebruik door landbouwverkeer naar de aanliggende percelen dominant is, is het een mogelijkheid om een weg om te vormen tot een karrenspoor. Om bestaande wegen zonder al te veel ingrepen om te vormen tot een karrenspoor, is het mogelijk om bij asfaltwegen de middenstrook uit te frezen en op te vullen. Deze maatregel verdient echter niet de voorkeur, aangezien bij het uitfrezen van het middengedeelte de samenhang van de weg dusdanig wordt onderbroken dat de rijstroken snel zullen verslechteren. Om wegen tot karrenspoor om te vormen, zullen de wegen opnieuw opgebouwd moeten worden om zodoende voldoende stevigheid te krijgen voor de belasting op de rijsporen.



Aandachtspunt bij karrensporen is dat de middenberm bij kruisingen met overige wegen en in- en uitritten regelmatig zal worden overreden. Een goede middenberm is op deze locaties van belang om schade aan de rijstroken te voorkomen. Het openlaten van de middenberm zorgt bij passeren voor sporen en een hobbelige situatie. Bij bestaande karrensporen is zowel bij recreanten (met name fietsers) als landbouwers veel vraag naar een goede middenberm. Deze wensen voor een goede middenberm maken dat een gewone weg vaak de voorkeur heeft boven een karrenspoor, en dat het onderhoud van een karrenspoor veelal niet goedkoper is dan een gewone weg.

Omvormen verharde wegen naar on-/halfverhard

Als een weg nauwelijks wordt gebruikt, is het omvormen van de weg naar een onverharde/half verharde weg een mogelijkheid. Hierbij is wel van belang dat:

- aan de betreffende weg geen bebouwing is gelegen;
- de betreffende weg geen deel uitmaakt van een recreatieve (fiets)route;
- de gebruikersfunctie ondergeschikt is.



Het nadeel van onverharde/half verharde wegen in de gemeente Buren is de kleigrond. Onverharde/half verharde wegen op kleigronden hebben eerder onderhoud nodig dan op zandgrond.

Kosten omvormen

Het omvormen van een weg is een kostbare ingreep en daarom pas relevant als de gehele wegconstructie vervangen moet worden. Dat is het geval als de weg aan het einde van zijn levensduur is. Als alleen lichte onderhoudsmaatregelen aan de orde zijn, dan wegen de kosten niet tegen elkaar op. Voor de wegen die voor omvorming in aanmerking komen, zullen dus de volgende stappen worden doorlopen:

- geen uitvoering van groot onderhoud;
- uitvoeren van noodzakelijk klein onderhoud (plaatselijke reparatie);
- verharding laten verslechteren totdat het punt van het einde van de levensduur in zicht komt;
- dan afweging maken, wel of niet omvormen.

Conclusie

Omdat het omvormen van wegen pas aan de orde is als een weg aan het einde van de levensduur is, is de keuze pas op dat moment relevant. Omvormen tot een fietspad, karrenspoor of onverharde/half verharde weg is alleen mogelijk als de weg nauwelijks wordt gebruikt en een bepaald gebruik dominant is. Of de omgevormde weg goedkoper is qua onderhoud is ook maar de vraag, omdat er ten opzichte van een gewone weg diverse beperkingen in het gebruik zijn. De afweging om een weg om te vormen, zal dus per individuele weg moeten worden gemaakt en is pas relevant als de weg aan het einde van de levensduur is.

6.3 Optimaliseren van de verkeersstromen

Het optimaliseren van de verkeersstromen is het verleiden van het verkeer om gebruik te maken van wegen die daarvoor het meeste geschikt zijn. Het effect is dat het verkeer op wegen waar het minder gewenst is, afneemt. Het afwaarderen van de weg houdt dan in dat op bepaalde wegen het gebruik van de wegen vermindert en daarmee mogelijk ook de onderhoudskosten.

Beperken ontwikkelingen buitengebied

De verkeersstromen op de erftoegangswegen type II zijn voor een belangrijk deel het gevolg van de vestiging en uitbreiding van bedrijven in het buitengebied:

- De bedrijfslocaties trekken over het algemeen ongewenste verkeersstromen aan, met inbegrip van zwaar vrachtverkeer. Dit veroorzaakt geluidshinder in het landelijke gebied, vermindering van de luchtkwaliteit, verkeersonveilige situaties, ongewenste belasting van het lokale wegennet (dat hierop niet is berekend), en aantasting van natuurgebieden die worden doorkruist. In Rivierenland ligt 22% van de bedrijven in het buitengebied. In Buren bedraagt dit percentage 37% (bron: Ondernemersrapport 2009).
- In de agrarische sector is de trend een afname van het aantal agrarische bedrijven gecombineerd met een schaalvergroting van de overgebleven bedrijven. Hierdoor neemt het gebruik van de wegen toe. Daarnaast neemt ook de omvang en het gewicht van de landbouwvoertuigen toe.

De erftoegangswegen type II zijn niet berekend op het gewicht en de afmetingen van doorgaand zwaar landbouw- en vrachtverkeer. De wegen zijn bijvoorbeeld te smal en ook de bermen zijn smal en onverhard. De verkeersstromen op deze wegen zijn het gevolg van de activiteiten in het buitengebied. Door uitbreiding van de bedrijven en de schaalvergroting in de agrarische sector neemt het verkeer toe.

Beperken van ontwikkelingen in het buitengebied leidt tot stabilisatie van de verkeersintensiteiten. Zonder nieuwe ontwikkelingen ook geen nieuw verkeer. Daarmee wordt voorkomen dat in de toekomst een opwaardering (als tegenhanger van afwaardering) van wegen noodzakelijk wordt. Het beperken van ontwikkelingen in het buitengebied is te verankeren door in het bestemmingsplan bedrijfsactiviteiten aan bepaalde wegen niet toe te staan, bijvoorbeeld: geen nieuwe vestigingen of uitbreiding van niet-grondgebonden bedrijven.

Het niet kunnen uitbreiden van bestaande bedrijven kan echter nadelige economische gevolgen hebben. Bedrijven kunnen ervoor kiezen (of ermee dreigen) de gemeente te verlaten. Daarom zullen bij elke nieuwe ontwikkeling kritisch de effecten op de verkeersstromen moeten worden onderzocht, en dit onderdeel laten zijn van de afweging die wordt gemaakt om de uitbreiding wel/niet toe te staan.

Doorgaand of zwaar verkeer uitsluiten

Langs de bestaande wegen liggen woningen, bedrijven en landbouwpercelen. Deze bestemmingen moeten bereikbaar blijven. Verkeer zonder een herkomst of bestemming kan worden geweerd. Dit kan door middel van bebording. Het weren van doorgaand verkeer op wegen in het buitengebied door middel van bebording heeft in de praktijk vaak niet veel effect. Enerzijds omdat handhaving lastig is en anderzijds omdat voor weggebruikers niet altijd duidelijk is dat ze doorgaand verkeer zijn. De andere mogelijkheid is de wegen waarop het doorgaande verkeer wel gewenst is (gebiedsontsluitingswegen en hoofderftoegangswegen) aantrekkelijk te maken door de inrichting van deze wegen te optimaliseren.

Vrachtverkeer is te weren door het instellen van een breedtebeperking van maximaal 2,3 meter. Daarop is wel de uitzondering nodig voor landbouwvoertuigen voor het bereiken van de aanliggende landbouwpercelen en voor voertuigen voor het afleveren/ophalen van personen/goederen bij aanwonenden en aanliggende bedrijven. Een breedtebeperking heeft de voorkeur boven een aslast-beperking, omdat de overtreding eenvoudig is te constateren, maar ook hier is handhaving een aandachtspunt. Dergelijke beperkingen kunnen in overleg met agrarische bedrijven worden ingesteld. Maar ook hier geldt dat stimuleren van het gebruik van de wegen waarvan het gebruik wel gewenst is, ook een mogelijkheid is. Dit kan door bijvoorbeeld op de landbouwroutes (LTO, Fruitsector, Cumela) voldoende uitwijkmogelijkheden te realiseren.



Instellen eenrichtingsverkeer

Door het instellen van eenrichtingsverkeer zal er minder schade ontstaan aan de bermen. Dit zal op termijn een besparing opleveren. Het nadeel is dat het verkeer moet omrijden (andere wegen en bermen worden dus zwaarder belast en hebben meer onderhoud nodig). Het omrijden kan overlast geven en ook kan draagvlak ontbreken. Door het ontbreken van tegenovergesteld verkeer zal de snelheid toenemen en dat kan ten koste gaan van de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. Ook hier is handhaving een aandachtspunt, omdat weggebruikers het eenrichtingsverkeer niet altijd begrijpen.

Conclusie

- Door uitbreiding of nieuwe bedrijfsvestigingen in het buitengebied te voorkomen als een weg dat niet kan verwerken, worden ook toekomstige opwaarderingen van wegen voorkomen. Een dergelijke maatregel voorkomt dus grote toekomstige investeringen.
- Het gebruik van de bestaande wegen kan worden geoptimaliseerd door een combinatie van maatregelen. Enerzijds maatregelen die het gebruik van ongeschikte wegen beperken en anderzijds maatregelen die het gebruik van geschikte wegen stimuleren. De verwachting is dat dit geen financieel voordeel heeft, maar dat de kwaliteit en het gebruik van het wegennet wel verbeteren.

Samenvatting en conclusie

Lokale wegen worden weinig gebruikt, maar hebben wel een functie

In dit rapport is ingegaan op de vraag of onderhoudskosten kunnen worden bespaard door lokale wegen (erftoegangswegen type II) in het buitengebied af te waarderen. De verkeersintensiteit op deze wegen is laag, maar de wegen hebben wel een of meerdere functies. Bijvoorbeeld de ontsluiting van de aanliggende percelen en gebouwen, een (recreatieve) fietsroute of voor het onderhoud van waterwegen en de bereikbaarheid van kabels en leidingen.

Afstoten of verkopen meestal niet realistisch

Het afstoten van deze wegen is mogelijk, maar in dit geval niet realistisch. Voor het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken is een integrale belangenafweging nodig. Daarbij is alleen het argument van kostenbesparing onvoldoende, omdat alle wegen in de gemeente Buren ook een functie hebben. Het verkopen of ter adoptie aanbieden van een weg is ook niet realistisch, omdat er geen nieuwe eigenaar zal zijn die de onderhoudskosten voor zijn/haar rekening wil nemen. Overigens is de weglengte in de gemeente Buren vergelijkbaar met andere landelijke gemeenten.

Mogelijkheden om te besparen op onderhoudskosten

- Zolang een weg in de openbaarheid is, is de eigenaar van de weg verplicht deze weg te (laten) onderhouden. Het verlagen van het onderhoudsniveau biedt een kostenbesparing, maar de kwaliteit van de weg neemt hierdoor af.
- Omvormen tot een fietspad, karrenspoor of onverharde/half verharde weg is alleen mogelijk als de weg nauwelijks wordt gebruikt en een bepaald gebruik dominant is. Of de omgevormde weg goedkoper is qua onderhoud, is maar de vraag, omdat er ten opzichte van een gewone weg diverse beperkingen in het gebruik zijn. Omdat het omvormen van wegen pas aan de orde is als een weg aan het einde van de levensduur is, is de keuze pas op dat moment relevant. De afweging om een weg om te vormen, zal dus per individuele weg moeten worden gemaakt.
- Door uitbreiding of nieuwe bedrijfsvestigingen in het buitengebied te voorkomen als een weg dat niet kan verwerken, worden ook toekomstige opwaarderingen van wegen voorkomen. Een dergelijke maatregel voorkomt dus grote toekomstige investeringen. Bij elke uitbreiding of nieuwe bedrijfsvestigingen moeten dus de effecten op de verkeersstromen worden onderzocht en betrokken in de afweging.

- Het gebruik van de bestaande wegen kan worden geoptimaliseerd door een combinatie van maatregelen. Enerzijds maatregelen die het gebruik van ongeschikte wegen beperken en anderzijds maatregelen die het gebruik van geschikte wegen stimuleren. De verwachting is dat dit geen financieel voordeel heeft, maar dat de kwaliteit en het gebruik van het wegennet wel verbeteren.

Conclusie

Uit de analyse blijkt dat het afwaarderen van wegen weinig mogelijkheden geeft om op onderhoud te besparen. De verwachting is dat de inzet op het afstoten van wegen weinig zal opleveren. Bijvoorbeeld doordat er weinig geïnteresseerden zijn die een weg willen overnemen (inclusief het onderhoud) en dat de wegen voor allerlei gebruiksgroepen een functie heeft, waardoor afstoten veelal niet haalbaar is.

Wel zijn er diverse mogelijkheden om een toekomstige toename van de onderhoudskosten te voorkomen door het gebruik en de inrichting van de wegen in het buitengebied te optimaliseren. Een belangrijke maatregel hiervoor is het maken van een zorgvuldige afweging welke bedrijven (inclusief hun verkeer) in het buitengebied gefaciliteerd moeten worden. Verder is het verkeer te beïnvloeden van de juiste routes gebruik te maken door push (beperkingen en verboden) en pull (verbeteringen en stimuleren) maatregelen waarbij het omvormen van bepaalde wegen (als deze aan het eind van zijn levensduur is) ook een mogelijkheid is.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**