

# **Samenvatting**

van de

**beleidslijn  
met betrekking tot  
uitwegen  
langs provinciale wegen  
buiten de bebouwde kom**

**welke op 9 november 1999  
door  
Gedeputeerde Staten is vastgesteld**

### *Inleiding*

Om ontheffing voor uitwegen te verlenen is het wenselijk om nadere invulling van de Verordening voor de fysieke leefomgeving (hierna VFL) te geven. Gelet hierop is de beleidslijn met betrekking tot uitwegen langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom tot stand gekomen. Op 9 november 1999 heeft Gedeputeerde Staten de beleidslijn met betrekking tot uitritten langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom vastgesteld. De beleidslijn is een uitwerking van de ontheffingverlening met betrekking tot de uitwegen.

### *Juridische grondslag*

In artikel 7.5 van de VFL zijn algemene regels voor het maken, hebben of veranderen van een uitweg of het veranderen van het gebruik daarvan opgenomen. Indien de uitweg wordt voldaan aan de algemene regels kan een uitweg worden aangelegd op basis van een melding.

Indien de algemene regels niet van toepassing zijn (met andere woorden een uitweg voldoet niet aan de eisen die in artikel 7.5 leden 2 tot en met 4 zijn vermeld) dient er, op grond van artikel 7.7 van de VFL, een ontheffing te worden aangevraagd. Ten behoeve van de verkeersveiligheid en vanuit doelmatig en efficiënt beheer en onderhoud van wegen moet vooraf rekening worden gehouden met diverse technische randvoorwaarden. De afstandsnormen dienen om vanuit een doelmatig en veilig gebruik van de weg de noodzakelijke vrije ruimte te garanderen. De aanvraag om ontheffing dient vervolgens te worden getoetst aan het onderstaande beleid.

### *Beleidsuitgangspunten en technische randvoorwaarden*

De provincie hanteert de volgende beleidsuitgangspunten en technische randvoorwaarden met betrekking tot uitwegen.

Per woning of vestiging van een bedrijf wordt maximaal één uitweg aangelegd, tenzij er sprake is van:

- bedrijfsplitsing;
- aanvullende bedrijfsactiviteiten;
- een overmachtsituatie, of
- een tweede uitweg dusdanig geconstrueerd dat het verkeer vooruitrijdend de kavel zonder nadere manoeuvres op en af kan rijden (parcours).

Het achteruit steken op een gebiedsontsluitingsweg dient te worden vermeden. Daarnaast dient de uitweg te worden aangelegd volgens bepaalde technische randvoorwaarden. Van belang is dat de uitweg een gesloten (asfaltconstructie) of elementenverharding (o.a. klinkerconstructie) heeft.

Er zijn zes principe oplossingen, waarbij er 5 oplossingen voor de Noordoostpolder kan worden toegepast. Er wordt hierbij verwezen naar de volgende tekeningen, waarbij de opmerking geplaatst dient te worden dat de tekeningen minimum afmetingen betreffen en afwijkende constructievormen in overleg mogelijk zijn:

Principe tekeningen erf- en bedrijfsuitrit:

PFL 130068: Principedetail erf- bedrijfsuitrit op provinciale weg (klinkers);

PFL 130069: Principedetail erf- bedrijfsuitrit op provinciale weg (asfalt);

Principe tekeningen kaveluitritten:

PFL 130070: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (klinkers);

PFL 130071: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (asfalt);

PFL 130072: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (grasbeton);

PFL 130073: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (stelconplaten) - - > deze tekening kan niet worden toegepast in de Noordoostpolder.

*Provinciale rol*

De provincie Flevoland zal zich beperken tot het adviseren van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek waar het verkeersveiligheidsaspecten van de gevraagde ontheffingen betreft. De provincie Flevoland streeft namelijk naar een zo groot mogelijke uniformiteit van het aanzicht van de uitwegen, hetgeen belangrijk is in het kader van de verkeersveiligheid.

*Bijlagen:*

- Nota Beleidslijn met betrekking tot uitwegen langs de provinciale weg buiten de bebouwde kom (HB 361719);
- PFL 130068: Principedetail erf- bedrijfsuitrit op provinciale weg (klinkers);
- PFL 130069: Principedetail erf- bedrijfsuitrit op provinciale weg (asfalt);
- PFL 130070: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (klinkers);
- PFL 130071: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (asfalt);
- PFL 130072: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (grasbeton);
- PFL 130073: Principedetail kaveluitrit op provinciale weg (stelconplaten).





Datum GS  
9 november 1999  
Agendapunt

15

**Onderwerp**  
Beleidslijn met betrekking tot uitritten langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom

**Registratie** ✓  
WenV/99.091987/A

**Behandelingsniveau**  
Agenda GS

**Samenvatting/advies**

Op 7 september 1999 heeft u kennis genomen van de resultaten van de studie en de aanbevelingen voor het te voeren beleid met betrekking tot uitritten buiten de bebouwde kom. In de bijgevoegde notitie wordt dit toegelicht. De resultaten van de studie en de aanbevelingen zijn besproken in de vergadering van de werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur, waarin ook maatschappelijke organisaties zijn vertegenwoordigd, en in het Vervoerberaad. De reacties op de aanbevelingen voor het beleid zijn eensluidend positief. De Commissie WMVV is unaniem accoord met de beleidslijn en dringt aan op een zo actief mogelijke rol van de provincie in deze.

Thans dient de beleidslijn door u te worden vastgesteld voor wat betreft de provinciale wegen en vervolgens toe te worden gezonden aan de gemeenten met het verzoek om deze eveneens te hanteren voor de gemeentelijke wegen. De beleidslijn dient aan diverse instanties ter kennisneming te worden toegezonden.

Er zal in overleg met de gemeenten nog een nadere uitwerking plaatsvinden van de aanbeveling om te komen tot een beter zichtbaar systeem van huisnummering in het buitengebied.

**Voorgesteld wordt:**

- In te stemmen met de beleidslijn zoals in de bijgevoegde notitie aangegeven over het te voeren beleid met betrekking tot uitritten langs provinciale wegen ;
- de beleidslijn toe te zenden aan gemeenten met het verzoek deze eveneens te hanteren en aan instanties én organisaties om hiervan kennis te nemen;
- een nader voorstel tegemoet te zien over een beter zichtbaar systeem voor huisnummering in het buitengebied.

**Datum**  
21 oktober 1999

**Steller**  
J. Pruim

**Toestel**  
563

**Afdeling/Bureau**  
WenV

**Eindparaaf**  
Hoofd

2 1/1

Actief openbaar

Geen oordeel OR

Te behandelen in  
WMVV

Ter kennisneming

Datum commissie vergadering  
15 december 1999

Datum vergadering PS

**Besluit**

Conform besloten.

WenV

**Akkoord:**

CdK GS1 GS2 GS3 GS4

**Bespreken:**

CdK GS1 GS2 GS3 GS4

Griffier/directeur

**Datum besluit**

9 NOV. 1999

Actief openbaar

NOTA GS

## Samenvatting en aanbevelingen

### Erfaansluitingen/uitritten buiten de bebouwde kom

#### Inleiding

De provincie en de gemeenten in Flevoland worden regelmatig benaderd met verzoeken, klachten en wensen ten aanzien van erfaansluitingen/uitritten. Daarbij kan worden gedacht aan een ruimere dimensionering, een extra uitrit, etc. Bovendien vinden er relatief veel ongevallen plaats op en nabij uitritten.

In het kader van Duurzaam Veilig hebben Rijkswaterstaat en de provincie het adviesbureau DHV opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar het gewenste te voeren beleid in Flevoland met betrekking tot (het aantal) uitritten en de vormgeving van uitritten.

Het onderzoek is in de eerste helft van 1999 uitgevoerd in samenspraak met een klankbordgroep waarin het rijk, provincie, gemeente Noordoostpolder, politie, NLTO, dorpsbelangen Noordoostpolder en Domeinen waren vertegenwoordigd. Het rapport is bij Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied en de provincie beschikbaar.

#### Samenvatting problematiek

De verschillende wegbeheerders/instanties hanteren diverse beleidsuitgangspunten en eisen met betrekking tot uitritten. Een aantal belangrijke punten en eisen zijn:

- Provincie : in principe maximaal één uitrit per kavel (uitgezonderd bij bedrijfssplitsing, aanvullende bedrijfsactiviteiten, overmachtsituaties)
- ROVF : het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Flevoland (thans opgegaan in het Vervoerberaad) heeft aanbevolen bij voorkeur maximaal één uitrit per kavel toe te staan, combineren van uitritten, minimaal 20m lengte van verharding
- Politie : 2<sup>e</sup> uitrit minder bezwaarlijk (circuit), combineren van uitritten
- Gem. NOP : één uitrit per kavel (tenzij verkeersveiligheid of bedrijfsvoering 2<sup>e</sup> uitrit noodzakelijk maakt)
- Gem. Zeew. : één uitrit per kavel
- Gem. Dront. : één uitrit per kavel

De verschillende wegbeheerders hanteren bovendien verschillende eisen met betrekking tot de vormgeving van uitritten.

Uit de ongevalregistratie blijkt dat in de Noordoostpolder bij 16% van de slachtoffers in het verkeer buiten de bebouwde kom het kenmerk 'uitrit' een rol heeft gespeeld (totaal 78 slachtoffers in 5 jaar). In werkelijkheid zal het aantal slachtoffers veroorzaakt door de aanwezigheid van een uitrit hoger zijn. Het merendeel van deze ongevallen vindt plaats op provinciale wegen. De belangrijkste ongevals-oorzaken zijn: kop-staart (50%) en voorrang.

Bij 20% van de ongevallen is (brom)fietsverkeer betrokken en bij 20% van de ongevallen reed een voertuig achteruit het erf op. Uit de gesprekken met organisaties komen als belangrijkste knelpunten naar voren: achteruit inrijden van uitritten, te krappe afmetingen van uitritten, parkeren van aanhangwagens, slechte zichtbaarheid van huisnummers.

## Aanbevelingen

Vanuit de landelijke visie Duurzaam Veilig is het streven er op gericht alleen uitritten toe te staan op erftoegangswegen. In Flevoland, in met name de Noordoostpolder, bevinden zich veel uitritten op gebiedsontsluitingswegen. Voor Flevoland is in het kader van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) een onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen I en II. In de studie van DHV zijn de volgende aanbevelingen met betrekking tot uitritten geformuleerd.

wegcategorie	bedrijf/woning	kavel
stroomweg II	nee 1)	nee
gebiedsontsluitingsweg I	nee 1)	nee
gebiedsontsluitingsweg II	beperkt	beperkt
erftoegangsweg	ja	ja

- 1) indien uitritten niet te voorkomen, dan zoveel mogelijk bundelen en/of aansluiting inrichten als T-aansluiting met linksafvak

Voor gebiedsontsluitingswegen II geldt dat in principe gestreefd moet worden naar maximaal één uitrit per bedrijf. Er dient daarbij voor gezorgd te worden dat er voldoende ruimte bij het bedrijf aanwezig is/blijft om te kunnen keren. Het achteruit steken op een gebiedsontsluitingsweg dient te worden vermeden. Indien dit niet mogelijk is, is een 2e uitrit gewenst (in de vergunning dan regelen dat de 2e uitrit ook als zodanig wordt gebruikt) of dient de uitrit extra breed te zijn om de achteruit-manoeuvre zo snel mogelijk uit te kunnen voeren.

Voor erftoegangswegen wordt aanbevolen het beleid niet te richten op een beperking van het aantal uitritten maar vooral op het terugdringen van het snelheidsniveau.

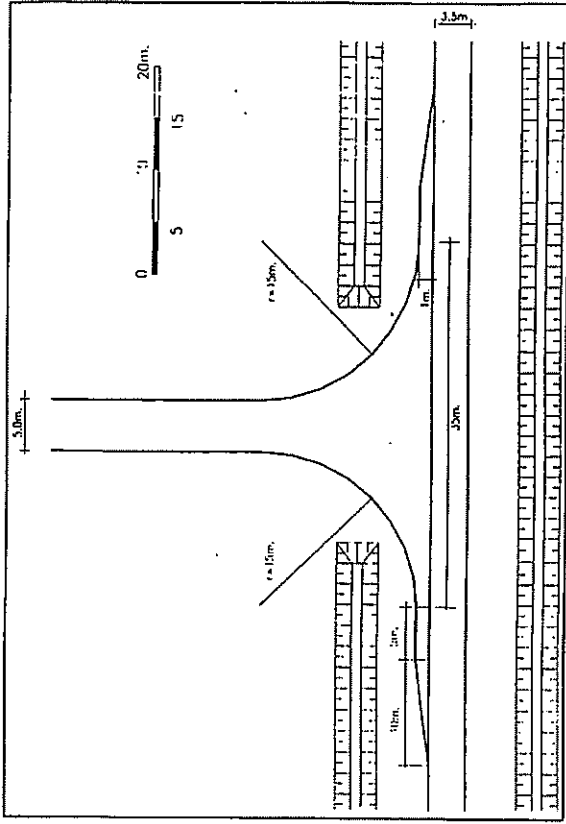
Voor de vormgeving van de uitritten is van belang dat op erftoegangswegen de volledige breedte van de weg mag worden gebruikt en dat op overige wegen bij rechtsaf-manoeuvres de asstreep niet wordt overschreden. Uitgaande van een maatgevend voertuig (trekker-opleggercombinatie) leidt dit tot een vormgeving zoals op de bijlage is aangegeven.

De verkeersveiligheid ter hoogte van uitritten kan worden verbeterd door zoekgedrag te voorkomen. De leesbaarheid van de huisnummering in het buitengebied kan worden verbeterd door de plaatsing van retroflecterende bordjes van voldoende afmeting en op een zichtbare plaats, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

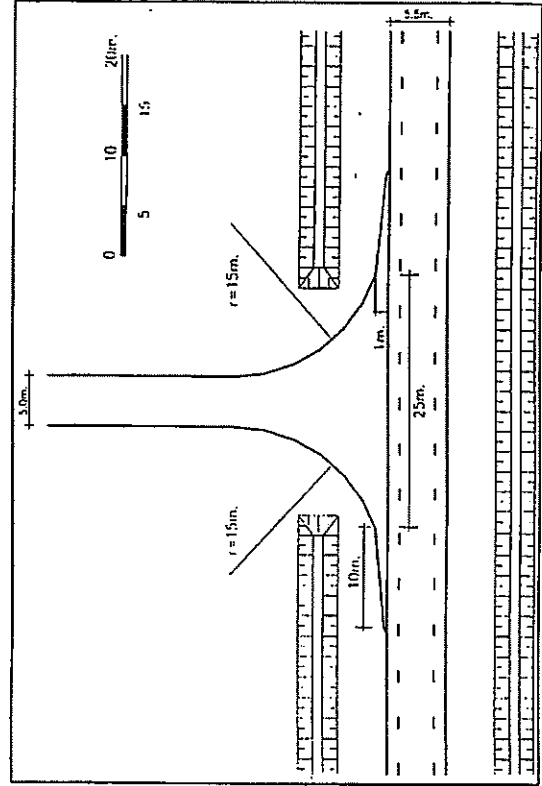
Wegen en Verkeer

Oktober 1999

### Erftoegangsweg (woning/bedrijf)



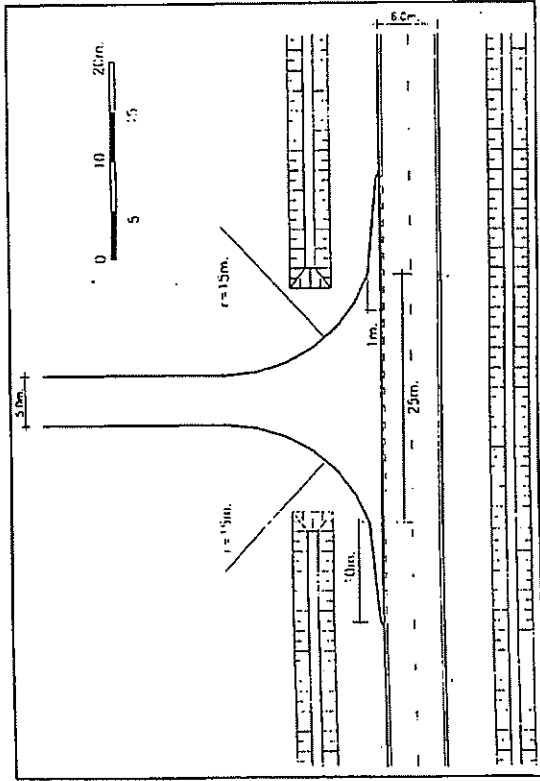
3.50 m brede erf-toegangsweg



5.50 m brede erf-toegangsweg

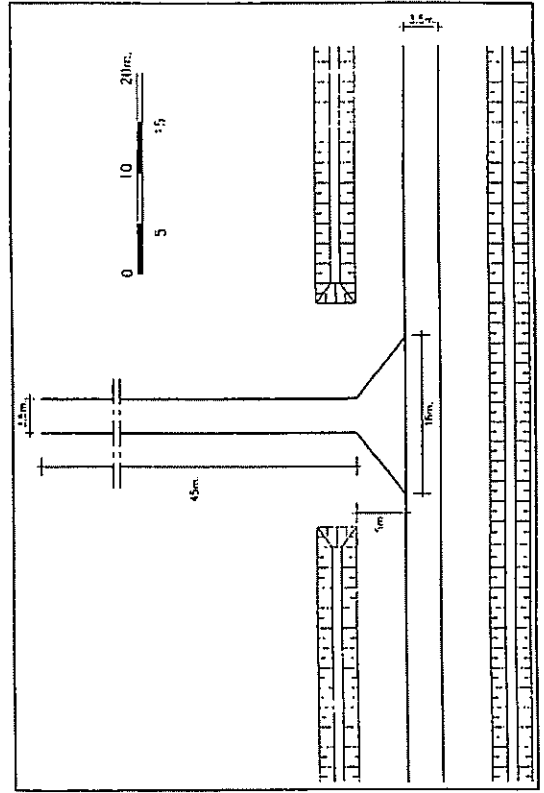
Voor erf-toegangswegen met een breedte van meer dan 3,50 meter wordt de oplossing van (5,50 meter brede weg) aangehouden.

### Gebiedsontsluitingsweg (woning/bedrijf)



6.00 m brede gebiedsontsluitingsweg

### Erftoegangsweg (kavel)







Datum GS  
9 november 1999  
Agendapunt

15

Onderwerp

Beleidslijn met betrekking tot uitritten langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom

Registratie   
WenV/99.091987/A

Behandelingsniveau  
Agenda GS

Samenvatting/advies

Op 7 september 1999 heeft u kennis genomen van de resultaten van de studie en de aanbevelingen voor het te voeren beleid met betrekking tot uitritten buiten de bebouwde kom. In de bijgevoegde notitie wordt dit toegelicht. De resultaten van de studie en de aanbevelingen zijn besproken in de vergadering van de werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur, waarin ook maatschappelijke organisaties zijn vertegenwoordigd, en in het Vervoerberaad. De reacties op de aanbevelingen voor het beleid zijn eensluidend positief. De Commissie WMVV is unaniem accoord met de beleidslijn en dringt aan op een zo actief mogelijke rol van de provincie in deze.

Thans dient de beleidslijn door u te worden vastgesteld voor wat betreft de provinciale wegen en vervolgens toe te worden gezonden aan de gemeenten met het verzoek om deze eveneens te hanteren voor de gemeentelijke wegen. De beleidslijn dient aan diverse instanties ter kennisneming te worden toegezonden.

Er zal in overleg met de gemeenten nog een nadere uitwerking plaatsvinden van de aanbeveling om te komen tot een beter zichtbaar systeem van huisnummering in het buitengebied.

Voorgesteld wordt:

- In te stemmen met de beleidslijn zoals in de bijgevoegde notitie aangegeven over het te voeren beleid met betrekking tot uitritten langs provinciale wegen ;
- de beleidslijn toe te zenden aan gemeenten met het verzoek deze eveneens te hanteren en aan instanties én organisaties om hiervan kennis te nemen;
- een nader voorstel tegemoet te zien over een beter zichtbaar systeem voor huisnummering in het buitengebied.

Datum  
21 oktober 1999  
Steller  
J. Pruim  
Toestel  
563  
Afdeling/Bureau  
WenV

Eindparaaf  
Hoofd

2/11

Actief openbaar

Geen oordeel OR

Te behandelen in  
WMVV

Ter kennisneming

Datum commissie vergadering  
15 december 1999

Datum vergadering PS

Besluit

Conform besloten.

WenV

Akkoord:

CdK  GS1  GS2  GS3  GS4

Bespreken:

CdK  GS1  GS2  GS3  GS4

Grieffier/directeur

Datum besluit

9 NOV. 1999

Actief openbaar

NOTA GS



## Samenvatting en aanbevelingen

### Erfaansluitingen/uitritten buiten de bebouwde kom

#### Inleiding

De provincie en de gemeenten in Flevoland worden regelmatig benaderd met verzoeken, klachten en wensen ten aanzien van erfaansluitingen/uitritten. Daarbij kan worden gedacht aan een ruimere dimensionering, een extra uitrit, etc. Bovendien vinden er relatief veel ongevallen plaats op en nabij uitritten.

In het kader van Duurzaam Veilig hebben Rijkswaterstaat en de provincie het adviesbureau DHV opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar het gewenste te voeren beleid in Flevoland met betrekking tot (het aantal) uitritten en de vormgeving van uitritten.

Het onderzoek is in de eerste helft van 1999 uitgevoerd in samenspraak met een klankbordgroep waarin het rijk, provincie, gemeente Noordoostpolder, politie, NLTO, dorpsbelangen Noordoostpolder en Domeinen waren vertegenwoordigd. Het rapport is bij Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied en de provincie beschikbaar.

#### Samenvatting problematiek

De verschillende wegbeheerders/instanties hanteren diverse beleidsuitgangspunten en eisen met betrekking tot uitritten. Een aantal belangrijke punten en eisen zijn:

- **Provincie** : in principe maximaal één uitrit per kavel (uitgezonderd bij bedrijfsplitsing, aanvullende bedrijfsactiviteiten, overmachtsituaties)
- **ROVF** : het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Flevoland (thans opgegaan in het Vervoerberaad) heeft aanbevolen bij voorkeur maximaal één uitrit per kavel toe te staan, combineren van uitritten, minimaal 20m lengte van verharding
- **Politie** : 2<sup>e</sup> uitrit minder bezwaarlijk (circuit), combineren van uitritten
- **Gem. NOP** : één uitrit per kavel (tenzij verkeersveiligheid of bedrijfsvoering 2<sup>e</sup> uitrit noodzakelijk maakt)
- **Gem. Zeew.** : één uitrit per kavel
- **Gem. Dront.** : één uitrit per kavel

De verschillende wegbeheerders hanteren bovendien verschillende eisen met betrekking tot de vormgeving van uitritten.

Uit de ongevalregistratie blijkt dat in de Noordoostpolder bij 16% van de slachtoffers in het verkeer buiten de bebouwde kom het kenmerk 'uitrit' een rol heeft gespeeld (totaal 78 slachtoffers in 5 jaar). In werkelijkheid zal het aantal slachtoffers veroorzaakt door de aanwezigheid van een uitrit hoger zijn. Het merendeel van deze ongevallen vindt plaats op provinciale wegen. De belangrijkste ongevals-oorzaken zijn: kop-staart (50%) en voorrang.

Bij 20% van de ongevallen is (brom)fietsverkeer betrokken en bij 20% van de ongevallen reed een voertuig achteruit het erf op. Uit de gesprekken met organisaties komen als belangrijkste knelpunten naar voren: achteruit inrijden van uitritten, te krappe afmetingen van uitritten, parkeren van aanhangwagens, slechte zichtbaarheid van huisnummers.



## Aanbevelingen

Vanuit de landelijke visie Duurzaam Veilig is het streven er op gericht alleen uitritten toe te staan op erftoegangswegen. In Flevoland, in met name de Noordoostpolder, bevinden zich veel uitritten op gebiedsontsluitingswegen. Voor Flevoland is in het kader van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) een onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen I en II. In de studie van DHV zijn de volgende aanbevelingen met betrekking tot uitritten geformuleerd.

wegcategorie	bedrijf/woning	kavel
stroomweg II	nee 1)	nee
gebiedsontsluitingsweg I	nee 1)	nee
gebiedsontsluitingsweg II	beperkt	beperkt
erftoegangsweg	ja	ja

- 1) indien uitritten niet te voorkomen, dan zoveel mogelijk bundelen en/of aansluiting inrichten als T-aansluiting met linksafvak

Voor gebiedsontsluitingswegen II geldt dat in principe gestreefd moet worden naar maximaal één uitrit per bedrijf. Er dient daarbij voor gezorgd te worden dat er voldoende ruimte bij het bedrijf aanwezig is/blijft om te kunnen keren. Het achteruit steken op een gebiedsontsluitingsweg dient te worden vermeden. Indien dit niet mogelijk is, is een 2e uitrit gewenst (in de vergunning dan regelen dat de 2e uitrit ook als zodanig wordt gebruikt) of dient de uitrit extra breed te zijn om de achteruit-manoeuvre zo snel mogelijk uit te kunnen voeren.

Voor erftoegangswegen wordt aanbevolen het beleid niet te richten op een beperking van het aantal uitritten maar vooral op het terugdringen van het snelheidsniveau.

Voor de vormgeving van de uitritten is van belang dat op erftoegangswegen de volledige breedte van de weg mag worden gebruikt en dat op overige wegen bij rechtsaf-manoeuvres de asstreep niet wordt overschreden. Uitgaande van een maatgevend voertuig (trekker-opleggercombinatie) leidt dit tot een vormgeving zoals op de bijlage is aangegeven.

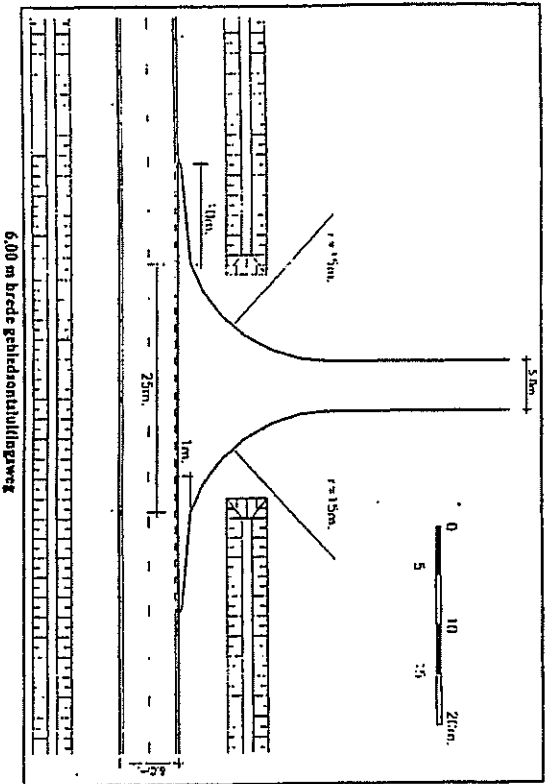
De verkeersveiligheid ter hoogte van uitritten kan worden verbeterd door zoekgedrag te voorkomen. De leesbaarheid van de huisnummering in het buitengebied kan worden verbeterd door de plaatsing van retroflecterende bordjes van voldoende afmeting en op een zichtbare plaats, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Wegen en Verkeer

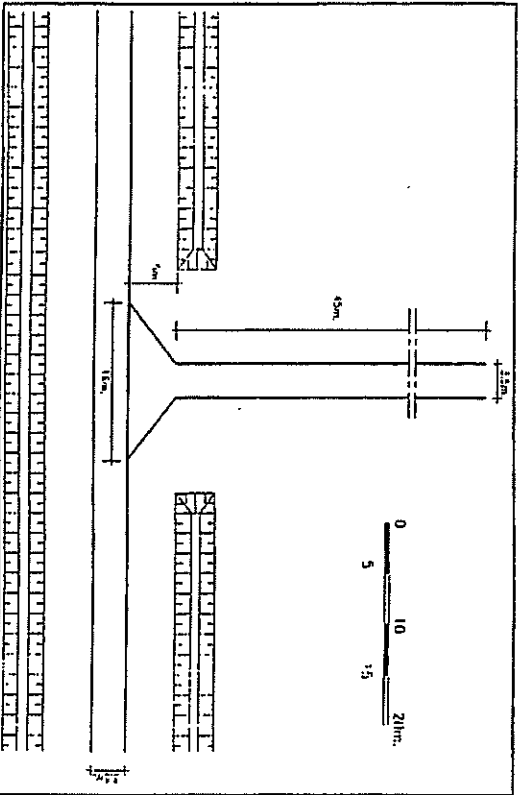
Oktober 1999



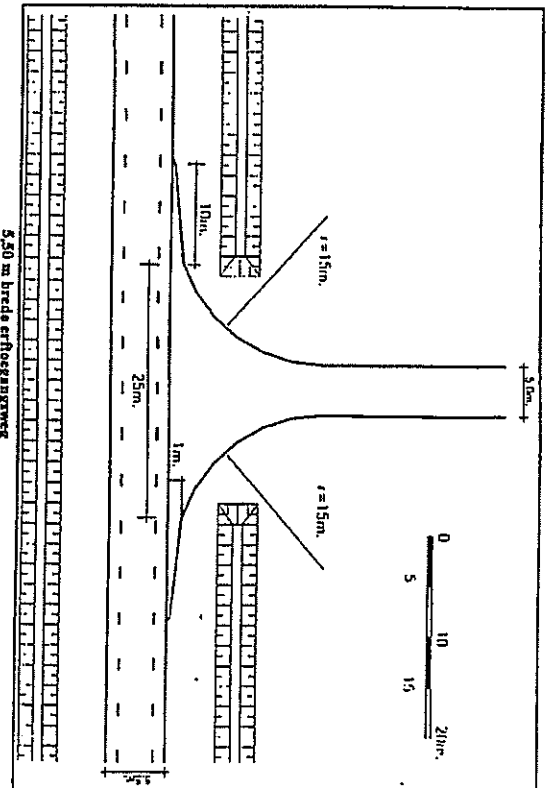
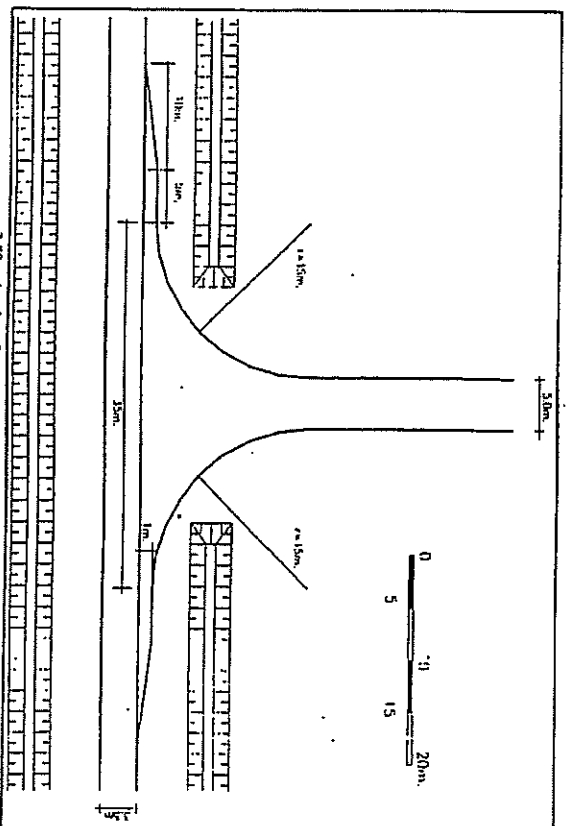
### Gebiedsontsluitingsweg (woning/bedrijf)



### Erftoegangsweg (kavel)



### Erftoegangsweg (woning/bedrijf)



Voor erftoegangswegen met een breedte van meer dan 3,50 meter wordt de oplossing van (5,50 meter brede weg) aangehouden.

