



Aan [redacted] Gemeente Montferland
Van [redacted] & [redacted]
Datum 21 november 2025
Projectnr 24095 - 022
Betreft Maximale Capaciteit Zuider Markweg

1. Aanleiding en context

De gemeente Montferland heeft behoefte aan inzicht in de maximale capaciteit van de Zuider Markweg op het wegvak tussen de Arnhemseweg en de Melkweg in Beek. Deze weg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een verhardingsbreedte van 4,50 meter en een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Sinds 2025 geldt op dit wegvak een éénrichtingsregime in zuidelijke richting, ingesteld om sluipverkeer te beperken dat ontstond na invoering van grenscontroles op de A12. Door deze controles nam het verkeer op lokale wegen rondom Beek sterk toe, omdat automobilisten de files op de snelweg wilden vermijden. De Zuider Markweg, die primair bedoeld is voor de ontsluiting van aangrenzende percelen zoals boerderijen, landbouwgronden, woningen en een kleinschalig recreatiepark, kreeg hierdoor een verkeersdruk die niet past bij haar functie en inrichting.

De gemeente wil aanvullende maatregelen nemen om het aantal verkeersbewegingen verder terug te dringen. Tegelijkertijd is het wenselijk om op termijn het éénrichtingsregime te heroverwegen, omdat dit beperkingen oplegt aan bestemmingsverkeer van bewoners, bedrijven en recreanten langs de weg. Voor deze groep wil de gemeente zo min mogelijk belemmeringen creëren. Het vaststellen van een reële maximale capaciteit is daarom noodzakelijk om toekomstige keuzes goed te onderbouwen.

2. Capaciteit van erftoegangswegen en toepassing op de Zuider Markweg

Het Handboek Wegontwerp Buiten de Bebouwde Kom van CROW beschrijft dat de theoretische capaciteit van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom ongeveer 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt voor beide rijrichtingen gecombineerd. Dit is een globale bovengrens die uitsluitend is gebaseerd op doorstroming onder ideale omstandigheden. In de praktijk is deze waarde niet geschikt als beleidsmatig uitgangspunt, omdat zij geen rekening houdt met de verschijningsvorm van de weg, de ligging in de omgeving, de verhardingsbreedte, de kwaliteit van de bermen en de gewenste leefbaarheid.

Voor een meer realistische benadering is het van belang om te kijken naar de classificatie van erftoegangswegen. Hoofdstuk 8.5.1 van het Handboek onderscheidt twee typen: ETW-1 en ETW-2. ETW-1 betreft bredere wegen met



een verhardingsbreedte van 5,50 tot 6,00 meter, die een hoger verkeersaanbod kunnen verwerken en vaak meerdere kernen verbinden. ETW-2 betreft smalle wegen met een verhardingsbreedte van 3,50 tot 4,50 meter, die hoofdzakelijk dienen om enkele percelen te ontsluiten. De Zuider Markweg voldoet aan de kenmerken van ETW-2: zij heeft een verhardingsbreedte van 4,50 meter en vervult een ontsluitende functie voor aangrenzende percelen. Voor ETW-2 geldt volgens CROW een bovengrens van circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal.

Deze waarde wordt bevestigd door tabel 9.2 in het Handboek, waarin de relatie tussen verhardingsbreedte en maximale intensiteit wordt weergegeven:

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)
3,00	350
3,50	400
4,00	575
4,50	1000
5,00	1400
5,50	3000 à 4000
6,0	5000 à 6000

Bron: CROW, *Handboek Wegontwerp Buiten de Bebouwde Kom*, tabel 9.2.

De verhardingsbreedte is een zeer bepalende factor. Hoe smaller de weg, hoe groter de kans op uitwijkbewegingen bij ontmoetingen met tegemoetkomend verkeer. Bij een lage verkeersintensiteit kan een voertuig doorgaans midden op de rijbaan rijden, waardoor de bermen worden ontzien. Naarmate het aantal verkeersbewegingen toeneemt, stijgt de kans op ontmoetingen en daarmee de noodzaak om uit te wijken naar de berm. Dit leidt niet alleen tot fysieke schade aan de bermen, maar ook tot een verminderde doorstroming doordat voertuigen moeten wachten of manoeuvreren. Ook heeft het invloed op het comfort van de bestuurder die steeds moet uitwijken naar de berm en wordt het risico op ongevallen verhoogd.

Bij intensiteiten boven de richtwaarde van 1.000 motorvoertuigen per etmaal wordt deze problematiek structureel, met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, onderhoudskosten en leefbaarheid.

Het is van belang te benadrukken dat de Zuider Markweg geen gebiedsontsluitende functie heeft. Een verkeersintensiteit die structureel boven 1.000 motorvoertuigen per etmaal ligt, zou niet alleen leiden tot fysieke schade aan de infrastructuur, maar ook tot een aantasting van het karakter van het buitengebied en een verhoogd risico op ongevallen door de menging van langzaam en snel verkeer. De beleidsmatige keuze om uit te gaan van een maximale capaciteit van 1.000 motorvoertuigen per etmaal zou dan ook goed aansluiten bij de landelijke richtlijnen en bij de functie van de weg in het netwerk.



3. Conclusie en beleidsmatige betekenis

Op basis van de landelijke richtlijnen van CROW kan worden geconcludeerd dat de Zuider Markweg, met een verhardingsbreedte van 4,50 meter en een functie als erftoegangsweg type 2, een maximale reële capaciteit heeft van circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze waarde is onderbouwd door hoofdstuk 8.5.1 en 9.3.1 van het Handboek Wegontwerp Buiten de Bebouwde Kom. Het hanteren van deze norm biedt een solide basis voor het nemen van aanvullende maatregelen om het aantal verkeersbewegingen op de Zuider Markweg terug te dringen.

Door deze norm als uitgangspunt te nemen, kan de gemeente Montferland beleid ontwikkelen dat gericht is op het behoud van verkeersveiligheid, het voorkomen van schade aan bermen en infrastructuur en het waarborgen van de leefbaarheid in het buitengebied. De verkeersmetingen wijzen uit dat de huidige intensiteit structureel boven deze norm ligt, het is daarmee gerechtvaardigd om maatregelen te treffen die doorgaand verkeer verder beperken. Daarmee wordt niet alleen de fysieke kwaliteit van de weg beschermd, maar ook het karakter van het gebied behouden.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen