



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer (070) 3738571	uw kenmerk	bijlage(n) --
betreft Internetconsultatie Besluit tot wijziging van o.a. het RVV 1990	ons kenmerk ECFD/U201600337	datum 09 maart 2016

Geachte heer/mevrouw,

Op 2 februari 2016 heeft u de consultatie gestart voor het Besluit tot wijziging van onder andere het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 vanwege de kentekening en snelheidsverhoging van landbouwvoertuigen en mobiele machines. U geeft de mogelijkheid om tot 15 maart reacties in te dienen. In deze brief geven wij u de reactie van de VNG namens de lokale wegbeheerders.

Adviestraject

De wijziging is het gevolg van de "motie de Rouwe" (6 november 2013) die aangeeft dat het wenselijk is landbouwvoertuigen in de bebouwde kom te ontmoedigen en ze via gebiedsontsluitingswegen zonder fietsers en een snelheidsverhoging te stimuleren een andere route te nemen. De VNG is namens de lokale wegbeheerders in 2015 betrokken geweest in een langdurig adviestraject, waarbij aan de wegbeheerders is verzocht een gezamenlijk advies over deze snelheidsverhoging te geven. Uitgangspunt in dat traject is steeds geweest dat de nieuwe regeling verkeersveilig moet zijn én voor alle weggebruikers begrijpelijk moet zijn. De nu voorgestelde regeling voldoet naar onze mening aan geen van deze beide uitgangspunten.

Het advies van de gezamenlijke wegbeheerders was, kortgezegd, om op wegen buiten de bebouwde kom een snelheidsverhoging toe te staan, maar binnen de bebouwde kom op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur of 30 km/uur de huidige snelheid van 25 km/uur te handhaven. In de voorliggende wijziging wordt het RVV 1990 zodanig gewijzigd, dat voor landbouwvoertuigen en mobiele machines een snelheidsverhoging wordt toegestaan naar 40 km/h voor de volgende wegen:

- buiten de bebouwde kom;
- binnen de bebouwde kom voor zover:
 - o deze zijn voorzien van een vrijliggend fietspad of fiets/bromfietspad;
 - o gesloten zijn voor fietsers, of
 - o waar een maximumsnelheid van 70 km per uur geldt.

Voor de definitie van een 'vrijliggend' fietspad wordt verwezen naar de CROW-richtlijnen: als sprake is van een scheiding van ten minste 35 centimeter breed tussen de hoofdrijbaan en het (brom)fietspad, is sprake van een vrijliggend fietspad. In de toelichting bij het besluit is opgenomen, dat binnen de bebouwde kom de snelheidsverhoging toegestaan wordt, op die wegen waar geen vermenging met het (snor)fietsverkeer kan plaatsvinden.

De wijziging is conform het advies dat door de gezamenlijke wegbeheerders voor dit onderwerp is uitgebracht, voor zover het gaat om de wegen buiten de bebouwde kom en de wegen waar een maximumsnelheid van 70 km/uur geldt. Wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 70 km/uur zijn veelal rondwegen, waar het langzame verkeer is gescheiden van het snelle verkeer. Ook bromfietzers en speed-pedelecs worden meestal van de rijbaan geweerd op deze rondwegen. Door een snelheidsverhoging op deze wegen toe te staan, worden de snelheidsverschillen tussen het landbouwverkeer en het overige verkeer kleiner. Deze rondwegen kunnen daardoor een alternatief vormen om landbouwverkeer langs de kern te faciliteren en zo de woonwijken te ontzien. In zoverre ondersteunen wij daarom de voorliggende wijziging.

Echter voor de snelheidsverhoging op de overige wegen binnen de bebouwde kom ondersteunen wij de voorgestelde wijziging niet. De redenen hiervoor zijn de volgende.

Regeling moet duidelijk zijn

Voor de (lokale) wegbeheerders is steeds het uitgangspunt geweest dat de nieuwe regeling voor alle weggebruikers duidelijk moet zijn. In nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld het onderscheid in snelheid te baseren op de inrichting van de weg of de breedte van een strook tussen fietspad en rijbaan. Deze situatie is zeer onduidelijk voor alle weggebruikers. Weggebruikers zullen zelf een inschatting moeten maken of er al dan niet sprake is van een vrijliggend fietspad en welke snelheid zij dus van landbouwverkeer mogen verwachten. Deze onduidelijke situatie zal leiden tot onveilige situaties.

De laatste ongevallencijfers van het SWOV laten zien dat het aantal ernstig verkeersgewonden, juist onder kwetsbare verkeersdeelnemers binnen de bebouwde kom, sterk toeneemt. Om te voorkomen dat deze stijging doorzet, moeten nieuwe gevaarlijke situaties zoveel mogelijk voorkomen worden. Als lokale wegbeheerders vrezen wij dat het aantal ongevallen binnen de bebouwde kom door de onduidelijke situatie verder zal toenemen. Het is naar onze mening beter een eenduidige regeling in te stellen, die voor alle weggebruikers duidelijk is: buiten de bebouwde kom een maximum snelheid van 40 km/uur, binnen de bebouwde kom maximaal 25 km/uur (met uitzondering van 70 km/uur wegen). Een regeling die voor alle weggebruikers duidelijk is en eenvoudig te handhaven is.

Regeling moet verkeersveilig zijn

Op de 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom, óók als een vrijliggend fietspad aanwezig is, rijden bromfietzers en speed-pedelecs veelal wel op de betreffende rijbanen. Het verschil in massa tussen een bromfietser of een speed-pedelec en een landbouwvoertuig is groot. Als gevolg van de voorgestelde wijziging zal ook het snelheidsverschil tussen deze weggebruikers groot worden, bromfietzers mogen in de bebouwde kom immers maar 30 km/uur, terwijl landbouwverkeer 40 km/uur zou mogen gaan rijden.

In haar Kamerbrief van 17 november 2015 heeft de Minister aangekondigd dat gemeenten, in uitvoering van de motie Hoogland (TK, 29398, nr. 455, d.d. 11 maart 2015) de mogelijkheid krijgen snorfietzers naar de rijbaan te brengen. Deze aankondiging komt niet overeen met het nu voorliggende voorstel, waarbij het doel is snelheidsverhoging alleen daar toe te staan, waar geen menging met fietsers of snorfietzers plaats kan vinden. Wij missen in de regeling een mogelijkheid voor wegbeheerders om daar waar snorfietzers naar de rijbaan worden gebracht, de snelheid voor landbouwverkeer omlaag te brengen naar 25 km/uur. De enige optie die voor gemeenten overblijft, is een geslotenverklaring voor landbouwverkeer voor die wegen waar het gewenst is snorscooters naar de rijbaan te brengen.

Onderzoek van de Universiteit van Wageningen¹ laat zien dat het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen niet mee daalt met de trend. Het aantal dodelijke ongevallen is sinds 1987 ongeveer gelijk gebleven. Een kwart van de jaarlijkse ongevallen met landbouwvoertuigen vindt plaats op wegen in beheer bij gemeenten. Gezien deze ontwikkelingen in verkeersongevallen met landbouwvoertuigen, zijn wij van mening dat de voorgestelde ontwikkeling ongewenst is.

Het SWOV heeft over de mogelijke snelheidsverhoging geadviseerd dat deze binnen de bebouwde kom op 50 km/uur wegen alléén verkeersveilig mogelijk is, indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- aanwezigheid van vrijliggende fietspaden;
- aanwezigheid van oversteekvoorzieningen en snelheidsremmende maatregelen op kruispunten;
- voorkomen van grote verschillen in snelheid;
- vermenging met fietsers voorkomen.

Aan slechts twee van de genoemde voorwaarden wordt met het nu voorliggende voorstel voldaan. De regeling gaat volledig voorbij aan de voorwaarde van aanwezigheid van oversteekvoorzieningen en snelheidsremmende maatregelen.

In de toelichting wordt enkel een aanbeveling gedaan om op deze wegen op kruispunten waar geen rotonde aanwezig is, snelheidsremmende maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer te nemen. Als het noodzakelijk is de weginrichting te wijzigen om de voorgestelde snelheidsverhoging binnen de bebouwde kom verkeersveilig mogelijk te maken, dan moeten gemeenten middelen tot hun beschikking krijgen de benodigde aanpassingen tijdig en binnen een realistische periode uit te kunnen voeren. In de huidige situatie bestaat er voor gemeenten immers geen enkele verplichting om op deze wegen rotondes of snelheidsremmende maatregelen uit te voeren. Gezien de geplande datum van inwerkingtreding (1 januari 2017) en het feit dat in de toelichting op geen enkele wijze over de financiële consequenties van dit besluit wordt gesproken, trekken wij de conclusie dat wegbeheerders geen middelen of invoeringsperiode tot hun beschikking krijgen. Dit betekent dat de lokale wegbeheerders niet zullen kunnen voldoen aan de voorwaarden die SWOV noemt voor een verkeersveilige invoering. Wij concluderen derhalve dat invoering van de snelheidsverhoging binnen de bebouwde kom op wegen anders dan 70 km/uur wegen niet verkeersveilig mogelijk is.

Vastleggen bestaande situatie

In de toelichting van het ontwerpbesluit wordt aangegeven dat enkel sprake is van het vastleggen van de bestaande situatie, omdat het de praktijk is dat landbouwvoertuigen zich niet aan de wettelijk voorgeschreven snelheid van 25 km/uur houden.

¹ Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2012, februari 2014 (Jaarsma, de Vries)

Is dit voor uw Minister voldoende reden om een illegale situatie te legaliseren? Kunnen wij dan binnenkort wetgeving tegemoet zien voor de legalisatie van alle andere situaties waarbij verkeersdeelnemers op grote schaal de regels overtreden? Bijvoorbeeld rood-licht negatie door fietsers?

Als regels worden voorgeschreven, is het zaak deze te handhaven, niet om de wetgeving aan te passen zodat het illegale gedrag legaal wordt. Wij hebben de indruk dat hier niet zozeer sprake is van het verkeersveilig regelen van een snelheidsverhoging, maar van het tegemoet komen van brancheorganisaties voor hun medewerking in een traject rondom kentekening van de betreffende voertuigen.

Uitvoering motie de Rouwe

De nu voorgestelde regeling doet naar onze mening geen recht aan de bedoeling van de motie de Rouwe (TK 33750, nr. 36, 6 november 2013). De motie stelt dat het wenselijk is landbouwvoertuigen in de bebouwde kom te ontmoedigen. Door zowel binnen als buiten de bebouwde kom de maximum snelheid te verhogen is er geen sprake van een ontmoediging voor landbouwverkeer om routes door de bebouwde kom te nemen.

In het advies zoals uitgebracht door de gezamenlijke wegbeheerders was in deze ontmoediging voorzien, door voor de wegen binnen de bebouwde kom (behalve voor wegen met een maximum snelheid van 70 km/uur) de bestaande maximum snelheid te handhaven.

De nu voorgestelde regeling kan tot gevolg hebben dat gemeenten meer wegen binnen de bebouwde kom gesloten zullen verklaren voor landbouwverkeer. Daarmee is de sector ook niet gediend.

Negatieve gevolgen snelheidsverhoging

Een snelheidsverhoging op de wegen binnen de bebouwde kom heeft mogelijk gevolgen voor het fundament van deze wegen. Deze wegen zijn gerealiseerd voor de situatie dat deze zware landbouwvoertuigen in de bebouwde kom minder dan 25 km/uur rijden.

Daarnaast kan de hogere snelheid negatieve invloeden hebben op de luchtkwaliteit in bebouwd gebied en voor trillingsoverlast. In de toelichting bij de wijziging wordt op geen van deze aspecten ingegaan, zodat de wijziging naar onze mening onvoldoende onderbouwd is. In de onlangs aangenomen Omgevingswet worden gemeenten verantwoordelijk gesteld voor het monitoren en behalen van de omgevingswaarden voor onder andere luchtkwaliteit. In geval van een (dreigende) overschrijding zijn gemeenten verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen. Voor wat betreft luchtkwaliteit resteren, zoals de Minister bekend, op dit moment vooral overschrijdingslocaties binnen de bebouwde kom van steden. Landbouwvoertuigen die met een hogere snelheid rijden, hebben een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Hoe moeten gemeenten maatregelen nemen als mede door deze snelheidsverhoging sprake zal zijn van overschrijdingssituaties? Het is niet mogelijk om andere bronnen te verplichten maatregelen te nemen om de gevolgen van deze wijziging in de regelgeving op te vangen. In de regeling ontbreken mogelijkheden om eventuele negatieve gevolgen op te heffen en tevens zijn geen middelen ter beschikking gesteld of gereserveerd om eventuele negatieve gevolgen voor de leefomgeving op te kunnen heffen. Vanwege dit gebrek, is de voorgestelde regeling naar onze mening niet uitvoerbaar.

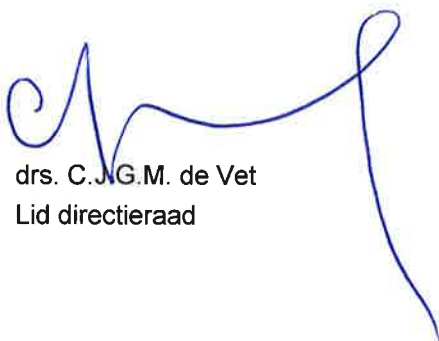
Informatiecampagne

In de toelichting op de regeling ontbreekt informatie over de wijze waarop de Minister alle weggebruikers over deze algemene wijzigingen zal informeren. Wij adviseren u een landelijke informatiecampagne te organiseren, zodat alle weggebruikers weten op welke locatie zij landbouwvoertuigen met een hogere snelheid op de rijbaan moeten verwachten. Wij vinden het niet de taak van de lokale wegbeheerders om een dergelijke informatiecampagne over een landelijke wijziging in de regelgeving uit te voeren.

Conclusie

Concluderend kunnen wij niet instemmen met de voorliggende regeling, voor wat betreft de snelheidsverhoging voor landbouwvoertuigen binnen de bebouwde kom. De snelheidsverhoging is onduidelijk, verkeersonveilig en komt niet tegemoet aan de motie de Rouwe. Daarnaast zijn de gevolgen van deze wijziging onvoldoende onderzocht en is de regeling daarmee niet uitvoerbaar. Wij verzoeken u dan ook de regeling zodanig aan te passen, dat volledig rekening gehouden wordt met het eerder uitgebrachte advies van de gezamenlijke wegbeheerders.

Hoogachtend,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a long horizontal stroke and a vertical line extending downwards.

drs. C.J.G.M. de Vet
Lid directieraad