



PROVINCIE  UTRECHT

---

## Nota landbouwverkeer op provinciale wegen



# **Nota landbouwverkeer op provinciale wegen**

augustus 1997

# Samenvatting

---

Voor u ligt de nota 'Landbouwverkeer op provinciale wegen'. In hoofdstuk 1 staat wat de aanleiding is geweest voor het opstellen van deze nota, namelijk de Algemene wet bestuursrecht, waardoor bezwaar gemaakt kan worden tegen het afwijzen van een ontheffing. Hierdoor ontstaat ook de behoefte het bestaande beleid te formaliseren.

In hoofdstuk 2 treft u vier knelpunten aan voor wat betreft het landbouwverkeer op de provinciale wegen in combinatie met het overige verkeer. Dit zijn: het snelheidsverschil, de verkeersveiligheid, de loonwerkers en het sluipverkeer op parallelwegen.

In hoofdstuk 3 staat van welke wettelijke regelingen ontheffing kan worden verleend: het Voertuigreglement (VR) voor zover de afmetingen buiten de wettelijke eisen vallen en op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) bij geslotenverklaring voor landbouwvoertuigen.

In hoofdstuk 4 tenslotte treft u de beleidsuitgangspunten, die grotendeels al bestaand beleid zijn, aan voor het verlenen van ontheffingen voor landbouwvoertuigen op grond van het VR en RVV.

# Inhoudsopgave

---

1. Inleiding	7
2. Knelpuntenanalyse.	8
3. Hoe om te gaan met landbouwverkeer op onze provinciale wegen	10
4. Beleidsuitgangspunten voor het verlenen van ontheffingen	12
Bijlagen:	
1. Het Voertuigreglement	15
2. kaart parallelweg langs provinciale weg	17
3. Geraadpleegde literatuur	19

# 1. Inleiding

---

**Ons land heeft zich door de eeuwen heen gekenmerkt als een agrarisch land. De laatste decennia is het aantal hectare landbouwgrond afgenomen en ook het aantal boeren is drastisch minder geworden door allerlei regelingen zoals mestoverschotten, melkquota enz.**

Dat betekent echter niet dat we geen landbouwverkeer meer op onze wegen zouden kunnen tegenkomen. Wij willen dit landbouwverkeer ook niet van onze wegen weren, maar in het kader van de verkeersveiligheid wel beter reguleren. Dat beter reguleren kan door ontheffing te verlenen voor weggedeelten waar op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens een geslotenverklaring voor landbouwvoertuigen geldt, maar ook voor ontheffing van onderdelen van het Voertuigreglement zoals de wettelijke toegestane breedte.

Voor het verlenen van ontheffingen worden beleidsregels gehanteerd, die tot nu toe niet door gedeputeerde staten zijn vastgesteld. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan bezwaar gemaakt worden tegen het weigeren van een ontheffing. Mede daardoor ontstaat er behoefte het beleid te formaliseren. Daarnaast kan er beleid opgesteld worden voor nieuwe ontwikkelingen.

In interprovinciaal verband is een aantal jaren geleden gestart met harmonisatie voor ontheffingen van landbouwvoertuigen, zodat alle provincies op één lijn zitten voor wat betreft voorwaarden. Ook in andere provincies bestaat er behoefte om het afgesproken beleid te formaliseren.

In het kader van deze nota is overleg geweest met de bovaL, Vereniging van ondernemers in techniek en dienstverlening voor agrarisch loonwerk, mestdistributie, grondverzet en cultuur technische werken in Nederland, en GLTO, de bond van de Gewestelijke Land- en tuinbouworganisaties.

In deze notitie worden beleidsuitgangspunten, die grotendeels bestaand beleid zijn, geformuleerd voor het verlenen van ontheffingen ten aanzien van de afmetingen van het voertuig (Voertuigreglement) en voor wegen die gesloten zijn verklaard voor landbouwvoertuigen (RVV).

## 2. Knelpuntenanalyse

---

**Landbouwvoertuigen zijn in eerste instantie niet ontworpen voor verkeersdeelname, maar voor het verrichten van werkzaamheden op landbouw- en weidegronden. Door de geografische spreiding daarvan en door het zeer dichte wegennet in Nederland, is het niet te voorkomen dat de landbouwvoertuigen van de openbare weg gebruik maken.**

Wat onder landbouwvoertuigen wordt verstaan en welke afmetingen ze mogen hebben is in het Voertuigreglement 1995 aangegeven (Zie bijlage 1) Het gebruik van de openbare weg door landbouwvoertuigen is de afgelopen jaren onderhevig geweest aan twee tegengestelde ontwikkelingen, namelijk tot een verminderd gebruik en meer gebruik van die openbare weg.

De factoren die leiden tot minder gebruik van de openbare weg zijn:

- afname van het aantal landbouwbedrijven
- langzamerhand steeds verder voltooide ruilverkaveling.

De factoren die leiden tot meer gebruik van de openbare weg zijn:

- verdergaande mechanisatie
- uitbesteding (grond)werkzaamheden aan loonwerkers (die van klant tot klant moeten rijden)
- mestvoorschriften (transport van mest over korte en middellange afstanden om het mestquotum per hectare niet te overschrijden).

Als we naar het landbouwverkeer op onze provinciale wegen gaan kijken, kunnen we 4 knelpunten constateren in combinatie met het overig verkeer.

### 1. snelheidsverschil.

De provinciale wegen zonder parallelwegen worden door zowel snelverkeer als langzaam gemotoriseerd verkeer bereden. Het nadeel van dit gemengde gebruik is dat langzame motorvoertuigen de homogene verkeersafwikkeling van het snelverkeer verstoren en de

kans op ongevallen vergroten. Daar waar parallelwegen zijn, is de hoofdrijbaan over het algemeen gesloten verklaard voor het langzaam gemotoriseerde verkeer.

### 2. verkeersveiligheid.

Vanaf het voorjaar tot en met het najaar neemt de intensiteit van het landbouwverkeer toe. Daardoor neemt ook de verkeersonveiligheid toe. Het snelheidsverschil en de grote afmetingen van landbouwvoertuigen is door het overige verkeer niet altijd goed in te schatten, waardoor verkeerde inhaalmanoeuvres plaatsvinden. Een ander belangrijk punt is het bevullen van de weg doordat een gedeelte van de lading eraf valt of doordat grond van de (tractor)wielen op de weg terecht komt en de weg glad wordt, waardoor het overige verkeer een langere remweg nodig heeft. Doordat de handhaving niet optimaal is, rijdt het landbouwverkeer vaak met een hogere snelheid dan de wettelijk toegestane snelheid van 25 km/h, waardoor het een langere remweg nodig heeft. Berijders van landbouwvoertuigen houden daar lang niet altijd rekening mee. Ook het overige verkeer rijdt vaak te hard, waardoor men te laat een landbouwvoertuig herkent en kop/staart ongevallen ontstaan. Verlichting en richtingaanwijzers zijn nogal eens vervuild. Zowel verlichting als richtingaanwijzers werken soms niet of niet volledig doordat nog wel eens van aanhangwagens gewisseld wordt. De eisen voor verlichting zijn in het Voertuigreglement aangescherpt. Ook is een reflecterende afgeknotte driehoek verplicht.

### 3. **loonwerkers.**

Er valt een toename op de wegen te constateren van landbouwvoertuigen door loonwerkers. Loonbedrijven hebben over het algemeen een groot werkgebied. De machines die de loonwerkers gebruiken worden steeds geavanceerder en gecompliceerder, waardoor de omvang toeneemt. Het gebied waar de loonwerker zijn klanten heeft, wordt steeds groter. Vanaf 1965 zijn er steeds meer loonbedrijven gekomen. Dat komt o.a. doordat steeds meer zelfrijdende machines worden gebouwd die in de oogstperiode worden gebruikt, zoals combines, maïshakselaars, bietenrooiers en mestinjectie machines. De aanschafprijzen van dergelijke machines zijn niet haalbaar voor de individuele boer. De boeren gaan dan ook steeds meer werk uit besteden aan loonbedrijven. Om de landbouwgronden te bereiken, leggen loonwerkers veel kilometers af om bij hun klanten te komen, ook over onze provinciale wegen. Er vinden dus veel bewegingen over de openbare weg plaats op ieder uur van de dag. Ook vaak 's avonds, want de oogst kan niet wachten. Deze landbouwvoertuigen zijn nogal eens te hoog, te breed, te lang en te zwaar en bovendien rondom met scherpe uitsteeksels, ondanks dat dit

niet is toegestaan. Loonwerkers gaan zich ook meer en meer specialiseren. Daardoor kan het voorkomen dat een agrariër soms wel drie of meer loonwerkers moet laten komen om juist dat gespecialiseerde onderdeel te laten uitvoeren. In de winterperiode worden loonwerkers vaak gevraagd werk te verrichten voor aannemers, waardoor ze ook 's winters van de openbare weg gebruik maken.

### 4. **sluipverkeer op parallelwegen.**

Een ander probleem is het toenemend oneigenlijk gebruik van parallelwegen langs de provinciale wegen door sluipverkeer. Automobilisten proberen files en verkeerslichten te vermijden. Op een aantal parallelwegen is hierdoor veel sluipverkeer te vinden. Juist op deze parallelwegen bevinden zich veel bromfietzers en fietsers. Maar ook het brede landbouwverkeer moet van deze parallelwegen gebruik maken, omdat de hoofdrijbaan voor landbouwverkeer gesloten is verklaard. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties op deze parallelwegen, mede omdat hier vaak auto's geparkeerd staan. Ook bermen worden vernield omdat men door de bermen gaat rijden. In de begroting 1998 zal worden voorgesteld een nota parallelwegen op te stellen, waarin deze problematiek wordt meegenomen.

### 3. Hoe om te gaan met landbouwverkeer op onze provinciale wegen

---

**De ontwikkelingen rond landbouwvoertuigen hebben ertoe geleid dat de afmetingen zijn toegenomen en de capaciteit is vergroot. Deze grotere machines worden ingezet om de produktiekosten van de Nederlandse landbouw zo laag mogelijk te houden. Door de uitbreiding van de capaciteit van deze machines moeten deze machines uit het oogpunt van efficiency een groter areaal kunnen bedienen. Hierdoor is de mobiliteit van met name grotere machines toegenomen.**

Zolang deze voertuigen niet breder zijn dan 3 meter kunnen zij zonder ontheffing gebruik maken van de openbare wegen. Voor voertuigen die breder zijn dan 3 meter kan de wegbeheerder op basis van het Voertuigreglement (VR) een ontheffing afgeven. Een aantal wegen is echter gesloten verklaard voor langzaam verkeer op basis van verkeersbesluiten. Landbouwvoertuigen kunnen van deze wegen geen gebruik maken zonder ontheffing. Deze ontheffing kan door de wegbeheerders worden afgegeven op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). Het is duidelijk dat er een gezamenlijk belang is in het realiseren van een optimale verkeersveiligheid op de openbare wegen waarbij de belangen van de provincie (wegbeheerder), de landbouwers, de loonwerkers, de overige wegbeheerders en de andere weggebruikers tegen elkaar moeten worden afgewogen. Het is begrijpelijk dat het realiseren van een doelmatig verkeersbeleid niet alleen kan worden overgelaten aan handhaving door de politie. De beperkte handhavingscapaciteit en de prioriteitenstelling resulteren in een lage 'pakkans'. Door ontheffing te verlenen met aanvullende voorwaarden kan door de provincie beter een doelmatig verkeersbeleid worden gevoerd, dan wanneer geen ontheffing wordt verleend.

De provinciale medewerkers voor ontheffingverlening zijn eind 1992 landelijk begonnen met de harmonisatie van de beleidskaders voor ontheffingverlening van bijzondere transporten. Dit be-

trof o.a. de vloermaten en voorschriften. Ook op het terrein van landbouwverkeer heeft harmonisatie plaatsgevonden. Dat is vastgelegd in een handleiding. Daarbij is gestreefd naar een optimale harmonisatie, maar er wordt door infrastructurale verschillen enige ruimte gelaten voor een eigen invulling. Voor wat betreft harmonisatie van landbouwverkeer is het meer gericht op voorwaarden, zoals 'transporten mogen alleen plaatsvinden tussen zonsopgang en zonsopgang' en minder over beleidsuitgangspunten wanneer wel of geen ontheffing wordt verleend. Toch is het nodig dat provincies zoveel mogelijk dezelfde beleidsuitgangspunten opstellen omdat de laatste tijd door landbouwers/loonwerkers geprobeerd wordt de grenzen te verleggen, waarbij men probeert provincies tegen elkaar uit te spelen. Maar ook de efficiency en de klantgerichtheid worden op deze manier verbeterd.

Vanuit de Duurzaam Veilig-gedachte wordt gewerkt aan de categorisering van wegen en afhankelijk van de categorie naar een verdere scheiding van verkeerssoorten. Het provinciale wegennet heeft binnen de categorie-indeling een belangrijke functie, meestal stroomfunctie of gebiedsontsluitingsfunctie. Bij beide typen is langzaam verkeer, waaronder landbouwverkeer, niet toegestaan op de hoofdrijbaan. Er zal gekeken worden op welke provinciale wegen nu nog landbouwverkeer op de hoofdrijbaan rijdt, terwijl dat vanuit de categorisering (in de toekomst)



niet meer zou mogen. Aan de andere kant zien wij ontwikkelingen in gemeenten, die op hun wegen infrastructurele maatregelen treffen om het landbouwverkeer via hoofdrijbanen van provinciale wegen af te wikkelen. In het kader van deze nota hebben wij op kaart aangegeven waar zich parallelwegen langs onze wegen bevinden (bijlage 2). Daarnaast hebben wij voor de landbouworganisaties (GLTO) en bovaL een overzicht gemaakt, waar een geslotenverklaring op de hoofdrijbaan geldt. De GLTO en de bovaL zullen ons informeren waar volgens hen knelpunten zijn. Aan de hand van deze concrete knelpunten zal overleg plaatsvinden en oplossingen in overleg met gemeenten aangedragen worden. Deze oplossingen worden dan aan GLTO en bovaL voorgelegd. Naar aanleiding daarvan zullen we bekijken waar geslotenverklaringen opgeheven kunnen worden, maar ook waar een geslotenverklaring ingesteld zou moeten worden.

#### **Advies van de afdeling .**

Het is duidelijk dat het niet altijd eenvoudig is om een goede oplossing te bedenken voor landbouwverkeer op provinciale wegen. Knelpunten op provinciale wegen en het onderliggend wegennet voor landbouwverkeer zullen door de GLTO en bovaL worden aangegeven. Naar aanleiding van deze concrete situaties zal overleg plaatsvinden om oplossingen hiervoor te vinden. De nota is ter advisering aan de commissie Verkeer en Vervoer voorgelegd. De commissie heeft een positief advies uitgebracht aan gedeputeerde staten, het dagelijks bestuur van de provincie. Gedeputeerde staten hebben besloten dat overleg nodig is met GLTO en bovaL over knelpunten die zich voordien. Tevens hebben gedeputeerde staten de hiernagenoemde beleidsuitgangspunten voor het verlenen van ontheffingen voor landbouwverkeer op provinciale wegen vastgesteld.

## 4. Beleidsuitgangspunten voor het verlenen van ontheffingen

---

### **Ontheffing op grond van het Voertuigreglement.**

Middels een ontheffing op grond van het Voertuigreglement kan aan voertuigen met bijzondere afmetingen toegang worden verleend op provinciale wegen die zijn opengesteld voor langzaam rijdend verkeer. Openstelling voor langzaam rijdend verkeer geeft aan dat alternatieven voor het gebruik van die provinciale wegen niet voor handen zijn. Met andere woorden, het bereiken van percelen of bedrijven kan alleen maar via de provinciale wegen.

1. Ontheffing kan gegeven worden indien het noodzakelijk is met een van de eisen, gesteld in afd. 7 en 14 van het Voertuigreglement, afwijkend landbouwvoertuig/aanhangwagen een provinciale weg te berijden. Deze noodzaak bestaat als percelen of bedrijven waar deze voertuigen moeten zijn, niet anders dan via een provinciale weg te bereiken zijn.
2. Er zal geen ontheffing worden verleend om uitsluitend een route te bekorten of om een route door een gemeente te ontwijken.
3. Daar waar landbouwverkeer dat binnen de wettelijke breedte valt, toegestaan is, wordt landbouwverkeer dat van de wettelijke breedte afwijkt, met een aan voorwaarden gebonden ontheffing ook toegestaan.
4. Als een landbouwvoertuig breder is dan 3,50 m. kan de voorwaarde voor het verlenen van de ontheffing zijn dat begeleiding nodig is van een particulier begeleider en/of politie. Het voertuig kan dan beschouwd worden als een bijzonder transport.
5. Voor landbouwvoertuigen waarvan de breedte teruggebracht kan worden tot de wettelijke afmeting door middel van eenvoudige handelingen voorafgaand aan het transport over de openbare weg worden geen ontheffingen verleend.

6. Aan landbouwtrekkers die op een aanhanger iets vervoeren wat niet agrarisch is, wordt geen ontheffing verleend (bv. boot of bouwmaterialen)

De beleidsuitgangspunten 1 t/m 3 zijn bestaand beleid, de nummers 4 t/m 6 zijn nieuw beleid.

### **Ontheffingen op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens.**

Middels een ontheffing op grond van het RVV kan aan voertuigen toegang worden verleend op provinciale wegen die gesloten zijn verklaard voor landbouwvoertuigen. De geslotenverklaring voor landbouwvoertuigen op autowegen is vastgelegd in artikel 42 van het RVV en voor bepaalde (gedeelten van) provinciale wegen in verkeersbesluiten. Over het algemeen geldt voor deze wegen dat er alternatieve routes voor landbouwverkeer voor handen zijn.

1. Er worden geen ontheffingen verleend voor het berijden van auto(snel)wegen (in onze provincie kennen wij één autoweg, te weten N230 Maarssen-Groenekan) door landbouwvoertuigen. Een uitzondering wordt gemaakt voor die landbouwvoertuigen die de bermten moeten maaien van de betrokken weg.
2. Voor het berijden van provinciale wegen die gesloten zijn verklaard voor landbouwvoertuigen wordt slechts ontheffing verleend voor het bereiken van percelen en bedrijven die niet anders dan via de betreffende provinciale weg bereikt kunnen worden.
3. Er wordt geen ontheffing verleend om uitsluitend een route te bekorten of om een route door een gemeente te kunnen ontwijken. De genoemde beleidsuitgangspunten zijn allen bestaand beleid.

De ontheffingverlening op basis van het RVV geldt zowel voor landbouwvoertuigen/-werktui-

gen met de wettelijk toegestane afmetingen als voor landbouwvoertuigen met buiten wettelijke afmetingen. Deze laatste categorie moet dan in het bezit zijn van zowel een ontheffing voor het Voertuigreglement als voor het RVV. Als op grond van bovengenoemde uitgangspunten geen ontheffing wordt verleend, kunnen landbouwvoertuigen/-werktuigen gebruik maken van gekentekende voertuigen zoals trekkers en opleggers.

#### **Uitzonderingsbepaling.**

Niettegenstaande het bovengenoemde ontheffingenbeleid kunnen specifieke situaties en/of omstandigheden van het individuele geval aanleiding vormen tot afwijking van het beleid. Dit kan zowel betrekking hebben op het weigeren van een ontheffing ondanks dat aan een of meerdere voorwaarden wordt voldaan als op gevallen waarin, bij zeer hoge uitzondering, wel een ontheffing kan worden verleend.

# Bijlage 1

---

## Het Voertuigreglement 1995

Met ingang van 1 januari 1995 is het Voertuigreglement in werking getreden. In het Voertuigreglement wordt een beschrijving gegeven van die voertuigen en werktuigen die in de landbouw gebruikt worden. Het zou te ver voeren en te technisch worden om beschrijvingen hiervan te geven. We geven een korte omschrijving van de verschillende categorieën.

De volgende voertuigen worden in de landbouw gebruikt:

### **Landbouwtrekkers**

Hiervoor is geen kenteken vereist en geen periodieke keuring. Ook heeft men geen rijbewijs hiervoor nodig. Bestuurders van 16 en 17 jaar hebben wel een 'trekkerrijbewijs' nodig.

### **Bedrijfsauto's**

Bij deze categorie staat op het kentekenbewijs dat ze als bedrijfsauto worden aangeduid en dus allerlei zaken mogen vervoeren.

### **Driewielige motorrijtuigen**

Het aantal driewielige motorrijtuigen dat in de landbouw wordt gebruikt, is zeer beperkt.

### **Motorrijtuigen met beperkte snelheid**

Deze voertuigen kunnen niet sneller rijden dan 25 km/h. Ze worden meestal gebruikt om op korte afstanden dingen te vervoeren, maar ook asfalteermachines, winkelwagens, vorkheftrucks enz. vallen hieronder.

### **Rijdend werktuig**

Voorbeelden hiervan zijn maaidorsers, maïshakselaars en bietenrooiers. Deze voertuigen kunnen

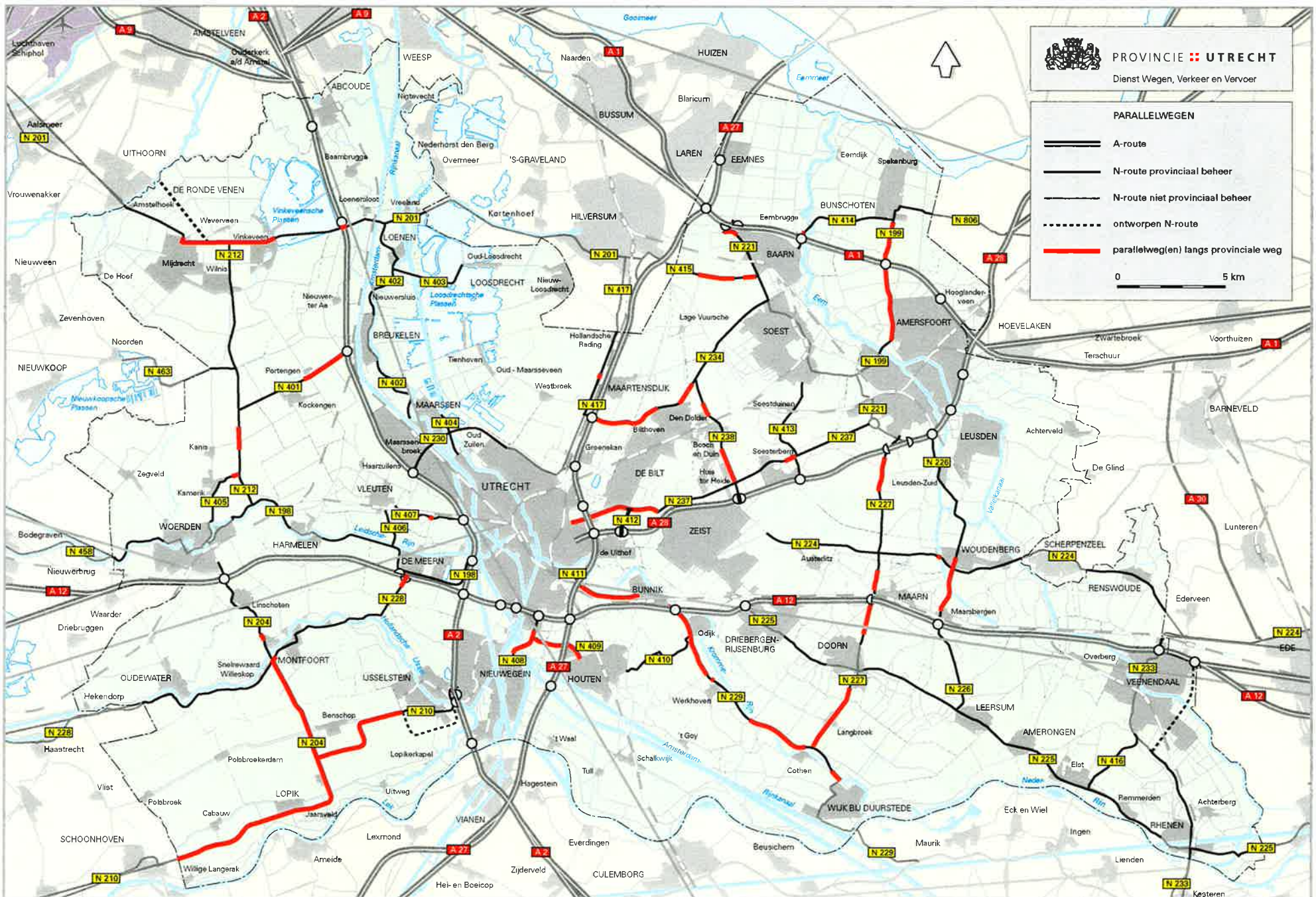
wel sneller dan 25 km/h rijden, maar mogen dat wettelijk nog niet. Momenteel wordt er nog gewerkt aan het toelaten van landbouwverkeer met een hogere snelheid dan 25 km/h. Het is nog niet bekend of dit met behulp van kentekenregistratie gebeurt.

### **Landbouwvrachtauto's**

Als deze auto's niet sneller kunnen rijden dan 25 km/h vallen ze onder motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Voor al deze voertuigen zijn in het Voertuigreglement permanente eisen opgenomen waaraan ze minimaal moeten voldoen. Die eisen gelden ongeacht het gebruik dat van het voertuig wordt gemaakt. Daarmee is de status van het voertuig vastgesteld. Deze eisen gelden alleen als ze op de weg rijden. Als ze buiten de weg rijden, bijv. op het land, gelden die eisen niet. Een voorbeeld. Als zo'n voertuig op de weg rijdt, mag het geen scherpe uitstekende delen hebben om lichamelijk letsel bij ongevallen te beperken. Deze scherpe delen kunnen op het land juist noodzakelijk zijn.

Het Voertuigreglement laat een grotere maatvoering toe ten opzichte van het Wegenverkeersreglement. Dit is zo gekozen om het aantal ontheffingen te verminderen. De praktijk heeft uitgewezen dat ontheffingen voor voertuigen tot 3 m breed zonder nadere voorwaarden worden verleend. Landbouwtrekkers zijn over het algemeen niet langer dan 12 m en voldoen daarmee aan de eisen.



# Bijlage 3

---

## Geraadpleegde literatuur.

- 'Landbouwverkeer naar geëigende banen' CROW publikatie 54, juli 1994
- 'De Wegenverkeerswet 1994, wat verandert er voor de land- en tuinbouw'
- 'Verkeersvoorschriften voor trekkers, zelfrijdende landbouwwerktuigen, aanhangwagens en hun lading' van Interpolis
- 'Zichtbaarheid en herkenbaarheid landbouwverkeer' onderzoeksverslag van het ROV Flevoland 1994.
- 'Landbouwverkeer, een knelpuntenanalyse' Advies- en Onderzoeksgroep Beke
- 'Waarneembaarheid landbouwvoertuigen' een consult inzake markering en signalering van landbouwvoertuigen op de openbare weg. Traffic Test 1991.
- 'Wijziging in de regelgeving voor landbouwtrekkers' SWOV 1994
- 'Landbouwvoertuigen' Politie Verkeersinstituut, Apeldoorn

## Colofon

**uitgave:**

augustus 1997  
Provincie Utrecht,  
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer,  
Bureau Verkeershuishouding  
Pythagoraslaan 101, Utrecht

**projectleider:**

Meta Boer, tel.: 030 - 2583972

**foto omslag:**

Fotopersburo William Hoogteyling V.O.F.

**omslag en kaartmateriaal:**

Bureau Vastgoedinformatie, provincie Utrecht

**zetwerk en vermenigvuldiging:**

Productgroep Repro/DTP, provincie Utrecht



